



Ежедневный мониторинг СМИ

26 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

RNS; 2019.11.25; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ СРОКИ ВНЕСЕНИЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЕКТА ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; ДИТРИХ РАССКАЗАЛ О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ В 2019 ГОДУ	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; В МИНТРАНСЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСВОБОДИТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОТ НАЛОГОВ НА ИМУЩЕСТВО.....	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ РЕГИОНЫ — ЛИДЕРЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ.....	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2019.11.25; ДИТРИХ: ТРАССА МОСКВА — КАЗАНЬ ПОЗВОЛИТ РАЗГРУЗИТЬ АВАРИЙНЫЕ УЧАСТКИ ДОРОГ М-5 И М-7	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.25; МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА РЕГИОНЫ К ЦЕЛЕВОМУ РАСХОДОВАНИЮ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ	6
RNS; 2019.11.25; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ УКАЗАЛИ НА НЕДОСТАТКИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	6
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.11.2019 14:17; ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ.....	7
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.11.2019 20:07; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ... МТРК «МИР»; 2019.11.25; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ: КАК В РОССИИ СНИЖАЮТ АВАРИЙНОСТЬ ТРАСС?	9
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР ЛАНСКОВ; 2019.11.25 19:15; НОВАЯ СКОРОСТНАЯ ТРАССА М-11 ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА ПОЧТИ ГОТОВА ..	9
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 25.11.2019 15:03; ТЕСТ-ДРАЙВ ТРАССЫ М-11.....	10
НТВ # СЕГОДНЯ, 25.11.2019 19:01; ТЕСТ-ДРАЙВ.....	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.26; КАК РОССИЯ 20 ЛЕТ ВОССТАНАВЛИВАЛА АВИАЦИОННЫЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ; РОССИЙСКАЯ ЭКОНОМИКА 1999–2019. СПЕЦПРОЕКТ «ВЕДОМОСТЕЙ» И «ЭКСПЕРТ РА»	12
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.26; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЖДЕТ ПОКУПАТЕЛЕЙ; ГЛАВНЫМ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ СЧИТАЮТ «ЕНИСЕЙ КАПИТАЛ»	16
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.26; АЭРОПОРТАМ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАГРАНИЦЕ; ФАС ДЕРЕГУЛИРУЕТ ДЛЯ ПЯТИ ИЗ НИХ ТАРИФЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ.....	17
РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; ЕГИПЕТ ИЗУЧАЕТ РОССИЙСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ	18
RNS; 2019.11.25; СОВФЕД ОДОБРИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИЕЙ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; МИНФИН И МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ СОГЛАСОВАЛИ ПРИНЦИПЫ ВКЛЮЧЕНИЯ ДОПАКТИВОВ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ, ОБСУДЯТ С ВЕДОМСТВАМИ	19

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2019.11.25; ЛЕД ТРОНУЛСЯ; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ЖДЕТ ГРУЗОВ	20
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.11.25; ВТБ РЕШИЛ НЕ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ В ОБХОД КРАСНОДАРА; ВТБ РЕШИЛ НЕ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА КРАСНОДАРА СТОИМОСТЬЮ 40 МЛРД РУБ. БАНК ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЗАКЛЮЧЕНИИ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ, А «АВТОДОР» ПРЕДПОЧЕЛ ПРОДАТЬ ИНВЕСТИТОРАМ ДОЛЮ В ПРОЕКТЕ	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2019.11.26; РЕГИОНЫ ВЫХОДЯТ НА ТРАССУ- 2020	23
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; АНАТОЛИЙ КОМРАКОВ; 2019.11.26; ТРАНСПОРТНОМУ НАЦПРОЕКТУ ДОБАВЯТ ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ; АВТОДОРОГА ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА СТРАНЕ ПОКА НЕ НУЖНА	24
КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.25; АВТОБУСЫ ПОЕДУТ ПОД КОНТРОЛЕМ; КАК НОВАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ УЛУЧШИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ	26
ТАСС; 2019.11.25; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ЗАВЕРШИЛИСЬ РАБОТЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД	28
ТАСС; 2019.11.25; В КРЫМУ ОТКРЫЛИ САМУЮ ПРОТЯЖЕННУЮ ДОРОГУ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА	29
ТАСС; 2019.11.25; НА ОСТАНОВКАХ В КЕМЕРОВО ЗАРАБОТАЛИ ОБОГРЕВАТЕЛИ	29
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2019.11.25 20:44; ДАВКИ БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ: ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРОВ МЦД ОБЕЩАЮТ РЕШИТЬ.....	30
ТАСС; 2019.11.25; ИНФРАСТРУКТУРА МЦК И ПОТЕНЦИАЛ «ЛАСТОЧКИ» ПОЗВОЛИЛИ СНИЗИТЬ МЕЖПОЕЗДНЫЕ ИНТЕРВАЛЫ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; ПЕРЕНАСЕЛЕННОСТИ ПОЕЗДОВ НА МЦД-2 В ЧАС ПИК УДАЛОСЬ ИЗБЕЖАТЬ БЛАГОДАРЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ВАГОНАМ - ОПЕРАТОР	30
RNS; 2019.11.25; РЕГУЛЯРНОЕ ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРЫМОМ И ТУРЦИЕЙ ПОКА НЕ ВОЗОБНОВЛЕНО	31
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 25.11.2019 14:40; ПРОБЛЕМЫ ЩЕЛКОВСКОГО ШОССЕ	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.26; ТУРИСТАМ ПОМОГУТ С ДОРОГОЙ; АВТОДОРОГИ «ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА» ПЕРЕДАЮТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ	32
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.25; «МОБИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ СТАВЯТСЯ ТОЛЬКО В МЕСТАХ, ГДЕ ЕСТЬ УГРОЗА»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСЕЙ ГЕРЖИК — В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM”	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.25; СЕКРЕТЫ ИГРЫ В ШАШЕЧКИ; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ТАКСИСТОВ В МОСКВЕ - МИГРАНТЫ.....	37
ТАСС; 2019.11.25; В ЯКУТИИ ВВЕЛИ МОСТ, ОТКРЫВАЮЩИЙ КРУГЛОГОДИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ ДОРОГИ «ВИЛЮЙ».....	38
RNS; 2019.11.25; СБЕРБАНК РАЗРАБОТАЛ НОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	39
ТАСС; 2019.11.25; В НОВОСИБИРСКЕ ПОВЫСИТСЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	40
ТАСС; 2019.11.25; ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗЕ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОСВОБОДЯТ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА	40

ТАСС; 2019.11.25; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРОДЛЯТ МОРАТОРИЙ НА «ЭРА-ГЛОНАСС»	41
РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ РАЗОБРАТЬСЯ С ПРОБКАМИ В КУРОРТНЫХ ГОРОДАХ КРЫМА	41
ТАСС; 2019.11.25; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ СТАНЦИИ ЕКАТЕРИНБУРГ-СОРТИРОВОЧНЫЙ ЗАВЕРШЕН	41
ТАСС; 2019.11.25; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ВПЕРВЫЕ ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 6 МЛН ПАССАЖИРОВ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; ФАС ПРИОСТАНОВИЛА КОНКУРС НА I ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-2 «ТОЛМАЧЕВО» ПО ЖАЛОБЕ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО УЧАСТНИКА	42
RNS; 2019.11.25; «ПОБЕДА» ОБСУЖДАЕТ ЗАПУСК РЕЙСА ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СОЧИ	43
РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; «ЮТЭЙР» ВЫПЛАТИЛА ДЕНЬГИ КОМПАНИИ, ТРЕБОВАВШЕЙ БАНКРОТСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА.....	43

ПУБЛИКАЦИИ

RNS; 2019.11.25; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ СРОКИ ВНЕСЕНИЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЕКТА ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Проект по строительству моста через реку Лена в Якутии может быть внесен в проектный комитет под руководством вице-преьера Максима **Акимова** в первом квартале 2020 года, сообщил в ходе «Парламентского часа» в Совфеде глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

«**Федеральное дорожное агентство** уже ознакомилось с этим проектом, поддержка по этому поводу получена. Он в ближайшие дни поступит к нам в **министерство транспорта**, мы готовы будем после всевозможных процедур ранжирования предоставить его на рассмотрение проектного комитету (под руководством вице-преьера Максима **Акимова**). Я думаю, что это произойдет в первом квартале 2020 года», — заявил **Дитрих**. Разработчики проектной документации по проекту подготовили для субъекта предложения по его структурированию.

«Проект сделан в форме концессий, с взиманием платы с грузовых автомобилей для переезда через реку Лена», — рассказал министр.

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-nazval-sroki-vneseniya-v-pravitelstvo-proekta-po-mostu-cherez-Lenu--2019-11-25/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; ДИТРИХ РАССКАЗАЛ О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ В 2019 ГОДУ

Число точек аварийности на дорогах к концу 2019 года снизится на 8,3 процента от уровня 2018 года, заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** на пленарном заседании Совета Федерации 25 ноября.

«Число точек аварийности, мест концентрации ДТП к концу 2019 года снизится на 8,3 процента от уровня 2018 года. А к 2024 году — до 50 процентов», — сказал он.

По словам министра, федеральный проект «Безопасность дорожного движения» реализуется МВД России и нацелен на снижение смертности в ДТП в 3,5 раза к 2024 году.

«В результате всех усилий ситуация в сфере безопасности дорожного движения улучшается. Основные показатели аварийности снижаются. По итогам 10 месяцев на 3,5 процента снизилось число аварийных происшествий. Число раненых снизилось на 2,9 процента, на 9,4 процента снизилось число погибших», — сказал глава **Минтранса**.

Дитрих подчеркнул, что министерство не будет останавливаться на достигнутом и предпримет все меры для нулевого показателя социального риска смертности в ДТП к 2030 году.

<https://www.pnp.ru/federation-council/ditrikh-rasskazal-o-snizhenii-smernosti-na-dorogakh-v-2019-godu.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/11/25/mintrans-zafiksiroval-snizhenie-smernosti-na-dorogah.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; В МИНТРАНСЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСВОБОДИТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОТ НАЛОГОВ НА ИМУЩЕСТВО

Региональные дороги необходимо освободить от налогов на имущество, это поспособствует снижению вывода средств из дорожных фондов, заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** на пленарном заседании Совета Федерации 25 ноября.

«Необходимо закрепить освобождение региональных дорог от налогов на имущество. Просим Совет Федерации наше предложение поддержать», — сказал он.

По словам министра, часть средств из дорожных фондов до сих пор выводят на другие цели. «В 2019 году 12 млрд рублей изъято в субъектах в 2019 году. Однако показатель падает — в 2014 году было 45 млрд», — заявил **Дитрих**.

Ранее министр рассказал, что в 2019 году в 83 субъектах дорожные работы выполняются на более чем 6900 объектах. Часть объектов переходит на 2020 год — их 1015 единиц. «Не менее половины региональных трасс должны оказаться в нормативном состоянии к 2024 году (50,9%) и не менее 85% улиц в агломерациях», — сказал он.

<https://www.pnp.ru/social/v-mintranse-predlozhili-osvobodit-regionalnye-dorogi-ot-nalogov-na-imushhestvo.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.11.25; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ РЕГИОНЫ — ЛИДЕРЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Всего дорожные работы завершены или находятся на финальной стадии в 70 регионах, рассказал **министр транспорта Евгений Дитрих** на пленарном заседании Совета Федерации 25 ноября.

При этом, по его словам, «семь регионов выполнили около 90% запланированных работ и только в 6 субъектах выполнено менее 80%».

Дитрих сообщил, что регионами — лидерами по ремонтным работам стали Белгородская, Самарская, Пензенская, Томская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, а также Удмуртская и Чеченская республики. «Площадь отремонтированных дорог превышает площадь 80 тысяч хоккейных площадок», — отметил он.

Министр подчеркнул, что в 2019 году в 83 субъектах дорожные работы выполняются на более чем 6900 объектах. Часть объектов переходит на 2020 год — их 1015 единиц.

«Не менее половины региональных трасс должны оказаться в нормативном состоянии к 2024 году (50,9%) и не менее 85% улиц в агломерациях», — добавил он.

<https://www.pnp.ru/social/glava-mintransa-nazval-regiony-lidery-po-remontu-dorog.html>

На ту же тему:

<https://radiosputnik.ria.ru/20191125/1561566568.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2019.11.25; ДИТРИХ: ТРАССА МОСКВА — КАЗАНЬ ПОЗВОЛИТ РАЗГРУЗИТЬ АВАРИЙНЫЕ УЧАСТКИ ДОРОГ М-5 И М-7

Новая трасса М-12 станет частью транспортного коридора «Европа — Западный Китай» и позволит разгрузить самые аварийные участки дорог М-5 и М-7. Об этом **министр транспорта Евгений Дитрих** рассказал на «правительственном часе» в Совете Федерации.

По данным **Минтранса**, сегодня две трети ДТП со смертельным исходом происходят на участках федеральных дорог М-5 и М-7. Сегодня это единственные автотрассы, связывающие Европейскую часть РФ и Центральную Сибирь. Один из самых аварийных участков трассы М-5 — отрезок Уфа — Челябинск.

Для того чтобы снизить аварийность на двух федеральных трассах, запланировано строительство новой автотрассы М-12. Трассу Москва — Казань намерены построить в 2027 году, она пройдет через Владимир, Нижний Новгород и Чебоксары, планируется довести её до Екатеринбурга. Дорога будет построена в составе коридора «Европа — Западный Китай», пояснил **Дитрих**.

Одновременно с этим, как пообещал **министр транспорта**, будут отремонтированы наиболее аварийные участки трассы М-5. В 2019 году, по данным **Минтранса**, только на горной части трассы Уфа — Челябинск погибли 113 человек.

В ходе «правительственного часа» министр транспорта рассказал сенаторам о реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://www.pnp.ru/economics/ditrikh-trassa-moskva-kazan-pozvolit-razgruzit-avariynye-uchastki-dorog-m-5-i-m-7.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.25; МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА РЕГИОНЫ К ЦЕЛЕВОМУ РАСХОДОВАНИЮ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

Средства дорожных фондов нужно расходовать целевым образом, заявила спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, комментируя сообщение главы Минтранса Евгения Дитриха о том, что в ряде субъектов эти деньги идут на другие цели.

На «правительственном часе» в Совете Федерации Дитрих рассказал о реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Говоря о формировании региональных дорожных фондов, он отметил, что в ряде субъектов Федерации эти средства выводятся и идут на другие цели. В 2019 году из дорожных фондов изъято более 12 млрд рублей, которые пошли на другие нужды, сказал министр.

Валентина Матвиенко заявила, что это «полное безобразие». «Понимаю, что губернаторы не от хорошей жизни переносят эти средства на другие статьи расходов, но мы так не договаривались. Дорожные фонды были введены как специализированные для улучшения качества дорог. Средства дорожных фондов надо направлять именно на дороги», — сказала Матвиенко.

Она призвала сенаторов поговорить с губернаторами. Спикер Совета Федерации отметила, что в федеральном бюджете на 2020-2022 годы установлено, что все акцизы на топливо и бензин в полном объеме будут зачисляться в дорожные фонды.

«Значит, увеличатся объемы средств на ремонт и содержание дорог», — отметила Валентина Матвиенко.

<https://www.pnp.ru/social/matvienko-prizvala-regiony-k-celevomu-raskhodovaniyu-sredstv-dorozhnykh-fondov.html>

RNS; 2019.11.25; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ УКАЗАЛИ НА НЕДОСТАТКИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

В Счетной палате указали на «противоречивость» статистики о состоянии региональных дорог в некоторых регионах, а также на качество выполнения ремонта дорог. Свою оценку деятельности Минтранса в ходе заседания Совфеда дал аудитор счетной палаты Валерий Богомолов.

По его словам, ведомство обнаружило противоречивость данных о нормативных дорогах в Магаданской и Амурской областях.

«Важнейший элемент – достоверность данных о создании дорожной сети. В паспорте нацпроекта за базовые показатели нормативного состояния приняты данные статистической отчетности субъектов на 1 января 2017 года. Вместе с тем проведенный нами анализ свидетельствует о противоречивости отдельных данных. Например, в Магаданской области буквально за один год показатель доли региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, снизился с 70,5% до 17%. В Амурской области – на 40%», — заявил Богомолов.

Он также отметил низкое качество ремонта дорог в некоторых регионах страны.

«Результаты наших мероприятий свидетельствуют о том, что в ряде регионов уже менее чем через год после окончания ремонта образуются значительные дефекты дорог», — рассказал аудитор. Это, по его словам, происходит из-за проведения ремонта в неблагоприятных погодных условиях.

Кроме того, Счетная палата поспорила с данными Минтранса по укладке верхнего слоя асфальта. Как заявил в ходе «Правительственного часа» глава ведомства Евгений

Дитрих, выполнение работ по укладке верхних слоев дорожной одежды закончено на 97% (уложено 124 млн кв. метров из плановых 128).

«По нашим данным на 8 ноября текущего года, в 13 субъектах работы по укладке верхнего слоя асфальтобетона выполнены менее чем на 90% от плана 2019 года. При этом во многих регионах начались заморозки, выпал снег. Там работать уже невозможно», — заключил Богомолов.

<https://rns.online/transport/V-Schetnoi-palate-ukazali-na-nedostatki-realizatsii-dorozhnogo-natsproekta-2019-11-25/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.11.2019 14:17; ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

В: Строить мост через реку Лену могут начать уже будущей весной. Вот об этом сегодня сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих** на правительственном часе в Совете Федерации. Ранее идею возведения этого моста поддержал **Владимир Путин**. Для жителей республики Саха это жизненно важный проект. Якутск единственный крупнейший российский город, который не имеет круглогодичного сухопутного сообщения с федеральными трассами. Летом раз в час ходит паром, зимой машины едут прямо по льду. По оценкам экспертов, проект обойдется в 80 миллиардов рублей, но большую часть затрат возьмут на себя частные инвесторы.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Федеральное дорожное агентство уже ознакомилось с этим проектом. Поддержка по этому поводу получена. Он в ближайшие дни поступит к нам в **министерство транспорта**. Мы готовы будем после всевозможных процедур ранжирования, которые предусмотрены сегодня действующим порядком, предоставить его на рассмотрение проектного комитета. Я думаю, что это произойдет в первом квартале 2020 года.

В: И сегодня же Совет Федерации одобрил проект бюджета на следующий год и плановый период до 2022 года. Согласно документу, приоритетом расходов станут **нацпроекты**, на которые планируется потратить порядка семи триллионов рублей. Существенная часть средств пойдет также на социальные нужды. Всего же в следующем году доходы превысят расходы почти на триллион рублей. Предполагаемый уровень инфляции - три процента.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.11.2019 20:07; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

В: Первые водители сегодня получили возможность проехать по новой платной автодороге Москва - Петербург. Журналисты и блогеры отправились в автопробег, чтобы оценить весь путь от начала до конца после того, госкомпания Автодор получила разрешение на ввод в эксплуатацию последнего восьмого участка трассы, который примыкает к северной столице. Официально движение по нему откроется в ближайшие дни. Общая длина магистрали - 669 километров. Преодолеть это расстояние можно без единой остановки, на всем протяжении нет ни одного светофора, ни одного перекрестка или одноуровневого пешеходного перехода. Среднее расчетное время в пути - 5,5 часов.

А уже в следующем году может начаться строительство моста через Лену в районе Якутска. Подробнее об этом поговорим с нашим обозревателем Наилей Аскер-Заде. Наиля, добрый вечер. Итак. Когда планируют закончить это строительство?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Игорь, в 2025 году. **Росавтодор** изучил строительство моста в Якутии и одобрил проект.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Федеральное дорожное агентство уже ознакомилось с этим проектом, поддержка по этому поводу получена. Он в ближайшие дни поступит к нам в **министерство транспорта**. Мы готовы будем после всевозможных процедур ранжирования, которые предусмотрены сегодня действующим

порядком, предоставить его на рассмотрение проектного комитету. Я думаю, что это произойдет в первом квартале 2020 года.

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: В планах - возведение моста длиной четырнадцать километров. Более трех километров - это непосредственно переход через Лену, и еще практически одиннадцать километров подходов. Сейчас Якутск - единственный из ста крупнейших городов России, где нет непрерывного сообщения. Летом там работает паром, зимой транспорт идет по дороге, проложенной по снегу, по зимнику. О том, как это сейчас происходит, расскажет наш корреспондент в Якутии Дмитрий Макаров.

КОРР: Несмотря на то, что выезд на лед в этом месте запрещен, по свету фар можно понять, что движение здесь не останавливается даже ночью. Водители переезжают через реку Лену на свой страх и риск. Альтернативы льду для сообщения между берегами могучей сибирской реки нет. Официально с сегодняшнего дня работает переправа между селами Хатасы и Павловск в нескольких километрах выше по течению. Сейчас это единственная разрешенная дорога для автомобилистов, причем только легковушек. Пока лед в районе Якутска достаточно не окреп, по нему продолжают курсировать суда на воздушных подушках. Ходят по заполнению, проезд в одну сторону стоит тысячу рублей.

ФЕДОР ЯНИКОВ: Я живу в Нижнем Бестяхе, постоянно нуждаюсь в переправе как бы между Бестяхом и Якутском. Здесь как бы семья, работа.

КОРР: Без постоянного транспортного сообщения с большой землей сегодня живет больше половины жителей самого большого региона страны. Это порядка 600 тысяч человек, которые дважды в год весной и осенью оказываются буквально отрезанными от внешнего мира. Мост через Лену сегодня, пожалуй, самый долгожданный проект в республике. С его строительством сбудется мечта многих жителей региона. Ведь тогда путешествовать можно будет круглый год, и при этом не рисковать, каждый раз выезжая на тонкий и опасный лед.

Дмитрий Макаров, Владимир Суздалов, Александр Князев. «Вести», Якутия

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Эта мечта жителей Якутии обойдется недешево. По предварительным подсчетам, на строительство моста потребуется почти 83 миллиарда рублей. Проект предполагается реализовывать на условиях государственно-частного партнерства.

В: Строительство моста обсуждают еще с 80-го года, и насколько я понимаю, от идеи железной дороги отказались?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Да, сейчас речь идет об автомобильном вантовом мосте с двумя полосами движения. Строить придется в непростых условиях, климат в этом регионе мягким не назовешь.

МИХАИЛ БЛИНКИН, ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ: Гигантская мощность течения - 15 тысяч кубов в секунду. Это неслабо, да. Плюс жуткие ледоходы. Грунт, на которые нужно ставить мостовые опоры, это вечная мерзлота. Там по всем строительным параметрам это все уровень мирового рекорда сложности.

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: По прогнозам, в первые годы эксплуатации по мосту будет проезжать в среднем полтора миллиона автомобилей, каждый пятый из которых - грузовой. Пока предполагают, что проезд будет бесплатным для легковых автомобилей, и платным для всех остальных в зависимости от категории транспортного средства. В первый год работы трассы проезд малотоннажного грузового автомобиля может стоить менее тысячи рублей. Дальше сумма будет постепенно расти.

В: А какой эффект появление моста окажет на экономику?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Увеличится транспортная доступность, и это позволит снизить ежегодные затраты на северный завоз более чем на 4 миллиарда рублей.

В: Спасибо. Это была моя коллега Наиля Аскер-заде.

МТРК «МИР»; 2019.11.25; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ: КАК В РОССИИ СНИЖАЮТ АВАРИЙНОСТЬ ТРАСС?

Минтранс РФ отчитался в парламенте о качестве и безопасности отечественных дорог. Глава ведомства выступил в рамках «правительственного часа» в Совфеде. **Евгений Дитрих** рассказал о реализации **нацпроекта** по автодорогам. По данным **Минтранса**, за 10 месяцев 2019 года количество ДТП снизилось на 3,5%. Число погибших в результате ДТП уменьшилось на 2,4%, раненых – на 2,9%. К 2024 году смертность на дорогах планируется снизить в 3,5 раза.

В этом году в России отремонтируют на 20% больше региональных автотрасс. Протяженность платных дорог вырастет на 36% – до 1,5 тысяч километров. До конца года в бюджеты регионов поступят 14,7 млрд рублей «дорожных» трансфертов. Регионы-лидеры по ремонту дорог – Белгородская, Самарская, Пензенская области. План по дорожным камерам будет перевыполнен: вместо 9049 установят 12,5 тысяч. На 1 квартал 2020 года запланировано начало строительство моста через Лену.

Ранее Росстат назвал регионы страны с лучшими и худшими автотрассами. Лидером рейтинга стала Москва: нормативам соответствуют 94% столичных дорог. 2 место у Ханты-Мансийского АО: 84,5%; 3-е у Ставропольского края: 74,9%. В пятерку регионов с лучшими дорогами вошли Красноярский край и Ингушетия. По данным Росстата, самые плохие дороги – в Марий Эл: нормативам соответствуют 1,4%. Мало качественных дорог – 9,9% и 11, 8% – в Саратовской области и Калмыкии. Плохие дороги – на Алтае, в Магаданской, Архангельской, Костромской областях. Эксперты оценивали трассы по прочности и состоянию дорожного покрытия. По данным Росстата, в целом по стране нормативам соответствуют 42,4% дорог.

Отчет **Минтранса** о реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» телеканалу «МИР 24» прокомментировал член экспертного совета **Минтранса** РФ Александр Баженов.

<https://mir24.tv/news/16387389/nacproekt-po-dorogam-kak-v-rossii-snizhayut-avariinost-trass>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР ЛАНСКОВ; 2019.11.25 19:15; НОВАЯ СКОРОСТНАЯ ТРАССА М-11 ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА ПОЧТИ ГОТОВА

Новая скоростная трасса М-11 от Москвы до Петербурга почти готова. 700 километров без светофоров и переходов. Итог - доехать можно будет в полтора раза быстрее, чем по старой дороге.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818589/cid/1/>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2019-11-25/376331-vypusk-programmy-vremya-v-21-00-ot-25-11-2019>

<https://www.1tv.ru/news/2019-11-25/376321-zhurnalisty-segodnya-smogli-vpervye-proehat-po-vsey-trasse-m-11-kotoraya-soedinit-moskvu-i-peterburg>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/25112019/98480>
<https://mir24.tv/news/16387407/ot-kad-do-mkad-za-pyat-chasov-postroen-poslednii-platnyi-uchastok-trassy-m-11>

<https://www.vestifinance.ru/videos/52770>

<https://topspb.tv/news/2019/11/25/po-trasse-m-11-organizovali-avtoprobeg-iz-moskvy-v-peterburg-pryamoe-vklyuchenie/>

<https://topspb.tv/news/2019/11/25/avtodor-poluchil-razreshenie-na-vvod-v-ekspluatatsiyu-poslednego-uchastka-trassy-m-11/>

<https://ren.tv/news/v-rossii/629416-poslednij-uchastok-m-11-poluchil-razreshenie-na-vvod-v-ekspluatatsiu>
https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191126331-Zf4kb.html
<https://www.5-tv.ru/news/273297/poslednij-uchastok-platnoj-trassy-m11-otkrout-27noabra/>
<https://www.5-tv.ru/news/273264/poslednij-etap-trassy-m11-moskva-sanktpeterburg-razresili-vvesti-vekspluataciu/>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 25.11.2019 15:03; ТЕСТ-ДРАЙВ ТРАССЫ М-11

ВЕДУЩАЯ: Без светофоров, без перекрестков - вдвое быстрее, чем раньше. Журналисты сегодня смогли впервые проехать по всей трассе М-11, которая соединит Москву и Петербург. Как сообщили в **Росавтодоре**, в штатном режиме магистраль заработает в ближайшие дни. В автопробеге приняла участие Ирина Куксенкова.

КОР.: Идеально ровное дорожное покрытие, современные развязки, освещение, новая инфраструктура - ехать по этой дороге одно удовольствие. Так и хочется разогнаться. Участки от МКАД, мимо Шереметьево, Солнечногорска и Клина, почти до Твери построены с помощью частных инвестиций. Дальше дорога идет в обход Твери - этот небольшой участок бесплатный - нужно съехать на старую дорогу М-10. А за Тверью и уже до Северной столицы снова начинается платный участок. Он самый протяженный. Последним в эксплуатацию сдан как раз небольшой отрезок от Тосненского района до Петербурга.

Вячеслав **ПЕТУШЕНКО**, председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»: 694 км общая трасса. Среднее время в пути будет составлять 5,5 часов. Разрешенная скорость на сегодня, в зимний период, 110 км/ч. Мы весной планируем установить, и договорились уже с нашими коллегами из ГИБДД, что скорость весной поставим 130 км/ч.

КОР.: Очень удобная вещь для путешествия по российским дорогам - транспондер. Такое маленькое устройство легко крепится на лобовом стекле и помогает сократить время в поездке. Никаких очередей. Для машин с транспондером отдельный проезд через пункты оплаты - система автоматически считывает код, списывает средства, и машина проезжает без остановки.

Как бонус владельцам транспондеров - скидки. Например, если в будний день весь платный участок от Москвы до Петербурга будет стоить почти 2000 рублей, а в выходные - 2200, кстати, в пятницу тоже действует тариф выходного дня, то с транспондером вся дорога обойдется примерно в 1400 рублей. Экономия существенная. Само устройство стоит в районе тысячи рублей, оплачивать проезд с его помощью можно на всех платных дорогах страны. Пополнить легко - через мобильный банк или на заправке.

На всем протяжении новой платной дороги М-11 работают бригады аварийных комиссаров - за ситуацией круглосуточно следят в мониторинговых центрах. В случае аварии бригада прибывает не позднее чем через десять минут. Вся помощь на дороге бесплатная.

Анна **ФИДЛОВСКАЯ**, начальник группы подразделений безопасности дорожного движения Объединенных систем сбора платы: Аварийный комиссар может оказать мелкую техническую помощь на месте, он может оказать первую доврачебную помощь (все аварийные комиссары обучены оказанию первой медицинской помощи), какую-то элементарную помощь в подкачке и замене колеса. При необходимости аварийный комиссар может подвезти топливо.

КОР.: Заправок пока не так много на всем пути, так что выезжать лучше с полным баком, чтобы не остаться без топлива посреди дороги. На некоторых участках пока нестабильный сигнал сотовой связи - все-таки дорога М-11 в большей части строилась в стороне от населенных пунктов, но уже к весне обещают установить вышки на всем пути и обеспечить хорошую мобильную связь. Ирина Куксенкова, Первый канал. Трасса М-11.

<https://www.1tv.ru/news/2019-11-25/376297->

[voditeli ispytyvayut novuyu trassu m 11 kotoraya svyazyvaet moskvu i sankt peterburg](#)

НТВ # СЕГОДНЯ, 25.11.2019 19:01; ТЕСТ-ДРАЙВ

В: Здравствуйте. Вас приветствует информационная служба телекомпании «НТВ».

В1: Это программа «Сегодня» и ее ведущие Лилия Гильдеева.

В: И Владимир Чернышев.

Когда-нибудь, лет через пятьсот, дороги, верно, у нас изменятся безмерно. Александр Сергеевич Пушкин немного ошибся в пророчестве. И двухсот лет после этих строк не прошло, а от Москвы до Петербурга можно прокатиться с ветерком за пять часов со скоростью до 130. Мечта Пушкина и многих поколений водителей близка к осуществлению - достроен последний участок новой скоростной трассы между двумя столицами. Сегодня специально отобранные **Росавтодором** водители двенадцати автомобилей устроили тест-драйв. Оценивали не машины, а трассу М11. Официальное открытие заключительного участка дороги уже в среду.

В1: Этого ждали почти девять лет, особенно в последние годы, когда загруженность существующей бесплатной дороги М10 была уже в три раза больше нормы. Наш корреспондент Александр Терехин отправился в путешествие из Москвы в Петербург, и посмотрел, на сколько путь между двумя столицами стал быстрее и комфортнее.

КОРР: Это центр Москвы, раннее утро, и магия монтажа позволяет оказываться в любой точке мира буквально по щелчку пальца. Это Санкт-Петербург, сегодня все еще 25 ноября, но к сожалению, это только на экране все случается в считанные секунды. По факту наше путешествие заняло чуточку больше времени. Ну как чуточку - это было гораздо быстрее, чем поездом, и примерно столько же, сколько самолетом, если учесть предполетную подготовку. Впрочем, обо всем по порядку, а для этого снова вернемся в Москву. Сегодня, пускай пока и не официально, еще одним способом быстрого передвижения между столицами стало больше. Трасса М11 готова принять первых пассажиров. Пока это, правда, представители СМИ и Автодора, но движение по новой магистрали обещают запустить уже до конца ноября. Поэтому мы как первопроходцы расскажем вам все о новой скоростной дороге.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»: Дорога полностью готова к ее открытию, и в самые ближайшие дни мы откроем ее для автолюбителей и тех людей, кто пользуется ею каждый день.

КОРР: Новая магистраль станет параллельным дублером федеральной трассы М10. Обе дороги тянутся на 670 километров и проходят через четыре области - Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую. При этом в шести местах трассы пересекаются. Это, по словам строителей, поможет равномерно распределять потоки между Москвой и Санкт-Петербургом. Дорога рассчитана на максимальную скорость в 130 километров в час, таким образом путь в обе столицы займет не больше 5,5 часов.

Проехали уже почти 115 километров, и что радует - дорога не меняется по рельефу, она ровная. Как тебе дорога, что можешь сказать как водитель, как себя чувствуешь за рулем?

СЕРГЕЙ МЫЗИН, ВОДИТЕЛЬ: Чувствую себя абсолютно прекрасно. Трасса идеальная, машина себя чувствует на трассе очень хорошо. Это большой прорыв.

КОРР: Таким уже никого не удивить, а вот что действительно приятно радует, так это качество связи. Не везде, конечно, но до конца зимы здесь на трассе М11 планируют установить более ста вышек сотовых операторов, чтобы вся дорога от Москвы до Санкт-Петербурга и обратно была в зоне стабильного покрытия 4G сигнала. Это сделано, конечно же, не ради развлечения, а для того, чтобы службы экстренной помощи оперативно получали информацию, что, конечно же, ускорит их работу.

АННА ФИДЛОВСКАЯ, НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОРОГИ М11 ООО «ОССП»: Информацию о ДТП мы получаем как по камерам, так и по телефону от пользователей, от сотрудников. Экипажи аварийных комиссаров базируются и распределены по М11 таким образом, чтобы аварийный комиссар успевал прибывать до 10 минут.

КОРР: Особое внимание, по словам строителей, на М11 уделено сервису. На трассе через каждые 80 километров стоят зоны отдыха. Здесь, например, есть дополнительные топливные контейнеры, с их помощью можно дозаправиться до ближайшей АЗС. Стоимость проезда по трассе варьируется в зависимости от автомобиля, дня недели и даже времени суток. Так, днем в будни маршрут от Москвы до Санкт-Петербурга для легковых автомобилей обойдется в 1070 рублей и на 100 рублей дороже в выходные. А вот для грузовиков и тяжелого транспорта проезд одинаков вне зависимости от дня недели - 1980 рублей придется выложить за поездку днем и экономия в 50 рублей предусмотрена для водителей большегрузов в темное время суток. До полного запуска трассы, говорят в Автодоре, осталось решить еще один вопрос - новая магистраль до сих пор остается без имени. Его предложили выбрать самим водителям. Среди претендентов были и абсурдные, например, «За шавермой», и официальные - «Валдай» или «Две столицы». Имя новой дороги выберут до конца ноября из шести вариантов.

Александр Терехин, Роман Кулаженков, Илья Христинин и Дарья Сергеева. Телекомпания НТВ, Москва, Санкт-Петербург

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.26; КАК РОССИЯ 20 ЛЕТ ВОССТАНАВЛИВАЛА АВИАЦИОННЫЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ; РОССИЙСКАЯ ЭКОНОМИКА 1999–2019. СПЕЦПРОЕКТ «ВЕДОМОСТЕЙ» И «ЭКСПЕРТ РА»

Обновление флота

За 20 лет российская гражданская авиация окончательно перешла от отсталой советской техники к эксплуатации современных иностранных самолетов, персонал авиакомпаний был переучен, рабочим языком отрасли стал английский – по интернализации всех процессов и интегрированности в мировую отрасль с авиацией в России могут сравниться только банковская сфера и ИТ, считает гендиректор Infomost Борис Рыбак.

«Переход на западную технику был, по сути, радикальным технологическим сдвигом: были освоены системы подготовки экипажей и культура эксплуатации иностранных судов», – говорит председатель редакционного совета журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Сеницкий. Самолеты Airbus и Boeing управляются командиром судна и вторым пилотом, в советских лайнерах экипаж состоял из четырех человек.

В этом году авиакомпания «Алроса» вывела из эксплуатации свой последний самолет Ту-134 (главный реактивный региональный самолет СССР). В прошлом году она прекратила эксплуатацию последнего среднемагистрального Ту-154 (самый успешный и массовый советский реактивный самолет), а Red Wings вывела из эксплуатации шесть среднемагистральных Ту-204.

Последнюю советскую дальнемагистральную модель – Ил-96 – еще в 2014 г. прекратил эксплуатировать «Аэрофлот». Теперь советские самолеты остаются только в парке региональных авиакомпаний – это турбовинтовые Ан-24 и самолеты малой авиации Ан-2.

В начале 2000-х гг. Европа ужесточила ограничение по авиашумам, это закрыло иностранные рынки для Ту-154 и Ил-62 (дальнемагистральная модель, предшественник Ил-96), говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Рекордные цены на нефть и авиакеросин 2006–2007 гг. окончательно подорвали советский авиапром, ведь по топливной эффективности отечественные самолеты очень сильно уступали аналогам Airbus и Boeing, добавляет он. В 2000-е правительство ввело нулевые пошлины на

иностранные магистральные самолеты, что еще больше ускорило замену парка на эффективные суда, отмечает Сеницкий.

На 2000-е благодаря дорогой нефти пришелся рост российской экономики и доходов населения, вместе с ними стремительно росла авиационная отрасль, говорит Рыбак. Росту помогала и почти неограниченная конкуренция: сформировались лидеры рынка, которые тянули за собой всю отрасль, – «Аэрофлот», S7 (тогда называлась «Сибирью»), «Трансаэро», Utair, «Красэйр». В 2004 г. был полностью либерализован внутренний рынок, ранее для открытия внутреннего направления авиакомпании необходимо было получить разрешение Госкомиссии по гражданской авиации – если чиновники решали, что неудовлетворенного спроса на данной линии нет, то полеты начать не разрешалось, напоминает Сеницкий. Росту конкуренции в целом способствовало также решение «Аэрофлота» в начале 2000-х развиваться и на российском рынке. В 1990-е он был сосредоточен на иностранных рейсах, используя доставшиеся ему по наследству от советского «Аэрофлота» международные назначения.

Это способствовало росту доступности полетов. «Средняя стоимость перелета относительно среднего дохода граждан за 20 лет снизилась в разы, авиация стала массово доступной», – отмечает Пантелеев.

Усиление «Аэрофлота»

«Параллельно с ростом перевозок проходила колоссальная консолидация отрасли. Если 20 лет назад в России было около 300 авиаперевозчиков, в каждом аэропорту были базовые авиакомпании, то сейчас их порядка 100, а на 35% крупнейших приходится 99,6% пассажиропотока», – прокомментировал «Ведомостям» через представителя руководитель российского офиса Bain & Company Юрий Спекторов. Согласно реестру Росавиации, сейчас в России 103 авиакомпании имеют право заниматься коммерческими перевозками. Примерно половина из них имеет в парке единичные региональные суда или вертолеты.

20 лет назад существовало большое количество авиакомпаний, которые образовались путем приватизации авиаотрядов: многие считали тогда, что достаточно получить независимость, поставить во главе летчика – и все будет хорошо, вспоминает Сеницкий. Но многие в итоге конкуренции не выдерживали, плюс Росавиация во второй половине 2000-х четко взяла неофициальный курс на ограничение количества авиакомпаний, добавляет он. Пример тому тот факт, что в России чуть ли не самые жесткие условия для входа на рынок: для начала регулярных перевозок вновь создаваемой авиакомпании необходимо иметь восемь самолетов плюс не поддающееся логике условие, что в первые два года существования нельзя летать за рубеж (международные перевозки более рентабельны), объясняет он.

Росавиация, видимо, считает, что меньшее количество авиакомпаний проще администрировать, говорит Рыбак. При том что банкротства время от времени случаются, а новые авиакомпании почти не появляются, растет доля на рынке «Аэрофлота» и других крупных игроков, добавляет он. За последние 20 лет обанкротились такие заметные игроки, как «Красэйр» (первое громкое банкротство российских перевозчиков), «Дальавиа», калининградская «КД авиа», «Авианова», «Атлант-союз», «Кавминводываиа», Sky Express и «Авиалинии Кубани», «Трансаэро», «ВИМ-авиа».

Консолидации отрасли способствовала также принудительная передача «Аэрофлоту» нескольких госкомпаний: «России», «Оренбургских авиалиний», «Владивосток авиа» и «Сахалинских авиатрасс».

Аэропорты как новый бизнес

В «России» появился глобальный игрок в лице «Аэрофлота», который не просто много пассажиров возит, а развивает транзитный хаб в «Шереметьево». До этого из Европы в Азию или из Израиля в США транзитом через Россию не летали. Также хабовую модель успешно развивает S7 в «Домодедово» и «Толмачево», говорит Спекторов. Хабовая модель и транзитные пассажиры позволяют выдерживать высокую частотность на

большом количестве направлений; некоторых направлений без поддержки транзитными пассажирами – например, «Аэрофлота» из Москвы в Майами или Лос-Анджелес – просто не было бы, добавляет он. Например, на линии Лос-Анджелес доля транзитного пассажиропотока превышает 50%. Международный транзит, по его словам, оправдывает огромные инвестиции в хабовые аэропорты.

В аэропортовой отрасли за 20 лет резко вырос пассажиропоток, говорит Пантелеев. Первым крупным инвестором в аэропорты, сумевшим сделать это высокорентабельным бизнесом, стала в середине 1990-х группа «Ист лайн» Дмитрия Каменщика, а в конце 1990-х – частные инвесторы аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев и Андрей Скоч, отмечает Пантелеев. Крупные региональные аэропорты стали объектами инвестиций в 2000-е. Виктор Вексельберг, Олег Дерипаска и Роман Троценко создали соответственно холдинги «Аэропорты регионов», «Базэл-аэро» и «Новпорт», которым сейчас принадлежат в сумме 28 региональных аэропортов. Все крупные аэропорты этих холдингов подвергались серьезной реконструкции, а холдинг Вексельберга построил два аэропорта полностью с нуля – «Платов» в Ростове-на-Дону и «Гагарин» в Саратове.

Вагон инвестиций

Для железнодорожной отрасли 90-е годы были периодом выживания, говорит Игорь Ромашов, который в 2006–2008 гг. возглавлял **Федеральное агентство железнодорожного транспорта**, а до этого работал в операторском бизнесе. Погрузка падала и почти все подъездные, боковые пути были забиты не востребовавшими вагонами, вспоминает он. Парк подвижного состава стремительно устаревал. На железной дороге, как и в стране в целом, процветали бартерные отношения (в ход шли кирпич, щебенка, продукты питания и проч.), так как у Министерства путей сообщения (МПС) не хватало денег на покупку и ремонт вагонов. После кризиса 1998 г. экономика начала восстанавливаться, а погрузка – расти. Из-за изношенности вагонного парка профицит подвижного состава сменился дефицитом. Частные компании брали вагоны у МПС в аренду и внедряли технологии, позволяющие перевезти грузы меньшим числом вагонов. Но это не решало фундаментальную проблему отрасли – нехватку средств на обновление парка. Требовалась реформа с привлечением частных инвестиций. Решение о ее проведении было принято в 2001 г.: хозяйственной деятельностью занялись «Российские железные дороги» (РЖД, создана в 2003 г.), МПС сохранило функции регулятора. Появились первые частные операторы. В обмен на обновление парка они пользовались тарифными льготами.

Обсуждались различные сценарии дальнейшего существования РЖД – «перевозчик с парком» и «перевозчик без парка». Выбрали компромиссный вариант. Парк вагонов госмонополии был разделен: появились Первая грузовая компания (ПГК) и Вторая грузовая компания (переименована в Федеральную грузовую компанию). ПГК была приватизирована (в 2011–2012 гг. ее купила структура Владимира Лисина). РЖД перестала доминировать на рынке вагонов – более 80% грузооборота контролировали частные компании. С 2016 г. чиновники запретили продлевать сроки службы вагонов. «Это позволило устранить имевшийся на тот момент профицит вагонов, помочь недозагруженным российским вагоностроителям, повысить безопасность перевозок», – говорит Ромашов.

Реформа позволила привлечь частные инвестиции в обновление парка – более 1 трлн руб. – и теперь он самый молодой в мире, говорит Ромашов. По данным «Infoline-аналитики», средний возраст парка вагонов в 2000 г. составлял 16,5 года, в 2005 г. достиг пика (18,5 года), а к 2019 г. снизился до 12,5 года.

Локомотивы застряли в пути

Но планировавшийся рынок перевозчиков (использующих на общих путях собственные локомотивы и вагоны) до сих пор не создан, сожалеет Ромашов. РЖД сохраняет статус монопольного перевозчика.

Некоторые частные операторы имеют свои локомотивы, но используют их на ограниченных участках, напоминает младший директор по корпоративным и суверенным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов. Количество магистральных грузовых электровозов и тепловозов, не принадлежащих холдингу РЖД, не превышает 200 (среди них Globaltrans, «Нефтетранссервис», «Трансойл», «Мечел-транс» и «Локотех-лизинг»), что составляет примерно 1,6% от общего парка, приводит данные гендиректор «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. Из-за отсутствия предпосылок для либерализации рынка тяги операторы сместили фокус в сегмент маневровых локомотивов и предоставления услуг тяги грузовладельцам на путях необщего пользования, отмечает он.

«В мире принято, что у владельцев вагонов есть свои локомотивы», – говорит один из основателей операторской компании Globaltrans – Александр Елисеев. Он считает, что РЖД не хочет терять влияние. «Когда в тарифе была выделена вагонная часть, существенная часть выручки РЖД начала переходить операторам. При выделении локомотивной тяги РЖД потеряла бы еще больше выручки и маржи», – поясняет он. Представитель РЖД отметил лишь, что сначала нужно провести анализ с учетом опыта работы собственных поездных формирований на сети.

Задачей отрасли сейчас является ликвидация узких мест, строительство новых современных объектов инфраструктуры и привлечение инвестиций, считает представитель **Минтранса**: «О введении практики «множественности» грузовых перевозчиков, обособленных от РЖД, следует говорить после снятия инфраструктурных ограничений».

Появление новых операторов маловероятно, считает Смирнов: крупные клиенты поделены, арендные ставки снижаются, а грузоперевозки на сети стагнируют. РЖД рассчитывает увеличить погрузку к 2025 г. на 18%, грузооборот – на 22% (по сравнению с 2018 г., базовый сценарий).

Дорогой билет на поезд

На сегменте пассажирских перевозок была создана Федеральная пассажирская компания (для организации дальних перевозок), а также 25 пригородных перевозчиков. В отличие от сегмента грузовых перевозок здесь появились перевозчики: Центральная пригородная пассажирская компания, «Аэроэкспресс», «Гранд сервис экспресс», «Тверской экспресс» и др.

В грузовом сегменте важны провозные мощности, а главный ресурс в сфере пассажирских перевозок – нитки графика, их определяет РЖД, говорит член общественного совета при **Минтрансе** России Кирилл Янков. Но даже если компания сумела получить выгодные нитки в этом году, то нет никаких гарантий, что ей удастся это повторить в следующем, замечает собеседник. По этой причине он не ждет появления новых крупных частных игроков в сегменте пассажирских перевозок. Входной билет на этот рынок дорогой (закупка подвижного состава), а сами перевозки низкорентабельны, поясняет представитель ФПК.

«Доходность на этом рынке не высокая и не привлекает серьезных инвесторов», – соглашается председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Вряд ли они появятся и в сфере пригородных перевозок, считает Смирнов. Этот сегмент зависит от платежной дисциплины региональных правительств, которые устанавливают тарифы и должны компенсировать возникающие из-за этого убытки. Неудивительно, что РЖД не нашел инвесторов для большинства пригородных компаний и теперь хочет их самостоятельно развивать, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/26/817115-kak-rossiya-20-let-vosstanavlivala>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.26; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЖДЕТ ПОКУПАТЕЛЕЙ; ГЛАВНЫМ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ СЧИТАЮТ «ЕНИСЕЙ КАПИТАЛ»

За контрольный пакет «Трансконтейнера» 27 ноября будут бороться группа «Дело» Сергея Шишкарева, «Енисей Капитал» Александра Абрамова и Романа Абрамовича и Первая грузовая компания Владимира Лисина. По мнению экспертов, шансы у «Енисей Капитала» выше, чем у прочих. Однако объективно важно не то, кто купит «Трансконтейнер», а какая цена сформируется по итогам торгов: если она недостаточно удалится от стартовой, это будет полным провалом и организаторов, и правительства, установившего критерии для участия.

27 ноября должен состояться один из крупнейших приватизационных аукционов последних лет — продажа 50% плюс 2 акций «Трансконтейнера», принадлежащих ОАО РЖД. Торги стартуют с 36,16 млрд руб., шаги — первый 141 млн руб., далее по 200 млн руб. Организатор торгов «ВТБ Капитал» объявил, что к ним допущено три претендента: ООО «Дело-Центр» (входит в группу «Дело» Сергея Шишкарева), ООО «Енисей Капитал», подконтрольное структурам Александра Абрамова и Романа Абрамовича и уже владеющее 24,74% акций «Трансконтейнера», и Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина.

До недавних пор безусловным фаворитом в негласном отраслевом тотализаторе был «Енисей Капитал». Сейчас, по распросам “Ъ”, его шансы участники рынка также оценивают как наиболее высокие, но считают серьезным кандидатом на победу и ПГК.

Основной актив собственников холдинга — Evraz — не генерирует видимой синергии с «Трансконтейнером», однако в «Енисей Капитале» ожидают синергии с портовыми активами и другими проектами. Структуры, связанные с участниками «Енисей Капитала», в 2016 году купили контрольный пакет Архангельского порта, а в 2017 году — Находкинский порт. Также, по данным “Ъ”, близка к «Енисей Капиталу» и группа Freight Village Ru, управляющая терминалами в Калужской области и парком платформ.

В случае покупки контрольного пакета «Трансконтейнера» «Енисей Капитал» станет собственником практически 100% компании. Формально владельцем 24,84% компании является ВТБ. Но, сообщалось в отчете «Эксперт РА», в четвертом квартале 2018 года компания заключила с ВТБ поставочный форвард на этот пакет акций, по которому банк передаст его ей через год. Исполнить контракт «Енисей Капитал» планирует с помощью кредита, сообщалось в документе, который возьмет под залог приобретаемой доли и уже имеющегося пакета.

У группы «Дело», как объяснял Сергей Шишкарев, «есть все компетенции на рынке железнодорожных перевозок, присутствие в трех бассейнах, способность и желание выступить единым интерфейсом транспортных услуг по Севморпути, по северо-западному и южному направлениям, а также по всей территории РФ».

В структуру группы входят, в частности, контейнерный терминал НУТЭП, а также оператор «Рускон» с 900 фитинговых платформ и 90 автоконтейнеровозов.

В управлении ПГК уже более 111 тыс. вагонов, у структур Владимира Лисина также есть судоходный бизнес и стивидорный дивизион, включающий в себя пять терминалов в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Изначально UCL Holding собирался идти на аукцион в партнерстве с международным морским контейнерным оператором Mediterranean Shipping Company, но правительство запретило участникам аукциона привлекать контейнерные линии как партнеров.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что наиболее вероятными покупателями будут «действующие акционеры». Однако он отмечает, что откровенно слабых или неквалифицированных претендентов нет и для рынка важнее, не кто именно купит, а по какой цене. Она, по мнению господина Бурмистрова, должна отражать тот

факт, что с момента оценки и конъюнктура, и положение компании существенно улучшились. И если цена не поднимется выше стартовой планки, вероятность чего эксперт, впрочем, считает минимальной, это будет означать катастрофический провал как организаторов торгов, так и правительства при определении критериев отбора участников и стартовой цены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171422>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7195381>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.11.26; АЭРОПОРТАМ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАГРАНИЦЕ; ФАС ДЕРЕГУЛИРУЕТ ДЛЯ ПЯТИ ИЗ НИХ ТАРИФЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ

ФАС планирует отменить госрегулирование тарифов на услуги аэропортов Волгограда, Челябинска, Владивостока, Благовещенска и Хабаровска. Мера коснется только международных рейсов и должна ускорить окупаемость построенных или планируемых к строительству международных терминалов. Эксперты предупреждают, что иностранные авиакомпании могут сократить полеты в случае существенного роста тарифов, учитывая, что доходность перевозок на одного пассажира в РФ в последние годы стабильно падает.

ФАС может дерегулировать тарифы на аэропортовые услуги для международных рейсов в аэропортах Владивостока (по 33,3% принадлежат «Базэл Аэро», РФПИ, Changi Airports International), Хабаровска (принадлежит местной УК «Комакс»), Благовещенска (управляется региональным ГУП «Аэропорт Благовещенск»), Волгограда и Челябинска (оба входят в «Новпорт» Романа Троценко).

В хабаровском аэропорту будут дерегулированы только тарифы на доступ к аэровокзалу и обслуживание пассажиров на международных линиях. Это произойдет после ввода нового международного терминала, строительство которого начнется в 2020 году. В остальных аэропортах будет также отменено регулирование тарифов на взлет, посадку, стоянку судов и обеспечение авиабезопасности.

В ФАС пояснили, что дерегулирование вводится для развития конкуренции и привлечения частных инвестиций. Решения вынесены на заседание правления ФАС, которое состоится 28 ноября. «Инвестиционные проекты по развитию международных терминалов являются чисто коммерческими и должны окупаться исключительно за счет развития пассажиропотока», — сказали в службе. При этом операторы обязаны будут вести раздельный учет результатов работы с авиакомпаниями на внутренних и внешних линиях.

Собеседник “Ъ” в АО «Международный аэропорт Владивосток» считает, что новые подходы к регулированию тарифов существенно повысят привлекательность аэропорта для авиакомпаний. «Стимулирование авиакомпаний для расширения своего присутствия и маршрутной сети приведет к значительному росту турпотока из Японии и Китая, а также расширению трансферных перевозок, особенно в части внутрироссийских рейсов. Владивосток, как ключевая точка входа для зарубежного трафика, должен гибко реагировать на рыночную ситуацию и регулировать тарифы исходя из складывающейся рыночной конъюнктуры», — сказал он.

Инвестиции в международный терминал Хабаровска председатель совета директоров аэропорта Константин Басюк оценивал в 3–3,5 млрд руб. Международный терминал аэропорта Владивостока, введенный в 2012 году к саммиту АТЭС, обошелся в 7,5 млрд руб. «Базэл Аэро», РФПИ и Changi Airport International, по данным «Ведомостей», выкупили его за 6 млрд руб. Инвестиции в новый терминал Благовещенска оцениваются в 3 млрд руб., региональные власти ищут инвестора, он должен быть определен до конца года. Интерес к проекту проявлял «Новпорт». В новый терминал волгоградского аэропорта, введенного накануне чемпионата мира по футболу 2018 года, вложено 6 млрд

руб., из которых 2,1 млрд руб. инвестировал «Новаяпорт». Новый аэровокзал челябинского аэропорта обошелся в 2,9 млрд руб., его ввод запланирован на конец 2019 года.

Гендиректор FriendlyAviaSupport Александр Ланецкий говорит, что в России аэропорты находятся вне конкурентной среды почти на всей территории страны, за исключением Москвы. Дерегулирование тарифов для авиакомпаний, выполняющих международные рейсы, может привести к их резкому росту, что приведет к прекращению полетов иностранных перевозчиков. «Российский рынок уже несколько лет падает по показателю доходности на пассажира. Поэтому рост ставок может быть болезненно воспринят иностранными авиакомпаниями»,— считает эксперт. По его мнению, операторы должны будут гибко выстраивать тарифную политику, привлекая иностранных перевозчиков для увеличения пассажиропотока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171371>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/FaS-planiruet-otkazatsya-ot-regulirovaniya-tarifov-na-uslugi-v-chetireh-aeroportah-2019-11-25/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; ЕГИПЕТ ИЗУЧАЕТ РОССИЙСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

В Египте изучают предложения российской стороны по усилению безопасности аэропортов Шар-эш-Шейха и Хургады и подготовят на них ответ, сообщил РИА Новости осведомленный источник.

В минувшую субботу **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил журналистам, что чартеры между Россией и курортами Египта в 2019 году, скорее всего, возобновлены не будут, российская сторона ждет от арабской республики подтверждения об устранении ряда замечаний в части безопасности аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха.

«Мы уже раньше говорили, что есть некоторые предложения с российской стороны, касающиеся мер безопасности аэропортов Шарм-эш-Шейха и Хургады. Эти предложения изучаются, и на них готовится ответ», - сказал собеседник агентства. Он также добавил, что после подготовки ответа на российские предложения будут определены сроки визита экспертов из РФ.

Источник подчеркнул, что работа по восстановлению авиасообщения продолжается. «Работа по восстановлению авиасообщения идет. Об этом говорилось и в заявлении посольства России в Египте, и в заявлении министерства гражданской авиации», - указал он.

<https://ria.ru/20191125/1561553119.html>

RNS; 2019.11.25; СОВФЕД ОДОБИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИЕЙ

Совет Федерации поддержал принятие закона, разрешающий службам транспортной безопасности использовать электрошокеры. Трансляция заседания велась на сайте палаты.

В поддержку закона высказались 159 сенаторов.

Госдума приняла данный закон 20 ноября.

Электрошокеры можно будет использовать для отражения нападения на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, на работников подразделений транспортной безопасности или лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, а также для пресечения сопротивления, оказываемого нарушителем, для задержания лиц, застигнутых при совершении преступления или административного правонарушения.

При этом законом запрещается применять электрошокеры в отношении беременных женщин, детей и инвалидов, если речь не идет о вооруженном сопротивлении или нападении, угрожающем жизни или здоровью работников подразделений транспортной

безопасности либо лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Ожидается, что закон вступит в силу через 90 дней со дня его официального опубликования.

<https://rns.online/transport/Sovfed-odobril-ispolzovanie-elektroshokero-transportnoi-politsiei-2019-11-25/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; МИНФИН И МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ СОГЛАСОВАЛИ ПРИНЦИПЫ ВКЛЮЧЕНИЯ ДОПАКТИВОВ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ, ОБСУДЯТ С ВЕДОМСТВАМИ

Минфин и Минэкономразвития договорились об общих подходах к включению дополнительных активов в план приватизации на 2020-2022 годы, но по ряду компаний потребуется проработка с профильными ведомствами, сообщила пресс-служба Минфина по итогам совещания у первого вице-премьера - министра финансов Антона Силуанова.

«Были рассмотрены дополнительные активы, которые могут быть включены в план приватизации. Пришли к пониманию общих принципов и подходов. Однако решения по ряду компаний требуют проработки с профильными ведомствами с учетом консолидированной позиции Минфина и Минэка», - говорится в сообщении.

По итогам обсуждений будет подготовлен доклад в правительство РФ.

Глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин в свою очередь повторил тезис, озвученный им на прошлой неделе на конференции «Россия зовёт!», что вопрос пополнения бюджета за счет приватизации не стоит, главное - повышение качества корпоративного управления.

«Финансово-экономический блок выступает за максимальное вовлечение активов в приватизацию. Вопрос пополнения бюджета не стоит, ключевая задача - повышение прозрачности и качества корпоративного управления, привлечение финансовых ресурсов в компании для реализации их инвестиционных программ», - привела пресс-служба Минэкономразвития комментарий министра.

На прошлой неделе Орешкин также отмечал: «Сейчас бюджет находится в таком состоянии, что нельзя приватизацию рассматривать как способ поднятия денег в бюджет. Приватизацию нужно рассматривать как способ увеличения конкуренции в экономике, как способ привлечения дополнительных ресурсов на инвестиции». «Поэтому ряд сделок, о них еще рано говорить, мы именно смотрим с точки зрения уменьшения доли государства и привлечения ресурсов в развитие тех компаний, где доля государства будет уменьшаться. Это такое системное изменение подходов», - говорил министр.

Минфин летом при обсуждении нового плана приватизации предложил включить в программу на 2020-2022 годы ряд крупных активов, в основном из числа тех, что фигурировали в старых планах, но так и не приблизились к реальной продаже, в том числе «Аэрофлот», «Зарубежнефть», ГТЛК, РЖД и «Первый канал». Позже в интервью «Интерфаксу» замминистра экономического развития Оксана Тарасенко сообщила, что ГТЛК и «Первый канал», скорее всего, не будут включены в план приватизации. Также, по ее словам, в проекте программы не будет «РусГидро», «Россетей», «Транснефти» из-за позиции Минэнерго. Минэкономразвития не было согласно и с предложением о приватизации РЖД. Против приватизации «Аэрофлота» выступил Минтранс.

Но в конце октября Минфин вновь направил в Минэкономразвития письмо, в котором, в частности, предложил предусмотреть в плане приватизации на 2020-2022 годы снижение до 50% плюс 1 акция доли государственного участия в уставных капиталах ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии», «Государственной транспортной лизинговой компании», ОАО «РЖД», ПАО «РусГидро», ПАО «Транснефть» и ПАО «Российские сети». Такое снижение предлагается предусмотреть на основании отдельных решений президента и правительства.

По всем этим компаниям есть возражения профильных министерств, поэтому обсуждение продолжилось на совещании у Силуанова.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2019.11.25; ЛЕД ТРОНУЛСЯ; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ЖДЕТ ГРУЗОВ

Доработанный план развития Северного морского пути (СМП) внесен в правительство. Об этом сообщил замглавы минвостокразвития Александр Крутиков.

К 2030 году объем грузоперевозок по Севморпути достигнет 120 млн тонн, а к 2035 - 160. Длина этого судоходного маршрута составляет 5600 км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения. В планах к 2024 году довести грузопоток по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн. И это не предел.

«Будет продолжать расти вклад Арктики в нефтегазовый сектор, - считает Александр Крутиков. - Мы вполне реально можем довести показатель добычи газа до 90% общего объема и 25% всей добычи нефти. Арктика обеспечит России место одного из лидеров на мировом рынке СПГ, производя до 120 млн тонн СПГ в год. В российской Арктике в ближайшие 15 лет появится и будет активно развиваться новая отрасль экономики - нефтегазохимия. Все это приведет к увеличению загрузки Севморпути до 160 млн тонн в год, то есть в 8 раз выше цифры 2018 года».

Пока - по итогам 2018 года - грузопоток в четыре раза меньше. По данным **минтранса**, он составил более 20 млн тонн - вдвое больше, чем годом ранее. На транзитные перевозки пришлось около 5%.

СМП проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. По расчетам экспертов, используя СМП, можно на 10-30% сократить время в пути из крупнейших портов Азии в Европу. Но есть проблемы с портами, сложности с подъездами, которые недостаточно обустроены, отмечает директор Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Таисия Шепитько.

До 2024 года должен быть реализован ряд мероприятий по развитию портовой инфраструктуры Севморпути, в том числе построен терминал сжиженного природного газа (СПГ) и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта, включая подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения, объекты безопасности мореплавания, а также реконструкция судоходного подходного канала к порту. Это, как предусматривает федеральный проект «Северный морской путь», позволит увеличить мощность российских морских портов на 21,6 млн тонн. Кроме того, должны быть построены четыре ледокола на СПГ для оказания услуг ледокольного флота, это обеспечит возможность круглогодичной отгрузки СПГ из Сабетты.

«За счет активного освоения минерально-сырьевых центров будут интенсивно расти грузоперевозки по СМП, а значит, будут развиваться его инфраструктура и судостроение, - говорит замглавы минвостокразвития. - У меня нет сомнений в достижении объема в 80 млн тонн в 2024 году. Более того, к 2030 году этот объем может достичь уже 120 млн тонн. В ближайшее десятилетие объем грузоперевозок по СМП будет практически полностью формироваться за счет российских грузоотправителей. Но именно удовлетворение их потребности в ледоколах, навигации и связи, безопасности создаст базу для круглогодичного прохождения судов с коммерческой скоростью. А это самое необходимое (правда, недостаточное) условие для переключения на СМП международных грузов».

В министерстве ставят цель сделать Севморпуть глобально конкурентоспособным транспортным коридором и, начиная с 30-х годов, наращивать объем международных перевозок.

«Нам необходимо обеспечить регулярность и предсказуемость таких перевозок, стоимость прохождения СМП за счет государственной поддержки должна быть чуть ниже стоимости

южного маршрута, по крайней мере в первые годы. Важно, чтобы транспортные компании и грузоотправители поверили, что по СМП можно перевозить грузы безопасно и точно в срок. Мы начали проработку проекта создания регулярной контейнерной линии между Мурманском и Петропавловском-Камчатским, до которых из Европы и Азии грузы будут доставляться фидерными судами, там консолидироваться на отечественных контейнеровозах и доставляться под гарантии государства», - сообщил Крутиков.

С появлением современных портов по Севморпути могут пойти также экспортные поставки, которые сейчас обходят СМП стороной из-за непредсказуемых ледовых условий. «Теоретически этот морской путь может быть использован для экспорта в Азию сельхозпродукции, скажем, из Сибири», - отмечает ведущий эксперт Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР) Евгений Иванов. По рекам Иртыш и Обь она могла бы доставляться до Северного Ледовитого океана, а далее в Азию.

Чтобы СМП стал драйвером развития Арктики, существующего регулирования недостаточно - границы СМП четко определены в соответствии с международным правом - от Новой Земли до Чукотки. Для этого в проект Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года будет введено новое понятие Северного морского транспортного коридора. Это вся транспортная коммуникация от Мурманска до Камчатки. В минвостокразвития считают, что функции единого оператора СМП должны распространяться на весь этот коридор.

Комментарий

Вячеслав Рукша, заместитель генерального директора - директор дирекции Северного морского пути «Росатома»:

- Принятое в 2018 году решение наделить госкорпорацию «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути позволяет повысить эффективность государственного управления в сфере развития СМП. Теперь подход к управлению строится на принципе «двух ключей»: за нормативное регулирование отвечает **минтранс**, а за коммерческие и хозяйственные функции - «Росатом».

Также нам в управление переданы объекты федеральной портовой инфраструктуры, необходимые для обеспечения безопасного и бесперебойного судоходства по Севморпути. Кроме этого, мы приняли от **минтранса** в состав госкорпорации ФГУП «Гидрографическое предприятие».

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года мы отвечаем за реализацию Федерального проекта «Северный морской путь». Целевая задача по развитию Севморпути сформулирована президентом России предельно четко - к 2024 году довести грузопоток на этом направлении до 80 млн тонн в год. Развитие пойдет прежде всего за счет проектов российских компаний в Арктике. В СССР, в пик грузооборота, по арктической трассе было отправлено 6,7 млн тонн. А за 2018 год у нас уже более 20 млн. Поэтому главная задача - обеспечить реализацию российских мегапроектов в Арктике. Без атомного ледокольного флота эти проекты сложно реализовать.

При этом создание инфраструктуры в привязке к крупным инвестпроектам, обновление атомного ледокольного флота и строительство новых судов ледового класса позволит приступить к решению еще одной важной задачи - развитию международных перевозок через так называемый Северный морской транспортный коридор, включающий в себя СМП. Мы, разумеется, анализируем и просчитываем потенциал грузопотока по СМП от существующих и потенциальных зарубежных заказчиков. Считаем, что с развитием восточного маршрута в перспективе появится и транзитное международное судоходство. Конечно, грузы из Южного Китая все равно не пойдут через наши арктические воды, так как это просто невыгодно по времени. А вот из Кореи, Северного Китая или Японии - возможно. Для увеличения объема транзитных грузов нам нужно организовать сервис на всем протяжении Севморпути на уровне международных стандартов торгового

судоходства. Сейчас мы изучаем возможность как экономическую, так и техническую создать порты-хабы на северо-западе и северо-востоке страны.

<https://rg.ru/2019/11/25/plan-razvitiia-severnogo-morskogo-puti-vnesen-v-pravitelstvo.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.11.25; ВТБ РЕШИЛ НЕ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ В ОБХОД КРАСНОДАРА; ВТБ РЕШИЛ НЕ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА КРАСНОДАРА СТОИМОСТЬЮ 40 МЛРД РУБ. БАНК ЗАИНТЕРЕСОВАН В ЗАКЛЮЧЕНИИ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ, А «АВТОДОР» ПРЕДПОЧЕЛ ПРОДАТЬ ИНВЕСТОРАМ ДОЛЮ В ПРОЕКТЕ

ВТБ решил не участвовать в проекте госкомпании «Автодор» по строительству дальнего западного обхода Краснодара путем выкупа в нем доли. «Мы больше поддерживаем концессионную форму, насколько мы понимаем, это не тот выбор, который сделал «Автодор». На сегодняшний день мы в этом проекте не участвуем», — заявил РБК руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитал» Олег Панкратов.

«Мы имели интерес к его финансированию, но считали, что его реализация должна быть в форме концессии», — сказал Панкратов. При концессиях много времени уходит на проведение конкурса, но права инвесторов защищены сильнее, чем при других формах финансирования инфраструктурных проектов, — перед инвесторами отвечает государство, а не компания. «Концессионный конкурс до сих пор не запущен, а учитывая, что этот проект должен быть запущен к 2024 году, вряд ли он успел бы реализоваться в такой форме», — указал Панкратов, выразив уверенность, что «Автодор» найдет другой способ для реализации проекта.

Вместо классической концессии «Автодор» предлагал, чтобы потенциальный инвестор заключил долгосрочное инвестиционное соглашение с его «дочкой» «Дальний западный обход Краснодара» (ДЗОК) и затем купил долю в этой компании. Протяженность автодороги в обход Краснодара должна составить 51 км, а ее стоимость в соответствии с заключением Главгосэкспертизы — 41 млрд руб. В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденном правительством, на эту дорогу заложено 25 млрд руб. из бюджета, а продажа доли в проектной компании поможет привлечь недостающие частные инвестиции, писали «Ведомости».

Этот проект обсуждался на совещании в **Минтрансе**, где зампред правления «Автодора» Георгий Чичерин заявил (РБК ознакомился с копией протокола совещания), что предполагаемые сроки строительства автодороги — 2020–2022 годы, а наблюдательный совет госкомпании, в который входит **министр транспорта Евгений Дитрих**, одобрил схему реализации проекта, предполагающую заключение долгосрочного инвестиционного соглашения с ДЗОК с последующей продажей доли потенциальному инвестору.

На совещании в **Минтрансе** выступил старший вице-президент банка ВТБ Юрий Молчанов, который заявил о «необходимости реструктурирования проекта в соответствии с федеральным законом «О концессионных соглашениях», а также о готовности банка выйти с частной концессионной инициативой реализации проекта.

«Окончательного решения по форме реализации проекта строительства «Дальнего западного обхода Краснодара» пока нет. Мы рассматриваем разные варианты: корпоративное ГЧП, инвестиционное соглашение и др.», — заявил РБК зампред правления «Автодора» Михаил Федянов. «Мы выберем вариант, который будет наиболее востребованным и удовлетворять заявленным срокам. Я думаю, что ближе к концу года будет точная ясность. Мы активно обсуждаем этот проект со всем банковским сообществом», — добавил он.

Кто построит дорогу в обход Краснодара

Российский фонд прямых инвестиций, который вместе с турецко-итальянской ICA Construction претендовал на долю в ДЗОК, подтверждает интерес к проекту и готов рассматривать участие, после того как «Автодор» примет решение о форме его реализации, сказал РБК представитель фонда.

Еще один претендент на участие в проекте — группа компаний «Автобан». «Цель «Автобана» — создание высококачественных автомобильных дорог, являющихся основой для развития регионов и улучшения качества жизни населения. <...> Строительство дальнего западного обхода Краснодара является значимым проектом», — говорится в ответе пресс-службы «Автобана» на запрос РБК.

Газпромбанк также готов работать с «Автодором» по любой коммерческой схеме, которая будет предложена рынку, передал РБК через пресс-службу исполнительный вице-президент, руководитель департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер.

ВТБ, который финансировал создание двух участков платной автодороги М-11 Москва — Санкт-Петербург, намерен участвовать в более крупной стройке «Автодора» — строительстве автодороги Москва — Казань стоимостью 730 млрд руб. в рамках проекта «Европа — Западный Китай» (ЕЗК), которое 1 ноября одобрил премьер **Дмитрий Медведев**. «Проект «Автодора» абсолютно реален, он обеспечен необходимыми бюджетными инвестициями, поэтому найти дополнительные 200–300 млрд руб. внебюджетного финансирования на сегодняшний день абсолютно реалистичная задача. <...> Мы были бы заинтересованы поучаствовать в проекте ЕЗК, у нас хороший аппетит на такого рода проекты», — отметил Панкратов.

<https://www.rbc.ru/business/25/11/2019/5dd7b39d9a7947007c9512c7>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2019.11.26; РЕГИОНЫ ВЫХОДЯТ НА ТРАССУ- 2020

Следующий сезон дорожных работ обещает быть жарким

Планы строительства транспортной инфраструктуры в регионах Центральной России на будущий год в целом определены. Однако эксперты констатируют: чтобы они были реализованы, необходимо сначала поработать над ошибками почти завершившегося сезона дорожно-строительных работ. Об этом говорилось на мероприятиях «**Транспортной недели**» в Москве.

Большая часть деловой программы масштабного форума была посвящена проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Как известно, к 2024 году в нормативное состояние нужно привести порядка 260 тысяч километров трасс - большую часть всех региональных автодорог в России.

Реконструкция старых и строительство новых трасс будут проходить в ста агломерациях, перемены так или иначе коснутся населенных пунктов, где проживает около 70 миллионов человек - практически половина населения страны. На эти цели уйдет примерно 68 процентов федерального бюджета, выделенного дорожной отрасли. Однако главы регионов, где проект реализуется активнее всего, подчеркивают: важны не сами средства, а то, насколько грамотно ими распоряжаются на местах.

Курский губернатор Роман Старовойт, подводя итоги «Транспортной недели» отметил, что в следующем году региону выделят дополнительные федеральные средства - около 340 миллионов рублей на реконструкцию двух улиц Курска - Бойцов 9-й дивизии и Светлой.

- Мы отремонтируем 46 участков дорог в областном центре и 12 - в регионе, - пояснил губернатор. - Завершим строительство трассы на проспекте

Дружбы. Также я рассчитываю, что Курская область получит дополнительное финансирование на строительство еще 15 сельских дорог. В этом году мы сдадим 12 участков, в следующем - девять.

Глава Ивановской области Станислав Воскресенский тоже поделился серьезными планами на предстоящий год, не забыв при этом напомнить об успехах только что завершившегося дорожно-строительного сезона.

- В Ивановской области в этом году отремонтировано 378 километров дорог, это в два раза превышает показатель 2018 года, - напомнил глава региона. - Подчеркну, что речь идет о маршрутах большой протяженности, а не о восстановлении небольших участков трасс, как делалось раньше. В 2019-м выполнены две главные задачи: все города области соединены качественными дорогами с областным центром, а также восстанавливаются транспортные связи с Москвой, Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом. - Такой результат стал возможен благодаря впервые проведенной полной диагностике состояния всех дорог в регионе, серьезному обновлению материально-технической базы дорожно-строительных организаций и введению механизма тотального казначейского банковского сопровождения, в том числе «маленьких» контрактов.

Эксперты обратили внимание и на то, что масштабное строительство сопровождается внедрением новых технических требований и стандартов. Роман

Старовойт не устает повторять: современные дороги должны строиться с применением новейших материалов и технологий, но при этом проверенных и доказавших свою эффективность. В Курске он лично проверял качество только что уложенного полотна.

Прямая речь

Евгений Дитрих министр транспорта РФ :

- В общей сложности в региональных дорожных фондах сосредоточено сегодня более триллиона рублей. Почти половина федеральных средств прямой господдержки (она составила 270 миллиардов рублей) была направлена на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В этом году 95 процентов ремонтных работ, которые были запланированы, уже выполнены, 78 процентов - оплачены. Приемка продолжается.

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; АНАТОЛИЙ КОМРАКОВ; 2019.11.26; ТРАНСПОРТНОМУ НАЦПРОЕКТУ ДОБАВЯТ ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ; АВТОДОРОГА ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА СТРАНЕ ПОКА НЕ НУЖНА

Чиновники спорят, где финиширует основная автотрасса РФ через 10 лет - во Владивостоке или Пекине. Тем не менее, как рассказал в понедельник глава **Минтранса Евгений Дитрих** в Совете Федерации, связь центральной России с Сибирью - основной приоритет. До этого транспортным флагманом можно было называть авто и железнодорожные мосты через Керченский пролив в Крым, но первый уже работает, а по второму вот-вот пойдут поезда. Еще **Дитрих** сказал, что хочет внести мосты и путепроводы в **нацпроект**.

По словам **Дитриха**, премьер-министр **Дмитрий Медведев** поддержал строительство новой трассы, которая соединит Москву, Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань и далее будет спроектирована для движения на Екатеринбург.

«Мы ее называем М12, она входит в состав коридора Европа - Западный Китай», - заявил министр. А глава госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко** рассказал в понедельник, что будущую трассу могут продлить и до Владивостока. По его словам, продление будет зависеть от социально-экономического развития государства. «В планах на 2030 год - доехать до Екатеринбурга», - рассказал **Петушенко**.

Однако **Минтранс** тут же поправил коллегу из государственной дорожной компании. Возможность продления М12 через Сибирь до Кузбасса будет рассматриваться не ранее 2024 года, а планов продления ее до Владивостока у ведомства вообще нет, заявил в понедельник директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса Григорий Волков**.

«Там нет такой интенсивности, чтобы туда доводить дорогу. На Дальнем Востоке есть свои проекты, которые рассматриваются отдельно, но это не в рамках единого коридора (Европа - Западный Китай). Сегодня та же трасса Чита-Хабаровск не загружена, чтобы ей делать дублер, она в хорошем состоянии», - сказал Волков.

Сейчас из центра на восток страны идут две большие федеральные магистрали - М5 («Урал») и М7 («Волга»). Летом, для того чтобы определиться, как в будущем россияне будут передвигаться из центра страны в Сибирь и обратно, тут проехал за рулем «Лады» глава Минэкономразвития Максим Орешкин. Вопрос стоял такой - ремонтировать ли старые трассы или строить новую. Теперь, похоже, власти решили и старые отремонтировать, и новую проложить.

Новая трасса М12, для которой ищут имя на конкурсе, по словам **Дитриха**, должна принципиально изменить ситуацию не только по возможности быстро проехать, но и по аварийности. Сегодня на участке трассы М7 между Казанью и Москвой, где огромная интенсивность движения, жуткая аварийность, рассказал **Евгений Дитрих**.

Строительство пройдет в четыре этапа и начнется в 2020 году с двух головных участков: дороги от столицы до Владимира и южного обхода Казани. Всю автотрассу Москва-Казань планируют построить в 2027 году, то есть уже за горизонтом 2024 года, до которого рассчитан национальный проект «Безопасные и качественные дороги». **Нацпроект**, общий объем финансирования которого составит около 4,5 трлн руб., предусматривает, что до 2024 года федеральные власти совместно с регионами и городами должны привести улично-дорожную сеть городских агломераций в нормативное состояние на 85%. Регионы и города должны вложить в проект около 3,1 трлн руб. за шесть лет.

Однако на старте проекта выявились серьезные проблемы. Во-первых, как и по большинству **нацпроектов**, темпы освоения средств отстают. На проект «Безопасность дорожного движения» (БДД) было предусмотрено 10,8 млрд руб., но за девять месяцев израсходовано только 557,6 млн, а это 5,2% (см. «НГ» от 07.11.19). В понедельник спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко назвала полным безобразием тот факт, что в некоторых регионах деньги из дорожных фондов идут на другие цели. По словам **Дитриха**, в 2019 году из дорожных фондов изъято более 12 млрд руб., которые пошли на другие нужды.

Кроме того, судя по выступлению министра в Совфеде, в **нацпроект** забыли внести важнейшую часть всех дорог - мосты и путепроводы. **Евгений Дитрих** сообщил, что мосты, которые нуждаются в капремонте и из-за которых приходится ограждать движение регионам, - одна из центральных проблем в России. «Напомню также о постоянно закрытых из-за непрерывного движения составов в железнодорожных переездах в одном уровне - это источник больших аварий и социальной напряженности, эти узлы должны быть расшиты», - сказал **Дитрих** и предложил включить в дорожный **нацпроект** новый, пятый федеральный проект «Мосты и путепроводы».

Трудно сказать, является ли этот пятый элемент исчерпывающим, не остались ли неохваченными еще какие-то части дорог, на которых движение встанет все же колом. Также как неспециалисту трудно сказать, а достижение 85% нормативного состояния - это какой уровень, если сравнивать пусть не с самыми развитыми автомобильными странами, но хотя бы нашими развивающимися соседями.

Это не столько дополнение, сколько выделение назревшей проблемы в отдельное направление, поясняет эксперт-аналитик компании «Финам» Алексей Калачев. «В составе конкретных объектов в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» есть и некоторые мосты, и путепроводы, но в целом количество необходимых решений достаточно велико, чтобы выделить их в отдельный федеральный проект для решения проблемы комплексно. Так можно выделить любое направление. Например, энергообеспечение дорожного

хозяйства, ведь не все участки даже федеральных трасс достаточно освещены в ночное время», - говорит Калачев.

«Мосты и путепроводы не входят в **нацпроект**, как, собственно и строительство новых дорог, - сказал «НГ» генеральный директор АПРИ «Флай Плэнинг» Владимир Савченков. - Проект «Безопасные дороги» предусматривает ремонт дорожного полотна в тех регионах страны, где самая плачевная ситуация. В Республике Марий Эл, например, в отремонтированном состоянии находится чуть более 1% дорог, а через пять лет должно быть уже 35%. В целом по **нацпроекту** доля региональных дорог в нормативном состоянии должна подняться с 43 до 50,9%, а дорог городских агломераций - с 42 до 85%. Но на большей части территории России состояние дорожной сети изменится незначительно».

По словам эксперта, серьезные улучшения должны тем не менее произойти в Калмыкии, Ненецком автономном округе, Саратовской области. «Наибольший объем работ запланирован вокруг городов с населением более 200 тыс. человек: Йошкар-Ола, Биробиджан, Комсомольск-на-Амуре», - говорит Савченков.

«Регионам придется изыскать дополнительные источники в случае расширения **нацпроекта**», - говорит Калачев. Выделение направления в отдельный федеральный проект - это не только составление отдельного списка объектов, но и отдельный бюджет на него и определение источников финансирования, поясняет эксперт. «Сейчас на весь **нацпроект** до 2025 года запланировано 4,8 трлн руб., в том числе на проект «Дорожная сеть» более 4,4 трлн руб. Из них федеральный бюджет выделяет только около 300 млрд руб., а остальное должны обеспечить консолидированные бюджеты субъектов РФ, включая дорожные фонды», - рассказывает эксперт.

«Единого всемирного стандарта не существует, в каждой стране они разные, - продолжает Калачев. - Ясно, что старые ГОСТы уже не удовлетворяют современным требованиям качества, нагрузке на дорожное полотно, да и не учитывают появления новых более совершенных материалов и технологий дорожного строительства. До 2024 года в рамках **нацпроекта** предполагается утверждение не менее 130 государственных стандартов и технических требований».

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-budet-prinimat-resenie-o-prodlenii-trassy-moskva---kazan-do-sibiri-posle-2024-goda>

<https://ria.ru/20191125/1561572382.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.25; АВТОБУСЫ ПОЕДУТ ПОД КОНТРОЛЕМ; КАК НОВАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ УЛУЧШИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2020 году в России будет создана единая система контроля за автобусными перевозками: она позволит в онлайн-режиме следить за транспортными средствами, выявляя серых перевозчиков, дистанционно контролируя нарушения ПДД и режим труда-отдыха водителей. Первое время система коснется только междугородных перевозок, впоследствии она распространится на все виды автобусов.

Еще в сентябре 2017 года во время Госсовета в Ульяновске президент **Владимир Путин** обратил внимание на проблему большого количества серых перевозчиков на рынке. Для решения проблемы в правительстве предложили создать комплексную систему информирования и контроля перевозчиков в междугородном сообщении. Подобная система будет выгодна как государству (значительная часть рынка будет выведена из теневого сектора, повысится собираемость налогов), так и пассажирам (повысится безопасность и удобство пользования автобусными маршрутами). Президент идею поддержал. **Минтранс** разработал концепцию единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП). Пилотный эксперимент по ее применению

проводился с 15 мая по 15 июня 2019 года на территории Центрального, Северо-Западного, Приволжского и Южного федеральных округов. На автобусы ставили бортовые устройства системы «Платон» и устройства по продаже билетов и регистрации пассажиров. В ходе пилота удалось протестировать основные функции системы, среди которых мониторинг полного цикла перевозки, объединение информации о перевозке и перевозчиках в единый цифровой след, регистрация пассажиров. Результаты эксперимента **Минтранс** доложил в июне на заседании Госсовета, посвященном развитию сети автодорог и обеспечению безопасности движения. Президент **Владимир Путин** поручил запустить систему в рабочем режиме уже по всей стране к 1 декабря 2020 года.

Президент **Владимир Путин**: «Особую озабоченность вызывают нелегальные перевозки пассажиров, которые часто приводят к авариям. Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизнь граждан. Мы должны делать все для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах».

В Госавтоинспекции крайне заинтересованы в запуске новой системы. Во-первых, она позволит более точно анализировать все поступающие данные и формировать рекомендации для организации безопасного движения. К примеру, если видно, что автобусы регулярно попадают в аварию на одном и том же конкретном перекрестке, то маршрут можно откорректировать и исключить тем самым риски попадания в ДТП. Наряды ДПС можно переориентировать на работу по основным маршрутам движения автобусов, используя для этого данные из системы.

В онлайн-режиме можно будет дистанционно видеть различные нарушения, например превышение скоростного режима. Сегодня регистрируются случаи, когда водители автобусов разгоняются до 110–130 км/ч, хотя по ПДД максимальная разрешенная для них скорость даже на автомагистралях — 90 км/ч. Подобные системы контроля уже функционируют на базе региональных навигационно-информационных систем (РНИС), но их действие ограничивается региональными, внутригородскими и муниципальными перевозками. Именно на междугородных перевозках наибольшая тяжесть последствий при ДТП, обращают внимание в Госавтоинспекции: заполненные людьми автобусы двигаются на больших скоростях по оживленным трассам, и в случае аварии калечится или погибает большое количество пассажиров.

Начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Сергей Чипурин говорит и о перспективных направлениях применения системы мониторинга. К ней можно подключить бортовые компьютеры автобусов, чтобы дистанционно видеть неисправности, угрожающие безопасности движения (например, чрезмерный износ тормозных колодок, неработающая антиблокировочная система, неисправность световых приборов). Еще одна важная тема — контроль за переработками и усталостью водителей. Тахографы на автобусы сегодня уже ставят: новая информационная система могла бы аккумулировать сведения с этих бортовых устройств и передавать в подразделения. Уже ведутся разработки систем, позволяющих контролировать состояние водителей через камеры по состоянию глаз. Применение дистанционных форм контроля за автобусами и их водителями позволит точно реагировать на предотвращение угроз жизни и здоровью граждан. В условиях сокращения сотрудников Госавтоинспекции применение указанной системы контроля может повысить эффективность деятельности контрольно-надзорных органов.

Другой возможный вектор развития системы мониторинга — установка обзорных видеокамер в передней и задней частях автобусов. Сотрудники ГИБДД, получив видеозаписи через систему, смогут видеть нарушения в области содержания автодорог (упавшие знаки, сломанные ограждения, неработающие светофоры), а также нарушения ПДД участниками движения (например, выехавший в нарушение правил на встречную полосу автомобиль). Такая практика сегодня уже есть в Москве, где автобусные камеры

фиксируют нарушителей на выделенных полосах — на основе фотографий потом выносятся штрафные постановления.

Российская Госавтоинспекция уже направила в **Минтранс** рекомендации по поводу функционала будущей системы.

Ее создание поддерживают и участники рынка перевозок. «Если мы сегодня сравним количество инцидентов и погибших на транспорте, то на самолете и поезде ездить безопаснее, чем на межрегиональных автобусах,— говорит гендиректор компании «Автопасс» Александр Советников (участник пилотного проекта **Минтранса**).— Новая система будет выполнять функцию агрегатора данных со всех существующих систем: здесь и камеры Госавтоинспекции, и рамки «**Платона**», и бортовые устройства (обязательные с мая 2020 года), и РНИС, и тахографы». Многие участники рынка опасаются, что их заставят ставить на автобусы какие-то следящие устройства за свой счет, но это заблуждение, подчеркивает господин Советников. Анализ всех имеющихся данных поможет выявить нелегального перевозчика: допустим, автобус проезжает под камерой фотовидеофиксации, затем госномер сравнивается с базой данных выданных лицензий. «Если нарушителей будет выявляться много и к собственникам будут применяться штрафы, все больше перевозчиков начнут работать в белую,— отмечает Александр Советников.— Это автоматически отразится и на безопасности движения, ведь добросовестные перевозчики соблюдают все требования: проводят медосмотры водителей, следят за техническим состоянием автобусов, а серые этого не делают».

Конкретики о работе новой системы мониторинга еще нет, отмечает директор объединения автопассажиражских перевозчиков (ОАП) Татьяна Ракулова. «**Минтранс** пообещал участникам рынка и экспертному сообществу предоставить подробности, но пока конкретных документов мы не видели и о возможном эффекте судить сложно,— отмечает она.— Если появится глобальная система мониторинга движения межрегиональных автобусов, то она сильно облегчит работу контролирующим органам — Госавтоинспекции и **Ространснадзору**. Но сделать вывод о нелегальности перевозки на основании только передвижения транспортного средства невозможно — нужно останавливать и проверять водителей». В ОАП рассчитывают, что для участников рынка новая система не будет слишком обременительной: какие-либо дорогие бортовые устройства в автобусы ставить не придется. «Важно урегулировать вопрос с устройствами ЭРА-ГЛОНАСС, уже установленными на некоторых автобусах, чтобы их можно было использовать в рамках новой системы,— подчеркивает Татьяна Ракулова.— Что касается передачи сведений из тахографов в режиме онлайн, то такая возможность обсуждалась, но пока на уровне обсуждения. Более того, такого оборудования просто физически пока не существует на рынке. Идею по передаче всех сведений в единую систему в режиме онлайн мы поддерживаем, но это не должно быть слишком обременительным для бизнеса».

<https://www.kommersant.ru/doc/4169522>

ТАСС; 2019.11.25; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ЗАВЕРШИЛИСЬ РАБОТЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД

Работы по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», запланированные на 2019 год, завершились в Республике Алтай. Всего на эти цели было направлено 689 млн рублей, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе правительства региона.

«На улучшение транспортной инфраструктуры Республики Алтай в 2019 году направлено 559 млн рублей, плюс еще 130 млн рублей было направлено на объекты агломерации. На эти средства завершились масштабные работы 2019 года по улучшению транспортной инфраструктуры Республики Алтай в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные**

автомобильные дороги», всего в этом году по проекту отремонтировано и обновлено более 60 км участков дорог», - сообщили в пресс-службе.

Был завершен ремонт дорог на восьми участках в Чемальском, Шебалинском, Усть-Канском и Кош-Агачском районах. Там к нормативному состоянию привели около 40 км трасс. На трех участках сделали специальную поверхность, она усиливает водонепроницаемость и износостойкость. В городской агломерации региона, куда входят город Горно-Алтайск и райцентр Майма, также провели серьезный ремонт. В Майме отремонтировали улицу Советскую, в Горно-Алтайске - 7 участков дорог и два проезда, на пяти улицах уложен новый асфальт. На дороге в одной из туристических зон региона на протяжении 18 км установили дорожные знаки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-respublike-altaj-zaversilis-raboty-po-doroznomu-nacproektu-zaplanirovannye-na-2019-g>

ТАСС; 2019.11.25; В КРЫМУ ОТКРЫЛИ САМУЮ ПРОТЯЖЕННУЮ ДОРОГУ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА

Капитальный ремонт дороги Саки - Орловка досрочно завершен в Крыму, передает корр. ТАСС с церемонии ее открытия. Трасса является самой протяженной из ремонтируемых в регионе по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги».**

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** 19 октября на совещании о ходе реализации **нацпроекта** потребовал увеличить темпы освоения денег на дорожное строительство, раскритиковав власти Приморского края, Чукотки и Крыма за отставание.

«Объект большой, сделали его достаточно быстро. Качество приличное, сам за рулем проехал», - сказал журналистам на церемонии после запуска движения по дороге глав республики Сергей Аксенов.

Ремонт дороги Саки - Орловка протяженностью 41,9 км начался в августе, его планировали завершить к 12 декабря. Это самый крупный объект по ремонту в рамках **нацпроекта** в этом году, сообщил **министр транспорта** региона Сергей Карпов. На дороге уложено 337 тыс. кв. м асфальтобетона, что составляет 30% от всех работ по **нацпроекту** на 2019 год. Объем финансирования работ составил 766,4 млн рублей.

По словам начальника службы автодорог республики Александра Нефедова, трасса является достаточно оживленной в летний период, когда туристы едут к морю, но не ремонтировалась более 20 лет, в связи с чем на ней часто возникали пробки. «Сейчас, мы уверены, никаких проблем не будет», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/E90F0254FC763D1D432584BD00358727>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818569/cid/1/>

ТАСС; 2019.11.25; НА ОСТАНОВКАХ В КЕМЕРОВО ЗАРАБОТАЛИ ОБОГРЕВАТЕЛИ

На новых остановках в Кемерово заработала система инфракрасных обогревателей. Реализация проекта стала возможна благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».** Об этом сообщается на официальном сайте администрации города.

Система обогрева автоматически включается при температуре ниже -5°C. При этом внутри остановки температура увеличивается на 5-7°C. Система обогрева оснащена инфракрасными датчиками, и включается только в том случае, если на остановке есть люди.

Кроме того, новые остановки оборудованы USB-разъемами для зарядки гаджетов и автоматической системой освещения, которая зимой работает с 18 часов вечера до 9 утра.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-ostanovkah-v-kemerovo-zarabotali-obogrevateli>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2019.11.25 20:44; ДАВКИ БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ: ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРОВ МЦД ОБЕЩАЮТ РЕШИТЬ

В течение двух недель проезд на Московских центральных диаметрах будет бесплатным. За это время планируется полностью отладить всю билетную систему, отрегулировать турникеты, внести коррективы в расписание.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818596/cid/1/>

ТАСС; 2019.11.25; ИНФРАСТРУКТУРА МЦК И ПОТЕНЦИАЛ «ЛАСТОЧКИ» ПОЗВОЛИЛИ СНИЗИТЬ МЕЖПОЕЗДНЫЕ ИНТЕРВАЛЫ

Еще на этапе создания электропоезда «Ласточка» специалисты завода заложили в его конструкцию достаточно большой потенциал для дальнейшего развития, в том числе, инновационные системы и оборудование, которые позволяют сейчас реализовывать проекты интенсификации движения, а также использовать поезда на других маршрутах столицы. Об этом рассказал ТАСС Олег Спаи - генеральный директор предприятия «Уральские локомотивы», комментируя сокращение «Российскими железными дорогами» межпоездных интервалов движения «Ласточек» на Московском центральном кольце (МЦК) с 21 ноября.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что сокращение интервала движения на МЦК в ноябре ускорит прохождение поездов на 20%. В часы пик электропоезда ходят каждые четыре минуты, в другое время - восемь минут. Количество рейсов «Ласточек» в будние дни увеличилось на 36% - с 354 до 484 в сутки, а в выходные дни выросло на 40% - с 300 до 422.

Для перехода на новый режим работы специалисты РЖД провели работы по модернизации инфраструктуры МЦК. На станциях установлено новое программное обеспечение, необходимое для работы в более интенсивном режиме движения.

«В целях обеспечения более интенсивного движения на кольце Российские железные дороги также закупили в текущем году у «Уральских локомотивов» девять новых составов, полностью удовлетворяющих повышенным требованиям столичных пассажиров к качеству, комфорту и безопасности перевозок. Парк электропоездов «Ласточка» увеличен с 42 до 51 состава. За три года работы МЦК оценить плавность хода, стабильность и безотказность работы уральских «Ласточек» на самом динамичном железнодорожном участке страны смогли более 386 млн человек», - уточнили ТАСС на предприятии.

Там напомнили, что 51 пассажирский состав, курсирующий по МЦК, специалисты «Уральских локомотивов» оснастили ультразвуковыми датчиками системы автоведения, позволяющими скорректировать остановку поезда на платформе с точностью до 50 см. Оборудование «Ласточек» новыми датчиками – это подготовительный этап в рамках глобального проекта по внедрению беспилотной системы управления электропоездами.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/7191191>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; ПЕРЕНАСЕЛЕННОСТИ ПОЕЗДОВ НА МЦД-2 В ЧАС ПИК УДАЛОСЬ ИЗБЕЖАТЬ БЛАГОДАРЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ВАГОНАМ - ОПЕРАТОР

Утренний час пик на Московском центральной диаметре - 2 (МЦД-2) проходит в штатном режиме, перенаселенности поездов удалось избежать, сообщается на странице Центральной пригородной пассажирской компании в понедельник.

«Выпуск длинных поездов на МЦД-2 позволил полностью решить проблемы с провозной способностью. Населенность поездов составила менее 100%. В самый напряженный «час пик» с 7:30 по 8:30 скопления пассажиров не отмечено», - говорится в сообщении.

RNS; 2019.11.25; РЕГУЛЯРНОЕ ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРЫМОМ И ТУРЦИЕЙ ПОКА НЕ ВОЗОБНОВЛЕНО

Возобновление регулярного паромного сообщения между Крымом и Турцией пока находится в стадии согласования, сообщили RNS в пресс-службе ГУП «Крымские морские порты».

«Пока говорить о постоянном паромном сообщении преждевременно. Процесс находится в стадии переговоров и согласований», — заявили в «КМП».

В конце прошлой недели директор автономной некоммерческой организации «Южный региональный центр поддержки экспорта» Наталья Серова заявила на заседании в Госсовете Крыма о возобновлении паромного сообщения с Турцией.

Позднее в комментарии RNS она подтвердила возобновление такого сообщения.

Как сообщило агентство «РИА Новости» со ссылкой на Серову, паромное грузовое сообщение между Крымом и Турцией пока не возобновлено, процесс находится в стадии переговоров.

Паромное сообщение между Крымом и Турцией было приостановлено в 2017 году. Речь шла о кораблях, выходящих из Крыма, под любыми флагами.

<https://m.rns.online/transport/Regulyarnoe-paromnoe-soobschenie-mezhdu-Krimom-i-Turtsiei-poka-ne-vozobnovleno--2019-11-25/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 25.11.2019 14:40; ПРОБЛЕМЫ ЩЕЛКОВСКОГО ШОССЕ

В: «Росавтодор» объявил конкурс на лучший проект для решения проблемы загруженности Щелковского шоссе. Рассматриваются разные варианты: строительства новой дороги, дублера или реконструкция старой.

Ну, а к чему больше склоняются эксперты, узнала Анна Балан.

(сюжет)

КОРР: Щелковское шоссе - самая загруженная магистраль города - связывает столицу сразу с несколькими подмосковными округами: Балашиха, Ногинск, Ивантеевка, Фрязино. Ежедневно здесь проезжают сто двадцать шесть тысяч машин, а скорость движения в часы пик - не больше восемнадцати километрво в час. Это чуть меньше скорости обычного самоката.

ВОДИТЕЛЬ: Постоянно вот здесь пробка. Непонятно. В последнее время вроде едешь позже специально, и все равно такая пробка.

КОРР: Один из способов разгрузить трассу - это построить восьмиполосный дублер. Предполагается, что он будет севернее Щелковского шоссе, в районе деревни Медвежьи Озера обогнет его с южной стороны и вольется во Фряновское шоссе. На схеме видно: часть дублера проходит на границе Национального парка «Лосиный остров». Чтобы построить новую дорогу, в этом месте придется вырубить несколько гектаров леса, а для этого - изменить границы парка.

СЕРГЕЙ ПАЛЬЧИКОВ (ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ГКУ МО «МОСОБЛЛЕС»): Максимально старались проложить дорогу таким образом, чтобы не затронуть особо ценные участки. Поэтому, если мы рассматриваем, то планируется отвести порядка ста сорока гектаров. Из них покрыто лесом около пятидесяти семи гектаров.

КОРР: Но лесом это трудно назвать - окраина давно заброшена.

УЛЬЯНА БЕЛОВА (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИССИИ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ЭКОЛОГИИ): Вот эта полоса, она поскольку близка к людям, ею загадили, то есть там и старые деревья, которые валяются, там и свалки.

КОРР: Утвержденного проекта до сих пор нет. Не исключено, что дублер вообще не появится - трассу просто расширят. Сейчас «Росавтодор» проводит конкурс

строительных компаний: проектировщик должен предоставить не менее трех вариантов решения проблемы с загруженностью Щелковского шоссе.

АННА КРОВОТА (ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ): Будут понятны основные проектные решения по тому, как в последующем будет идти реконструкция: будет это новое направление Щелковского шоссе или реконструкция старого.

АНДРЕЙ МУХОРТИКОВ (АВТОЭКСПЕРТ): В случае реконструкции придется сносить порядка нескольких сотен жилых участков и домов, придется сужать существующее Щелковское шоссе, иначе просто невозможно технически построить дорогу.

КОРР: Дублер же, по мнению экспертов, разгрузит не только Щелковское шоссе, но и МКАД и обеспечит подъезд ко всем населенным пунктам.

Анна Балан, Савелий Матюхин, Александр Маркин-Нагаев и Сабина Халикова, «Вести».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.26; ТУРИСТАМ ПОМОГУТ С ДОРОГОЙ; АВТОДОРОГИ «ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА» ПЕРЕДАЮТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Маршрут «Золотое кольцо» свяжут дороги, пригодные для проезда не только легковых автомобилей, но и туристических автобусов. **Минтранс** готовит проект постановления правительства о передаче части дорог на маршруте из региональной в федеральную собственность.

Инициатива ведомства - часть большого плана (перспективного развития сети автодорог федерального значения до 2031 года), который предусматривает передачу автодорог из региональной собственности в федеральную в более чем в 50 регионах. По плану передать в федеральную собственность должны 80 объектов. Но перечень еще будет расширяться и дополняться в 2020 году, пояснили «РГ» в **Росавтодоре**. Будет и обратный процесс - передача дорог из федеральной собственности в региональную.

Уведомление о разработке документа, связанного с дорогами «Золотого кольца», опубликовано **минтрансом** на портале проектов нормативных актов. В перечень автодорог общего пользования федерального значения планируется включить, например, трассы «Владимир - Гусь-Хрустальный - Рязань», «Кострома - Иваново», «Тверь - Калязин - Ярославль». На известном маршруте сплошь древние города.

«Передача автомобильных дорог будет способствовать формированию федеральной дорожной сети, туристического маршрута, связывающего города «Золотого кольца России», а также Северного широтного коридора», - поясняют в ведомстве. «Золотое кольцо» - это прежде всего маршрут для автотуристов, отмечает в беседе с «РГ» завлабораторией туристского брендинга РГУТИС Юрий Щегольков. «Дороги на маршруте уже стали лучше, чем были раньше, но это еще не трассы, по которым с комфортом могут идти туристические автобусы. Особенно это касается дороги между городами Сергиев Посад и Калязин, дороги в Углич», - говорит эксперт. Есть надежда, что с передачей в федеральную собственность трассы станут лучше, считает он. Маршрут важен с точки зрения привлечения интуристов и развития внутреннего туризма, замечает завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников.

«По утвержденной классификации автодорог, к федеральным относят те, по которым идут перевозки для общегосударственных нужд», - поясняет эксперт. С учетом роста загрузки дорог турмаршрута, регионам было бы сложно следить за их состоянием, отмечает он.

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.25; «МОБИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ СТАВЯТСЯ ТОЛЬКО В МЕСТАХ, ГДЕ ЕСТЬ УГРОЗА»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСЕЙ ГЕРЖИК — В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM”

Для кого штраф, а для кого — источник дохода: камеры фотовидеофиксации в Московской области устанавливаются и обслуживаются частными компаниями, которые получают от этого прибыль. Оправдала ли себя такая практика? Об этом в программе «Экономика дорожной безопасности» Марат Кашин побеседовал с министром транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексеем Гержилом.

— Что такое «письма счастья», наверное, знает каждый российский автомобилист. Кто-то получает одно-два письма в год, кому-то они приходят десятками в течение месяца. Но совсем избежать встречи с системами фото- и видеофиксации вряд ли кому-то удастся, тем более, что камер на российских дорогах с каждым годом становится все больше. О том, как и где камеры появляются, как обслуживаются, почему водители не всегда согласны с теми штрафами, которые им выписывают на основании данных с этих камер, мы сегодня и поговорим. Московская область стала одним из первых регионов, где система фотовидеофиксации стала развиваться за счет привлечения внебюджетных средств, то есть создаются так называемые концессии, и фактически управление камерами передается в частные руки. Расскажите, почему четыре года назад было принято такое решение? Оправдала ли себя идея за эти годы?

— Первый вопрос все же должен быть: почему такая система нужна, почему возникла необходимость в Московской области в создании системы фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения? Не секрет, что дорожная сеть Московской области — одна из самых протяженных в стране, наиболее интенсивное движение, в том числе и транзитное — в Московской области. Это рождает проблему с трафиком, проблему с пробками, проблему с дорожно-транспортными происшествиями. Поэтому для предотвращения дорожно-транспортных происшествий и создавалась такая система, изначально ее цель — предотвращать аварии и снижать смертность в результате дорожно-транспортных происшествий. Почему была выбрана форма концессии? На самом деле, при том, что эта система создавалась в рамках концессионного соглашения за счет средств инвестора, Московская область в создание этой системы не вкладывала бюджетных средств. Это тот принцип, когда мы создаем и пользуемся системой, которая работает ежедневно, без участия средств бюджета. Это не означает, что система работает бесконтрольно, что она отдана в частные руки. Главный принцип, заложенный в этой системе — места установки камер согласовываются Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, **Минтранс**ом Московской области. Концессионер просто в указанных местах устанавливает либо мобильные, либо стационарные комплексы, которые уже по итогам работы за последние два года показали свою высокую эффективность.

— Дальше они обслуживают эти камеры и следят за их состоянием?

— Да, конечно. Обслуживание камер, поддержание их в рабочем состоянии — это зона ответственности концессионера. Установлены достаточно жесткие рамки — должно функционировать не менее 95% комплексов на любую время и дату проверки.

— Все камеры в Московской области находятся в управлении концессионных компаний? Или только какая-то часть их?

— При том, что обслуживанием камер, обработкой первичных данных с камер фото- и видеофиксации занимается концессионер, все камеры находятся в собственности Московской области, а решение по назначению штрафа принимает в рамках концессионного соглашения на основании предоставленных материалов Государственная инспекция по безопасности дорожного движения.

— С точки зрения пользы и эффекта есть различия в зависимости от того, в чьем управлении камера — концессионной компании или государства?

— С точки зрения эффекта необходимо отметить, что по итогам работы всей системы фото- и видеофиксации мы видим существенное снижение количества ДТП в местах установки камер — порядка 60%, и очень серьезное снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Необходимо отметить, что Московская область по результатам анализа ситуации переместилась по показателям смертности от ДТП за четыре года — мы сейчас ждем итогов 2019 года, прогнозируем, что это будет где-то 30-е место в рейтинге субъектов Российской Федерации. Это очень серьезное сокращение смертности — на 30% на сегодняшний момент. И один из факторов, который обеспечил достижение такого показателя — именно работа комплексов фото- и видеофиксации. Сегодня на дорогах Московской области работает 1237 стационарных и 200 передвижных комплексов.

— Я знаю, что комплексы становятся все «умнее», фиксируют все больше видов нарушений. Какие сейчас виды нарушений фиксируют чаще всего, кроме, естественно, превышения скорости, которая наверняка в лидерах?

— Основной вид нарушений, порядка 80% — превышение скоростного режима. Все камеры фиксируют нарушения по этому показателю. 94 комплекса фиксируют нарушение «проезд по обочине», порядка 100 комплексов — проезд на красный свет, 28 — проезд по выделенной полосе. Также у нас есть новшество --18 рубежей фиксируют нарушения по средней скорости движения.

— Бывают ли какие-то случаи нарушений в действиях концессионера, какие-то случаи злоупотреблений? Если да, то какие? И как компании наказываются, если они что-то натворили?

— У концессионера в рамках концессионного соглашения два серьезных фактора, по которому можно ему предъявлять претензии. Во-первых, на начальном этапе при установке камер мы фиксировали время установки, поскольку оно было ограничено концессионным соглашением — были четко установлены временные сроки по установке комплексов фото- и видеофиксации. Не всегда концессионер укладывался в установленные концессионным соглашением сроки, поэтому, естественно, ему в соответствии с заключенным соглашением выписывали штрафы. Также у концессионера очень жесткое ограничение по работоспособности, как я уже говорил — в любой момент времени должно быть работоспособно не менее 95% комплексов. И то, что сегодня Московская область лидирующими темпами снижает смертность при дорожно-транспортных происшествиях, снижает очаги аварийности — это самый главный результат, который нас интересует.

— Очень много споров по поводу камер, которые фиксируют среднюю скорость. В Москве их мало, практически нет, а в Подмосковье они существуют — одна камера в начале участка, другая — в конце, и если она фиксирует превышение, то водителю приходит штраф. Некоторое время этих камер не было в Московской области, сейчас они снова появляются. Какие к ним претензии? Согласны ли вы с этими претензиями?

— Новая идеология предотвращения дорожно-транспортных происшествий — фиксация средней скорости — показывает свою эффективность. Сегодня работает 18 рубежей, мы будем увеличивать количество рубежей, которые обеспечивают контроль за средней скоростью. В отличие от Москвы, наша дорожная сеть, только региональная, составляет больше 14 тыс. км, муниципальная дорожная сеть — 24 тыс. км. За такой протяженной сетью, понятно, нужно следить, предотвращать ДТП. И нововведенный контроль средней скорости нам сегодня помогает просто эту функцию осуществлять более полно.

— Для тех, кто не сталкивался еще с такими камерами, поясните — какой длины этот участок, где фиксируется средняя скорость?

— Они могут быть совершенно разной длины — в данном случае не имеет значения расстояние между комплексами. Поэтому мы для того, чтобы запустить эти участки, используем уже существующие комплексы фото- и видеофиксации, которые могут проводить сравнение и вычислять среднюю скорость автомобиля, который движется по этому участку дороги.

— Для чего нужны все-таки именно такие комплексы, почему недостаточно привычных камер, которые фиксируют превышение скорости на каком-то определенном участке?

— Когда камера фиксирует скорость на определенном рубеже, естественно, возникает привыкание у водителя, понимание этой ситуации, и пройдя соответствующее месторасположение, он начинает увеличивать скорость. И вот для того, чтобы сохранить скоростной режим, который должен выдерживаться на всем участке дороги, фиксируется средняя скорость на участке, и, если она превышена в соответствии с законодательством более чем на 20 км, выписывается штраф. Таким образом, мы пытаемся контролировать и сдерживать превышение скоростного режима на всей протяженности дороги.

— Были недавно рекомендации от **Минтранса** предупреждать водителей о временных камерах — так называемых треногах: если они где-то появляются, то за несколько сотен метров должны быть щиты с указанием, что впереди камеры. Будет ли Московская область следовать этим рекомендациям?

— С самого начала установки комплексов фото- и видеофиксации мы заняли позицию открытости в данном вопросе. И другой позиции у нас быть не может. У нас всегда публикуются на сайте министерства места установки комплексов фото- и видеофиксации и стационарных, и передвижных. Более того, на участках дорог, где мы планируем использовать мобильные комплексы, передвижные комплексы, мы вывешиваем соответствующие знаки, предупреждая водителей, что комплексы будут работать. Это хорошая предупредительная мера. На самом деле такой знак действует не хуже, чем комплекс фото- и видеофиксации. И задача у нас — предупреждать, а не наказывать. Поэтому, если увидят такой знак и сбросят скорость, наверное, мы уже достигли части решения той задачи, которую мы перед собой ставим — а именно безопасность дорожного движения.

— То есть вы можете утверждать, что в Московской области нет ни одной камеры, информации о которой не было бы на вашем сайте или на карте?

— Да, более того, мы эту информацию постоянно поддерживаем в режиме реального времени для того, чтобы можно было ознакомиться с ней. На дорогах, повторюсь, выставляем знаки и будем это делать всегда, потому что у нас нет задачи наказывать водителя, у нас есть задача, чтобы на любой дороге движение было безопасным.

— Насколько популярным остается это явление — камеры на треногах? Их ведь даже запрещали устанавливать? По крайней мере, их очень критиковали сами водители. Много ли их сейчас? Кто принимает решение, где и когда их ставить?

— Из общего количества — 1437 комплексов — у нас всего 200 передвижных, которые мы размещаем, естественно, по соответствующей дислокации, согласованной ГИБДД, ни в коем случае это не является самостоятельностью концессионеров — только там, где реально сегодня существует угроза.

— Задам еще один вопрос, который часто волнует автомобилистов: как объяснить ситуацию, что нередко, иногда по непонятным причинам, появляются новые знаки ограничения скорости. Я понимаю, что это имеет опосредованное отношение к камерам и даже к нашему разговору, но, тем не менее — где можно было 90, вдруг появляется знак 70, хотя дорога та же, никакого ремонта нет. Для водителей это полная неожиданность, а приходит штраф. Кто и почему выставляет эти знаки?

— На самом деле никто не регулирует камеры под знаки. В основном знаки ставятся на тех участках автомобильных дорог, которые находятся в ремонте, в капитальном ремонте,

в реконструкции, для снижения скоростного режима. Если такие случаи будут специально делаться, то мы с ними готовы отдельно разбираться.

— То есть вы готовы принимать претензии по каждому конкретному случаю и разбираться с ними?

— В области делается очень большая работа, которую отмечают и в федеральном Министерстве транспорта, и в субъектах, которые приезжают к нам часто в гости для того, чтобы перенять опыт. Каждое ДТП, которое происходит в области, разбирается в течение недели, принимаются меры для того, чтобы в скорейшем времени провести все мероприятия для предотвращения последующего ДТП на этом участке. У нас работают специальные мобильные бригады ГБУ «Мосавтодор», которые после разбора причин ДТП в течение недели выполняют весь комплекс мероприятий на аварийном участке дороги для того, чтобы там больше ДТП не происходило: запираются барьерные ограждения, натягиваются тросовые ограждения, устанавливаются необходимые знаки, дорожные неровности — все для того, чтобы на данном участке повторения ДТП больше не было.

— Кто и как принимает решение, где нужно устанавливать камеру? Есть ли в принципе какой-то предельное число камер, которое будет достаточным для контроля над всеми дорогами в Подмоскowie?

— Мы считаем, что на сегодняшний момент еще не достигли того значения комплексов фото- и видеофиксации, которое необходимо для обеспечения полного контроля и безопасности. Мы будем продолжать их устанавливать. Эта программа у нас развивается, меняются приоритеты при развитии системы безопасности дорожного движения. И камеры фото- и видеофиксации — это не единственный элемент, который обеспечивает безопасность. Мы очень четко стараемся отслеживать очаги аварийности на территории Московской области. Они имеют особенность меняться. Вот в этом году мы увидели всплеск в городах. И нам пришлось дополнительно принимать меры — устанавливать искусственные дорожные неровности, планировать новые участки тросового ограждения для того, чтобы сбить эту волну. Также очень хороший эффект дает установка линии наружного освещения на участках автомобильных дорог. Мы стараемся ежегодно выполнять строительство новых линий не меньше 300 км. Нам это последние годы удается. Большая программа по строительству тротуаров — в этом году мы выполнили порядка 250 км, это тоже очень действенная мера, она снижает аварийность, смертность на дорогах. Все это в комплексе обеспечивает то, что на сегодняшний момент наши дороги становятся более безопасны и для водителей, и для пешеходов.

— Именно комплексная работа, и нет смысла выделять эффективность, например, одной конкретной меры, или только дополнительного освещения?

— Конечно, все складывается в одну копилку, в один результат, чтобы дороги Московской области стали безопасны.

— Я хотел у вас спросить про случаи вандализма и привести в качестве примера какие-то истории многолетней давности, но буквально недавно в Раменском неизвестные сожгли автостоянку, где стояли комплексы фото- и видеофиксации, как я понимаю, на базе автомобиля Ford Transit, то есть это микроавтобусы, оборудованные техникой, 13 комплексов были сожжены. Есть ли какие-то предположения, догадки, кто и зачем? Много ли случаев вандализма происходит такого рода в Московской области?

— До окончания официального расследования я не смогу точно дать определение случившемуся. Хочу сказать, что таких прецедентов у нас ранее не было. Безусловно, там соответствующие компетентные органы разберутся с причинами того, что произошло. Но хочу только сказать, что все камеры фото- и видеофиксации — это собственность Московской области, отданная в пользование концессионеров. Комплексы, которые были установлены на этих автомобилях, застрахованы, то есть бюджет Московской области не понесет ущерба после выплаты страховки, и мы эти комплексы, безусловно, восстановим. И дальше будем продолжать работать.

— Очень интересная тема, которая сейчас активно обсуждается — ограничение скорости в населенных пунктах до 50 км/ч, может быть, до 40 км/ч. С другой стороны говорят, что необходимо уменьшить скорость, за которую штрафуют. Сейчас у водителей в голове есть готовый алгоритм: разрешенная скорость + 20 км. Скоро, возможно, этот размер уменьшат до 10 км/ч. Как в Московской области все эти темы принимают, как обсуждают?

— Я напомним, что ограничение скорости в населенных пунктах существовало всегда. И все мы помним знаки 40, которые стояли там, где правилами требовалось снижение именно до этого уровня. Несколько лет назад мы ограничили скорость во многих населенных пунктах 50 км/ч. И хочу сказать, что это дало существенный результат — мы увидели и снижение ДТП, и снижение смертности. Особенно это дает эффект осенью, зимой, ранней весной, когда реальное снижение скорости позволяет водителю сориентироваться на дороге. Также есть случаи, когда мы снимаем ограничения по скорости, такие факты тоже есть.

— То есть было 50, например, а стало 60 снова?

— Да, и это тоже нормально. После принятия соответствующего комплекса мер по безопасности можно и снять ограничение по скорости, если мы видим, что это не несет угрозы водителям автомобилей, пассажирам и пешеходам.

— По поводу штрафов за небольшое превышение — может быть, все-таки понижать разрешенную скорость, чем менять алгоритм в голове водителей, которые к ним привыкли уже?

— На сегодняшний момент решение менять законодательство не принято, поэтому будем жить с теми законами, которые сегодня есть. Дальше жизнь будет показывать. Почему? Когда водитель возмущается ограничением скоростного режима – это одна история, а когда смотришь статистику по смертности и аварийности и в Московской области, и в других субъектах Российской Федерации, ставишь себя на место тех людей, которые потеряли родных и близких — это смотрится с другой стороны. Поэтому в данном случае иногда лучше принять все необходимые меры, чтобы сохранить человеческие жизни.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171133>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.25; СЕКРЕТЫ ИГРЫ В ШАШЕЧКИ; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ТАКСИСТОВ В МОСКВЕ - МИГРАНТЫ

Доля мигрантов за рулем такси постоянно растет и уже перевалила психологический рубеж в 50 процентов. В столице в 57,6 процента случаев на вызов через агрегатора приедет такси, за рулем которого будет сидеть гражданин сопредельного государства.

Такой вывод делают представители общественного движения, защищающего права автомобилистов, в своем исследовании парка такси. В последнее время стало модным проводить изучение этого рынка. Связано это с тем, что поступает слишком много нареканий на качество оказываемых такси услуг. А подлило масла в огонь желание двух агрегаторов такси объединиться. Тогда бы на рынке появился абсолютный монополист. Чем это опасно, «Российская газета» уже писала.

В своем исследовании общественники оценили, насколько сосуществование агрегаторов и таксопарков - двух рынков пассажирских перевозок - сказывается на пользователях услуг. Исследователи осуществили 250 поездок на такси, заказывая машины у пяти агрегаторов. Выяснилось, что самое короткое среднее время подачи машины у «Яндекс.Такси» и «Убер» - 4 минуты. Это неудивительно, ведь по сути это одна компания. «Гетт» и «Ситимобил» заставят подождать 10 - 11 минут.

Самое большое среднее время подачи у «Везёт» - 15 минут. При этом среднее время в данной ситуации ни о чем не говорит, потому что максимальное время ожидания машины составило 40 минут.

У этого же агрегатора самый высокий процент отказов - 48 процентов. То есть каждая вторая машина откажется от поездки. У «Яндекс.Такси» - 7 процентов отказов. У «Ситимобил» и «Гетт» по 4 процента. Самый низкий процент оказался у «Убер» - всего 2 процента.

Примечательно, что в одном случае с пассажира «Яндекс.Такси», несмотря на то, что водитель его никуда не повез, деньги за поездку были списаны.

18 процентов тех, кто приехал на вызов, не имели действующего разрешения на такси. При этом меньше всего машин с разрешениями оказалось по вызову через агрегатора «Везёт» - всего 68 процентов. У «Убер» таких машин оказалось 96 процентов, у «Яндекс.Такси» - 88, у «Ситимобил» - 84, у «Гетт» - 78 процентов.

Самый высокий бал по безопасности получил «Убер». Второе место поделили «Яндекс.Такси» и «Гетт». Третье место занял «Ситимобил». На последнем оказался «Везёт». Но здесь стоит учитывать, что чем быстрее подан автомобиль, тем менее критично настроен пассажир. А в данном случае безопасность оценивалась именно с точки зрения пассажира.

Однако вернемся к водителям такси. Согласно этому исследованию, у четырех из пяти агрегаторов количество мигрантов за рулем такси перевалило половину. Самое большое их количество у «Яндекс.Такси» - 72 процента. На втором месте - «Убер» с 64 процентами. На третьем - «Везёт» с 56 процентами. Четвертую строчку занял «Гетт» с 52 процентами мигрантов. А в «Ситимобил» за рулем такси преобладают наши соотечественники. Мигрантов всего 44 процента.

Надо сказать, что, по статистике ГИБДД, такси остается самым опасным видом общественного транспорта. И количество происшествий с этими автомобилями постоянно растет. По итогам десяти месяцев нынешнего года, количество аварий по вине водителей такси выросло на 30,3 процента и составило 2160 ДТП. В них погибли 89 человек. Это на 30,9 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Ранения получили 2803 человека, что на 32,7 процента больше, чем в прошлом году. При этом речь идет только о тех, кто имел лицензию на перевозочную деятельность. А сколько ДТП не попали в эту статистику, потому что водитель занимался нелегальными перевозками?

У нас также наблюдается постоянный рост аварийности по вине водителей из стран СНГ. За 10 месяцев этого года по их вине произошло 4081 ДТП, что на 7,7 процента больше, чем в прошлом году. В этих авариях погибли 405 человек, что на 1,5 процента больше прошлогодних показателей. Конечно, не все они водители такси. Но такое сочетание должно настораживать.

Проблема заключается в том, что до сих пор государство практически не контролирует рынок такси. Делать это пытаются сами агрегаторы. Но весь их контроль сводится к сдерживанию роста цен на перевозки, чтобы привлечь побольше пассажиров. Согласно тому же исследованию, средняя стоимость одной минуты на такси составила 15,27 рубля, что сопоставимо со стоимостью каршеринга - 12 рублей минута. А средняя стоимость километра в 3 раза выше, чем при использовании личного автомобиля экономкласса.

Задать правила игры на этом рынке должен закон о такси, который уже который год все обсуждается в Госдуме. Причем, как сообщил «РГ» первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, сейчас он в таком состоянии, что проще его заново переписать и снова внести.

Так что правила пока диктуют агрегаторы. <https://rg.ru/2019/11/25/reg-cfo/v-moskve-bolee-poloviny-taksistov-okazalis-migrantami.html>

ТАСС; 2019.11.25; В ЯКУТИИ ВВЕЛИ МОСТ, ОТКРЫВАЮЩИЙ КРУГЛОГОДИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ ДОРОГИ «ВИЛЮЙ»

Переход через реку Марха на западе Якутии, открывающий круглогодичное транспортное сообщение на 756-м километре федеральной автодороги «Виллюй», ввели в эксплуатацию

в понедельник в Нюрбинском районе республики. Об этом ТАСС сообщили ТАСС в пресс-службе Управления автомобильной дороги общего пользования федерального значения «Виллой» **Росавтодора**.

«С вводом в эксплуатацию мостового перехода удалось ликвидировать паромную переправу в летнее время (ледовую - в зимнее). Это позволит обеспечить круглогодичное движение на данном участке дороги. Общая протяженность участка с подходами составляет более 6 км. При строительстве использовано более 4 тыс. т металлоконструкций, которые обработаны антикоррозийными материалами», - рассказали в пресс-службе, пояснив, что движение через реку Марха соединяет населенные пункты Нюрбинского района.

В открытии мостового перехода приняли участие глава Якутии Айсен Николаев, член Центрального штаба Общероссийского народного фронта, депутат Госдумы Александр Васильев, заместитель председателя комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользования Егор Борисов.

Мост через Марху является одним из важнейших объектов не только для Якутии, но и всего Дальнего Востока, считает глава Нюрбинского района республики Алексей Иннокентьев. «Весной и осенью часть территории Нюрбинского района на значительный срок оказывалась отрезанной от остальной части района. Ввод в эксплуатацию Мархинского моста сделал ближе населенные пункты, доступнее путь к столице нашей республики, а всех нас - еще ближе друг к другу», - сказал ТАСС глава района, отметив, что мост позволит развивать новыми темпами экономику и социальную сферу района, повысить уровень жизни.

Протяженность моста - свыше 560 м, инвестиции в строительство составили 4,7 млрд рублей. Строительство началось в 2015 году. Объект построен в условиях вечной мерзлоты и на сегодня является самым большим мостом в Якутии. Генподрядчиком проекта является компания «Сибмост». Заказчиком выступила структура **Росавтодора** - Упрдор «Виллой».

<https://tass.ru/v-strane/7191327>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818616/cid/1/>

RNS; 2019.11.25; СБЕРБАНК РАЗРАБОТАЛ НОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Сбербанк разработал новый программно-аппаратный комплекс для организации системы безналичной оплаты проезда в общественном транспорте, сообщает пресс-служба кредитной организации. Разработка была представлена в рамках выставки «**Транспортная неделя 2019**».

«Новая система позволяет пассажирам не покупать отдельную транспортную карту, а оплачивать проезд банковской картой, пользуясь при этом бесплатными пересадками, накопительными скидками, безлимитными проездными и другими инструментами оплаты проезда», — говорится в сообщении.

Кроме того, система рассчитывает стоимость проезда автоматически на основании GPS-координат входа и выхода пассажира. Пассажиру необходимо приложить карту к устройству оплаты на входе и выходе из транспортного средства.

По словам заместителя председателя правления Сбербанка Светланы Кирсановой, чьи слова приводятся в сообщении, банк реализовал эквайринг в общественном транспорте 93 российских городов. Она также отметила, что с начала 2019 года пассажиры оплатили банковской картой около 400 млн поездок в общественном транспорте.

Оператором системы выступает дочерняя структура Сбербанка, компания «Расчетные решения», а сервис эквайрингового оборудования обеспечивает Сбер-Сервис.

<https://rns.online/transport/Sberbank-razrabotal-novuyu-sistemu-oplati-proezda-v-obshchestvennom-transporte-2019-11-25/>

ТАСС; 2019.11.25; В НОВОСИБИРСКЕ ПОВЫСИТСЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Власти Новосибирской области утвердили повышение тарифа на проезд в общественном транспорте Новосибирска. Полученные средства мэрия города будет использовать для реконструкции транспорта, закупки топлива и ремонта трамвайных путей, сообщила в понедельник пресс-служба правительства региона.

«Инициатива мэрии Новосибирска и перевозчиков о пересмотре тарифов для муниципальных предприятий «Горэлектротранспорт» и «Новосибирский метрополитен» за счет включения в них инвестиционной составляющей, а также на автобусные перевозки, одобрена департаментом по тарифам», - говорится в сообщении.

Необходимость увеличить стоимость проезда в трамвае связана с тем, что в Новосибирске требуется реконструкция и замена более 50 км трамвайных путей (около 40% протяженности). Увеличение стоимости проезда в автобусе произойдет из-за существенного удорожания дизельного топлива и повышения цен на ремонт автобусов. Кроме того, мэрия Новосибирска предложила увеличить оплату проезда в метро, эти деньги будут потрачены на реконструкцию вагонов.

«Департамент по тарифам рассмотрел и тщательно проанализировал, переданные мэрией обосновывающие документы. По итогам было принято решение об утверждении стоимости проезда в трамвае и в троллейбусе - 23 рубля, в автобусе - 24 рубля, в метро - 25 рублей. Новые тарифы начнут действовать с восьмого декабря», - добавили в пресс-службе.

Предыдущее повышение оплаты проезда в новосибирском общественном транспорте произошло в конце 2018 года. Тогда билеты на автобусы подорожали с 19 до 22 рублей, на трамваи и троллейбусы - с 18 до 21 рубля, проезд в метро - с 20 до 22 рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/7196353>

ТАСС; 2019.11.25; ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗЕ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОСВОБОДЯТ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Депутаты Законодательного собрания Ростовской области приняли законопроект, в соответствии с которым владельцы машин на газомоторном топливе будут освобождены от уплаты транспортного налога на три года, сообщил в понедельник журналистам председатель заксобрания региона Александр Ищенко.

«Льгота по транспортному налогу для тех собственников автомобилей, которые используют газомоторное, более экологичное топливо в своих авто. С 1 января следующего года на три года эти авто будут освобождены полностью от уплаты транспортного налога», - сказал он.

По мнению Ищенко, подобная мера позволит стимулировать жителей Ростовской области к переходу на использование газомоторного топлива. «Мы считаем, что такая мера поддержки будет стимулировать переход наших и предприятий, и граждан на тот вид топлива, который будет наносить как можно меньше урона окружающей среде. То есть это комплексное решение, которое одновременно имеет и стимулирующее значение, и направлено на решение в части экопроблем», - отметил глава заксобрания, подчеркнув, что обсуждаются и другие меры стимулирования перехода на более экологичное топливо, в том числе налоговые.

Ранее в пресс-службе губернатора сообщали, что власти Ростовской области планируют в течение пяти лет направить порядка 3,4 млрд рублей на закупку работающей на газовом топливе коммунальной техники.

<https://tass.ru/ekonomika/7195481>

ТАСС; 2019.11.25; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРОДЛЯТ МОРАТОРИЙ НА «ЭРА-ГЛОНАСС»

Федеральные власти увеличат срок на ввоз на территорию Дальнего Востока праворульных подержанных автомобилей без системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Об этом сообщил во вторник журналистам во Владивостоке вице-премьер РФ - полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«[Мораторий на систему «ЭРА-ГЛОНАСС»] продлят. Документ готов, согласован и сейчас на подписи у председателя правительства [РФ] <...> Сомнений никаких нет в том, что механизм будет продлен», - сказал Трутнев.

Упрощенный режим ввоза сроком на один год был введен 26 ноября 2018 года. Он избавлял от обязательной установки кнопки «ЭРА-ГЛОНАСС» на ввезенный подержанный автомобиль. Ранее жители ДФО попросили чиновников о продлении срока действия моратория.

Государственная автоматизированная система «ЭРА-ГЛОНАСС» обеспечивает оперативное получение информации о ДТП. Система определяет и оперативно передает в службы экстренного реагирования координаты ДТП, что помогает сократить время прибытия бригад служб 01, 02, 03 для оказания первой помощи.

Кроме того, система в автоматическом режиме связывается с оператором в случае аварии, чтобы направить помощь, а также позволяет водителю связаться со службой поддержки в случае необходимости. Время передачи информации о ДТП из системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в Систему-112 не превышает 19 секунд.

<https://tass.ru/v-strane/7198567>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ РАЗОБРАТЬСЯ С ПРОБКАМИ В КУРОРТНЫХ ГОРОДАХ КРЫМА

Глава Крыма Сергей Аксенов поручил сформировать рабочую группу при минтрансе региона для разработки мер по решению проблем заторов и пробок в курортных городах полуострова и в столице республики.

«До конца недели (создать) рабочую группу, которая предложит технические решения по ликвидации пробок по городам. Проблема номер один – Ялта. Если не предложим решения – въезд в Ялту будет занимать более трех часов – не годится. То же самое касается города Саки, а также по городу Симферополю», – сказал Аксенов, обращаясь к министру транспорта региона Сергею Карпову во время церемонии открытия автомобильного движения по отремонтированной дороге Саки-Орловка.

<https://ria.ru/20191125/1561556546.html>

ТАСС; 2019.11.25; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ СТАНЦИИ ЕКАТЕРИНБУРГ-СОРТИРОВОЧНЫЙ ЗАВЕРШЕН

Завершен первый этап реконструкции четной сортировочной системы станции Екатеринбург-Сортировочный на Свердловской железной дороге (СвЖД, филиал ОАО «РЖД»), следует из сообщения монополии.

В рамках первого этапа были уложены и введены в работу 83 стрелочных перевода, семь путей для приема поездов, возведены шесть новых технологических зданий. Построена новая сортировочная горка, оборудованная комплексной системой автоматизации управления сортировочным процессом. Перерабатывающая способность горки увеличилась на 960 вагонов и составила 3,5 тыс. вагонов в сутки.

В сообщении отмечается, что по итогам реализации второго этапа проекта перерабатывающая способность сортировочной горки увеличится до 6907 вагонов в сутки.

<https://tass.ru/ekonomika/7194263>

ТАСС; 2019.11.25; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ВПЕРВЫЕ ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 6 МЛН ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт Новосибирск (Толмачево) им. А. И. Покрышкина впервые за всю историю обслужил 6 млн пассажиров, сообщается на сайте аэропорта.

«19 ноября аэропорт обслужил шестимиллионного пассажира с начала года. Стоит отметить, что эта отметка была достигнута впервые,» - говорится в сообщении. В этом году аэропорт Толмачево планирует увеличить общий пассажиропоток на 800 тыс. человек до 6,7 млн. По итогам 2018 года аэропорт обслужил 5,909 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/7192017>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.25; ФАС ПРИОСТАНОВИЛА КОНКУРС НА I ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-2 «ТОЛМАЧЕВО» ПО ЖАЛОБЕ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО УЧАСТНИКА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) приостановила конкурс по выбору подрядчика работ в рамках первого этапа реконструкции второй взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта «Толмачево» (Новосибирск, входит в «Новпорт Холдинг»), сообщается на сайте госзакупок.

Конкурс объявлен 1 ноября с начальной (максимальной) ценой контракта 3,6 млрд рублей. Прием заявок завершился 22 ноября, подведение итогов должно было состояться 28 ноября.

Однако 21 ноября новосибирская строительная компания ООО «Сибирский кедр» направила в ФАС жалобу на действия заказчика - ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГА»). Антимонопольная служба назначила рассмотрение обращения на 27 ноября и приостановила конкурс.

В жалобе «Сибирский кедр» указал, что неоднократно обращался к заказчику с вопросами по конкурсной документации, но в разъяснениях ФГУП «отсутствуют точные ответы на вопросы и не вносятся ясность для анализа проектной документации и подготовки заявки для участия в конкурсе».

«Корректировка конкурсной, проектно-сметной документации на основании (...) запросов не выполнялась», - отметил заявитель. В частности, в конкурсной документации и приложениях к ней применяется «устаревшая, неактуальная и частично отмененная нормативная литература».

«Указывать, что разработка проектной документации велась в 2013-2015 году некорректно, так как это официальное изменение проектной документации в ноябре 2019 года. Применение старой нормативной литературы на вновь корректируемых чертежах не допустимо. Прошу обязать заказчика устранить данное замечание», - говорится в жалобе.

Кроме того, по данным «Сибирского кедра», в проектной документации называются конкретные производители отдельных материалов и оборудования, без требуемого в таких случаях указания «или эквивалент».

«Данные обстоятельства приводят к невозможности формирования участником закупки предложения по исполнению контракта», - отмечает заявитель.

Как сообщалось, терминальный комплекс аэропорта Толмачево находится в собственности холдинга «Новпорт», аэродромная инфраструктура принадлежит государству. Последняя уже несколько лет нуждается в развитии: в 2010 году в «Толмачево» открылась построенная на государственные деньги вторая ВПП, но не были созданы ни перрон, ни магистральная рулежная дорожка, необходимые для ее полноценного использования. В конце 2018 года проект реконструкции ВПП-2 был согласован с министерством обороны РФ. Стоимость всех этапов работ гендиректор АО «Аэропорт «Толмачево» Евгений Янкилевич ранее оценивал в 8,8 млрд рублей. Финансироваться реконструкция ВПП-2 будет из федерального бюджета и позволит увеличить пропускную способность полосы в десять раз.

RNS; 2019.11.25; «ПОБЕДА» ОБСУЖДАЕТ ЗАПУСК РЕЙСА ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СОЧИ

Российский лоукостер «Победа» планирует в летнем расписании 2020 года (конец марта — конец октября) запустить рейс из аэропорта Калининграда «Храброво» в Сочи, сообщили RNS в пресс-службе аэропорта.

Представитель компании сообщила RNS, что решение по новым направлениям пока не принято.

«В летнем расписании 2020 года планируется увеличить количество рейсов в Санкт-Петербург, а также обсуждается открытие рейсов по направлению Калининград – Сочи авиакомпанией «Победа», — сообщили RNS в пресс-службе аэропорта.

Сейчас лоукостер выполняет рейсы из Калининграда в Москву (2 раза в день) и в Санкт-Петербург (1 раз в день).

Кроме того, рейсы в Санкт-Петербург из «Храброво» выполняет авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») — 4 раза в день. Авиакомпания «Аэрофлот» осуществляет рейсы из «Храброво» в московский аэропорт Шереметьево 5 раз в день.

Рейсы на московском направлении выполняют также авиакомпании S7, «Уральские авиалинии», Smartavia и Utair.

<https://rns.online/transport/Pobeda-obsuzhdaet-zapusk-reisa-iz-Kaliningrada-v-Sochi--2019-11-25/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.25; «ЮТЭЙР» ВЫПЛАТИЛА ДЕНЬГИ КОМПАНИИ, ТРЕБОВАВШЕЙ БАНКРОТСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

«ЮТэйр» выплатила около 340 тысяч рублей долга предприятию «Интер», которое ранее направило в суд заявление о банкротстве перевозчика, заявила в понедельник в ходе заседания Арбитражного суда Югры представитель авиакомпании Татьяна Аршавская.

В марте четыре компании - «Юган-Юнион Кард», «Гидпромэнергострой», «Флеш лайт капитал» и «Интер» - направили заявления о банкротстве авиакомпании «ЮТэйр» в Арбитражный суд Югры. Суммы, указанные в требованиях, составляют от 308 тысяч до 380 тысяч рублей. Все четыре иска были объединены в одно производство.

Заявление первого из четырех контрагентов суд рассмотрел в июне. Представитель перевозчика предоставила на заседании подтверждение зачисления средств на счет «Флеш лайт капитал», после чего судья оставил заявление без рассмотрения, а также отказал во введении наблюдения в отношении авиакомпании. Позже рассматривались требования организации «Юган-Юнион кард», которой также отказали в признании должника банкротом, однако вскоре фирма направила в арбитраж повторное заявление.

Суд в понедельник рассматривал заявление компании «Интер», которой, согласно материалам из картотеки арбитражных дел, «ЮТэйр» должен около 340 тысяч рублей.

«Просила бы приобщить к материалам дела документ, подтверждающий оплату задолженности», - сказала представитель перевозчика.

Судья Юрий Щепелин, изучив документ, отметил, что деньги на счет фирмы переведены в середине августа, но отсутствует справка о зачислении средств. Объяснить этот факт представитель авиакомпании не смогла и попросила суд о перерыве в заседании. «Суд определил объявить перерыв до 2 декабря», - резюмировал Щепелин.

<https://ria.ru/20191125/1561552964.html>

[Вернуться в оглавление](#)