



Ежедневный мониторинг СМИ

27 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.27; ПУТИН ОТКРОЕТ ДВИЖЕНИЕ ПО ДОЛГОЖДАННОЙ ТРАССЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; М11 БЫЛА В ОСНОВНОМ ПОСТРОЕНА «МОСТОТРЕСТОМ» РОТЕНБЕРГА.....	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.11.27; СКОРЫЙ ПРОЕЗД: ЗАПУСК ТРАССЫ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ СНИЗИТ СМЕРТНОСТЬ В ДТП; 27 НОЯБРЯ ДВИЖЕНИЕ ПО М-11 ОТКРОЕТ ВЛАДИМИР ПУТИН.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ПУТИН В СРЕДУ В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРОЕТ АВТОТРАССУ М-11 И ОСМОТРИТ КОРАБЛИ НА «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЯХ»	7
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ПУТИН В СРЕДУ ПОСЕТИТ «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ».....	8
КОММЕРСАНТЪ; А.КОЛЕСНИКОВ; 2019.11.27; ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; НАШ ОТВЕТ РАДИЦЕВУ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.27; ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ; СЕГОДНЯ ОТКРЫВАЕТСЯ СКОРОСТНАЯ АВТОДОРОГА М11 - МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ПРОЕХАЛ ПО НОВОЙ ТРАССЕ ЗА 6 ЧАСОВ	13
BFM.RU; МИХАИЛ САФОНОВ; 2019.11.26; ВО СКОЛЬКО ОБОЙДЕТСЯ ПРОЕЗД ПО СКОРОСТНОЙ ТРАССЕ М-11?	16
ТАСС; 2019.11.26; СИМВОЛИЧЕСКИЙ АВТОПРОБЕГ СТАРТОВАЛ ПО СКОРОСТНОЙ ТРАССЕ М-11 «МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»	17
ТАСС; 2019.11.26; ЛЕВИТИН ОТМЕТИЛ НЕУСТОЙЧИВУЮ ТЕЛЕФОННУЮ СВЯЗЬ И НЕХВАТКУ ЗАПРАВОК НА ТРАССЕ М-11	18
ТАСС; 2019.11.26; КАК ДОБРАТЬСЯ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ВЗЯВ ТОЛЬКО ТЕЛЕФОН, ТРАНСПОНДЕР И ТЕРМОС	18
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОЙ ТРАССЕ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ ЗАПУСТЯТ 27 НОЯБРЯ.....	20
РИА НОВОСТИ, АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2019.11.26; КАК НОВАЯ ТРАССА МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗМЕНИТ РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ	21
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2019.11.26; ТЕСТОВЫЙ АВТОПРОБЕГ ПО ТРАССЕ М-11. ИЗ ОДНОЙ СТОЛИЦЫ В ДРУГУЮ ЗА 5,5 ЧАСОВ.....	22
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВАЛЕРИЯ ШАФИРКО; 2019.11.26; М11 ПОСТАВИЛА НА СКОРОСТЬ; ПЛАТНУЮ ТРАССУ ЗАВЕРШИЛИ. ОНА СВЯЖЕТ ДВЕ СТОЛИЦЫ И РАЗГРУЗИТ ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ ПОДМОСКОВЬЕ.....	22
RUSSIAN RT; АНАТОЛИЙ КАРАВАЕВ; 2019.11.26; В ОЖИДАНИИ ПУТИНА: ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ПЛАТНАЯ ТРАССА М11 МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПЕРЕД ОФИЦИАЛЬНЫМ ОТКРЫТИЕМ.....	24
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.11.27; КРИВОЙ РЕЙС: ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ОТЛОЖИЛИ ДО 2020-ГО; ОХВАТИВШИЕ ТБИЛИСИ ПРОТЕСТЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ГОВОРИТЬ О СТАБИЛЬНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ.....	27
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.27; ЧЕМЕЗОВ ПОПРОСИЛ ПУТИНА ВМЕШАТЬСЯ В СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАТЕХНИКИ; МЕДВЕДЕВ ВЫСТУПАЕТ ПРОТИВ ПРЕДЛОЖЕНИЙ «РОСТЕХА»	29

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2019.11.26; КОНТРАКТЫ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ СДЕЛАТЬ БОЛЕЕ ДОРОГИМИ.....	30
ТАСС; 2019.11.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ОБЕСПЕЧИТ ВОСТОЧНУЮ ЧАСТЬ РОССИИ КРУГЛОГОДИЧНЫМ СООБЩЕНИЕМ.....	31
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.26; ПИЛОТ НЕ ПОСПЕЛ ЗА САМОЛЕТОМ; ОБЪЯВЛЕНА ПРИЧИНА КАТАСТРОФЫ BOEING В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ	32
RNS; 2019.11.26; FLYDUBAI ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫВОДЫ МАК О КРУШЕНИИ BOEING ПОД РОСТОВОМ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОШИБКИ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПРИВЕЛИ К КАТАСТРОФЕ BOEING-737 FLYDUBAI В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ И ГИБЕЛИ 62 ЧЕЛОВЕК - МАК	34
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.11.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВО ЗАПУСТИТЬ РЕФОРМУ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА ЗА БИЗНЕСОМ; НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ЭТОГО ЗАКОНОПРОЕКТЫ СОГЛАСОВАНЫ, НО СФЕРА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ СУЗИЛАСЬ.....	35
ТАСС; 2019.11.26; ВЭБ.РФ СОЗДАЛ ЕДИНЬИЙ ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ГЧП.....	36
ПРАЙМ; 2019.11.27; РОСАТОМ ХОЧЕТ В 2027 Г НАЧАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ПО СЕВМОРПУТИ	37
ТАСС; 2019.11.26; БАНК «ИНТЕЗА» ГОТОВ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТ ВСМ ПЕТЕРБУРГ-МИНСК-ЕВРОПА.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАШШЕВ; 2019.11.26; ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН НЕ УДАЛСЯ; О ЖЕРТВАХ ДОРОЖНЫХ КАТАСТРОФ ВСПОМИНАЮТ ТОЛЬКО В РОССИИ	38
ТАСС; 2019.11.26; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЬЯ НАПРАВИЛИ ОКОЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МЕСТНЫХ ДОРОГ	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.11.26; ДВА ПУТИ НАИСКОСОК; МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ: ГОРОЖАНЕ ОСВАИВАЮТ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА	41
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; АРТЮХОВ ОЦЕНИЛ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЯМАЛЕ	43
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; КРЫМ ОБСУДИТ С СИРИЕЙ ОТКРЫТИЕ МОРСКОГО И АВИАЦИОННОГО СООБЩЕНИЯ.....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР МИХАЙЛОВ; 2019.11.26; САМОЛЕТЫ ИЩУТ ТАЛАНТЫ; АВИАЦИОННОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ НУЖДАЕТСЯ В КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРАХ	43
КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.26; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ЭКЗАМЕНЫ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ; ЗАЧЕМ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МЕНЯЕТ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ НАВЫКОВ ВОДИТЕЛЕЙ	45
КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.26; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ДЕЛАТЬ ТРИ ФОТОГРАФИИ ВО ВРЕМЯ ТЕХОСМОТРА	48
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; РЕГИОНАМ МОГУТ ПРЕДОСТАВИТЬ ПРАВО СНИЖАТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД	49
ТАСС; 2019.11.26; ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО ЧЕТЫРЕМ МОСТАМ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ	49
КОММЕРСАНТЪ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; КАНТЕМИРОВА ОЛЬГА, ВОЙЦЕХОВСКАЯ ЯНА; 2019.11.27; ВСД ПОСТАВИЛИ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ; ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ЕЩЕ ОДНОЙ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ ОДОБРЕН ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ	50

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.11.27; МЕСТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ПОЯВЯТСЯ ВО ВСЕХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ.....	51
RNS; 2019.11.26; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ ЭЛЕКТРИЧКИ НА ПОЛУОСТРОВЕ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ФСК НАМЕРЕНА ВЗЫСКАТЬ С КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО ПОЧТИ 1 МЛРД РУБ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; РЖД ВДВОЕ СОКРАЩАЮТ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ СООБЩЕНИЕМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ-ТАЛЛИН.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ГОЛОВНОЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ВЫЙДЕТ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ 12 ДЕКАБРЯ	53
КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2019.11.26; АЭРОПОРТЫ НЕ ХОТЯТ ОТВЕЧАТЬ ЗА ШУМ; КТО ДОЛЖЕН ВЫПЛАЧИВАТЬ КОМПЕНСАЦИИ ЖИТЕЛЯМ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ	54
ТАСС; 2019.11.26; «АЭРОФЛОТ» ОТКРОЕТ В 2020 ГОДУ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В КИТАЙ	55
ТАСС; 2019.11.26; «АЭРОФЛОТ» С ЯНВАРЯ НАЧНЕТ ПЕРЕВОДИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	56
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2019.11.26; ПРАВИЛА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАЛЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПЛАНИРУЮТ УПРОСТИТЬ	56
РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ГОГОЛЕВ: НУЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ЯКУТИИ	57
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОСНОВНЫЕ АЭРОПОРТЫ ХМАО ОЖИДАЮТ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА В 2019Г	58
ТАСС; 2019.11.26; НОВАЯ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК В ЮГРЕ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК В 1,4 РАЗА	58
ТАСС; 2019.11.26; UTAIR ПРОДОЛЖИТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АН-24 И НЕ ПЛАНИРУЕТ ВЫВОДИТЬ ИХ ИЗ ПАРКА.....	59
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» 3 ЯНВАРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В БРЯНСК	59
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРСКАЯ ЛЕГКАЯ АВИАЦИЯ» ПРИОБРЕЛА НЕБОЛЬШОЙ АЭРОПОРТ БЛИЗ ГМК «УДОКАН».....	60
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ ПОСТАВИТЬ В 2021 Г ШЕСТЬ МС-21, В 2025 Г ВЫЙТИ НА ВЫПУСК 72 САМОЛЕТОВ	60
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В КРЫМУ ЗА 0,9 МЛРД РУБ. СНОВА НЕ СОСТОЯЛСЯ.....	60
ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, В КОТОРЫЕ ВРЕЗАЛСЯ САМОЛЕТ, СНЕСУТ НА АЭРОДРОМЕ В НИЖНЕАНГАРСКЕ.....	61
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.26; ЦКАД ОБРАСТЕТ НЕДВИЖИМОСТЬЮ; КАК ПОДОРОЖАЕТ ЗЕМЛЯ В ПОДМОСКОВЬЕ В СВЯЗИ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАССЫ.....	62

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.27; ПУТИН ОТКРОЕТ ДВИЖЕНИЕ ПО ДОЛГОЖДАННОЙ ТРАССЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; М11 БЫЛА В ОСНОВНОМ ПОСТРОЕНА «МОСТОТРЕСТОМ» РОТЕНБЕРГА

Сегодня, 27 ноября, будет торжественно открыта трасса М11 Москва – Санкт-Петербург. Открыть дорогу традиционно приедет президент **Владимир Путин**. Но и для автомобилистов движение будет доступно в тот же день.

Новая дорога станет платной альтернативой действующей федеральной трассе М10 «Россия». Дороги пересекаются в нескольких местах.

Пока скоростной режим – до 110 км/ч, но летом будет до 130 км/ч. Трасса построена без одноуровневых перекрестков, с минимальным количеством развязок, почти на всем протяжении у нее по две полосы в каждую сторону, исключение – больше полос рядом с Москвой и Санкт-Петербургом.

«Это крупнейший инвестиционный проект и самый крупный объект транспортной инфраструктуры постсоветской России», – оценил итоги более чем десятилетней работы председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко**. С нуля скоростных трасс такой протяженности в истории России еще не возводили, согласен руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ капитала» Олег Панкратов («ВТБ капитал» был концессионером 7-го и 8-го участков).

Проект получился грандиозным: его реализация обошлась в 520 млрд руб. (капитальные затраты на строительство в ценах лет реализации, по данным ГК «Автодор»), включая 148 млрд руб. внебюджетных инвестиций (кредиты и средства инвесторов).

Теперь расстояние в 669 км можно будет преодолеть всего за 5,5 ч, рассчитывает **Петушенко**. Пока проезд по бесплатной М10 в среднем занимает 9–11 ч. Для легковых автомобилей стоимость проезда составит 1820 руб. в будний день, в выходные – 2200 руб. Сотовая связь и интернет на автобанах практически не работают. Впрочем, **Петушенко** утверждает, что это временно: устойчивая голосовая связь появится к концу года, устойчивый мобильный интернет – к середине I квартала 2020 г.

Полностью доехать по М11 от Москвы до Санкт-Петербурга нельзя. Для обхода Твери приходится съезжать на бесплатную федеральную трассу, которая была реконструирована, однако разрешенная скорость на некоторых ее участках – 60 км/ч. В проекте участка не было, его не было и в планах, однако сейчас госкомпания корректирует документацию и обсуждает его строительство, объясняет **Петушенко**: «Время показывает, что этот участок нужен».

Как строилась трасса

Открыть М11 первоначально собирались к финалу чемпионата мира по футболу в 2018 г. Задержались из-за выдачи разрешения от археологов, объяснял предыдущий предправления ГК «Автодор» Сергей Кельбах, когда осенью 2018 г. у поселка Войсковорова на 663-м км были найдены предметы эпохи раннего железного века. В феврале 2019 г. Кельбах ушел с поста в госкомпанию.

Основными бенефициарами трассы можно назвать «ВТБ капитал» и «Мостотрест» Аркадия Ротенберга. Так, головной участок у самой Москвы через Химкинский лес и Солнечногорск по концессии построила Северо-Западная концессионная компания («Мостотрест» в партнерстве с Vinci Highways), а «дочка» «Мостотреста» «Трансстроймеханизация» построила обход Солнечногорска и Клина и 2-й участок от Клина до Твери. Поскольку строительство 3-го участка отложено, далее построен 4-й участок – обход Торжка. Его, как и 5-й (258–334 км), и 6-й (334–543 км), строил

«Мостотрест» по долгосрочным инвестиционным соглашениям. Строительство всех трех участков потребовало 200,4 млрд руб. из федерального бюджета и 26,4 млрд от «Мостотреста».

Участки от Великого Новгорода до Санкт-Петербурга – 7-й (543–646 км) и 8-й (646–684 км) – построила «Магистраль двух столиц» («ВТБ капитал» и Vinci): за 57,6 млрд руб. из федерального бюджета и 29,2 млрд от инвестора.

Строительство и эксплуатация участков М11 – крупнейший федеральный транспортный концессионный проект «ВТБ капитала», признает Панкратов. Несмотря на неблагоприятную конъюнктуру в 2015 г. и выросшую ключевую ставку, проект удалось профинансировать: кредитами и облигациями с инфляционным купоном, размещенными на открытом рынке, напоминает он. Представитель «Мостотреста» не ответил на запрос «Ведомостей».

Надежда инвесторов

Запуск предыдущих платных участков снизил аварийность почти вдвое. К 2030 г. «Автодор» ожидает падения смертности в 3–5 раз.

В России дорог высших технических категорий чуть больше 5000 км, тогда как в США – более 100 000 км, а в Китае – 140 000 км, любая прибавка крайне важное событие для транспортной отрасли, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Уже к лету дорога не будет пустой, а после первого года эксплуатации выйдет на показатели, близкие к расчетным, считает он. «Автодор» прогнозирует 20 000 проездов в сутки.

На этом проекте были отработаны схемы федеральных дорожных концессий, заложена основа, которая позволит их повторять, и даже наработана практика по компенсациям, как из-за протестов в связи со строительством в Химкинском лесу, комментирует руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина.

Это сигнал того, что очень крупные инфраструктурные ГЧП-проекты могут быть успешными, что особенно важно с учетом того, что федеральный комплексный план развития инфраструктуры предполагает реализацию проектов на 6,3 трлн руб., половину должны внести частные инвесторы, говорит гендиректор компании IC Ictas Insaat Игорь Коваль.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/26/817241-putin-otkroet>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.11.27; СКОРЫЙ ПРОЕЗД: ЗАПУСК ТРАССЫ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ СНИЗИТ СМЕРТНОСТЬ В ДТП; 27 НОЯБРЯ ДВИЖЕНИЕ ПО М-11 ОТКРОЕТ ВЛАДИМИР ПУТИН

По платной трассе Москва–Санкт-Петербург к концу 2020-го будет проезжать как минимум 20 тыс. автомобилей в сутки, и цифра станет расти на 3–5% ежегодно. Об этом «Известиям» сообщили в ГК «Автодор». Новая дорога также позволит в пять раз снизить смертность в ДТП в транспортном коридоре между столицей и Петербургом. Разделение встречных потоков и строительство разноуровневых развязок исключают риски лобовых столкновений, говорят эксперты. 27 ноября состоится официальное открытие трассы М-11, в котором примет участие президент России **Владимир Путин**.

Умеренный рост

В среду будет запущено движение по всей протяженности трассы М-11 от Москвы до Санкт-Петербурга, исключая обход Твери — этот участок можно будет преодолеть по М-10 «Россия». В «Автодоре» (управляет платными дорогами) ожидают, что к 2021 году по М-10 будет проезжать по 20 тыс. автомобилей ежедневно, трафик станет прирастать на 3–5% в год. Об этом сообщили «Известиям» в пресс-службе госкомпании.

Это очень консервативный прогноз, полагает директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

— Есть мнение, что трафик будет выше — через два-три года он достигнет почти 30 тыс. автомобилей в день благодаря положительным социально-экономическим эффектам, в том числе развитию туризма и сопутствующей инфраструктуры, — заявил эксперт «Известиям».

Новая скоростная дорога общей протяженностью 669 км (из них длина платных участков — 606,7 км) ведет от столичной МКАД до примыкания к Кольцевой дороге вокруг Петербурга. Платная трасса проходит по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Автотранспортный коридор идет практически параллельно существующей бесплатной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее в шести местах с развязками на разных уровнях. Это позволит переключать движение потоков с М-10 на скоростную автомагистраль и наоборот.

Цена скорости

Как писали «Известия», стоимость проезда по М-11 для легковых машин составит 1820 рублей в будни и 2020 рублей в выходные при оплате наличными. Владельцы транспондеров (стоимость начинается от 1 тыс. рублей) смогут сэкономить — для них проезд в рабочие дни обойдется в 1331 рубль, в выходные — 1494 рубля.

Двигаться по новой трассе можно будет со скоростью до 110 км/ч, а на участке в обход Вышнего Волочка автомобилистам позволят разогнаться до 130 км/ч. В октябре глава «Автодора» Вячеслав **Петушенко** говорил, что постепенно скоростной режим будет повышен до 130 км/ч на всем протяжении М-11. По его словам, инициативу поддержали в ГИБДД. В Госавтоинспекции полагают, что это будет способствовать снижению аварийности.

По оценкам самого «Автодора», открытие участков на М-11 в коридоре между Москвой и Петербургом позволило снизить число ДТП практически в два раза. А к 2030 году ожидается падение смертности в этом транспортном коридоре в 3–5 раз, заявили в компании.

— С того момента, как встречные полосы начали разделять отбойниками, строить развязки в разных уровнях, что предусмотрено на дорогах высшей технической категории (к ней относится и М-11. — «Известия»), аварийность резко снижается, — согласен Михаил Блинкин.

Эксперт пояснил, что в этом случае исключаются лобовые столкновения, которые чаще всего и приводят к летальным исходам.

Предполагается, что новая скоростная трасса позволит добраться от Москвы до Петербурга за 5,5 часа.

— У нас дорога заняла около шести часов, но средняя скорость была 105 км/ч. Мы поставили цель: не превышать скоростной режим даже на «нештрафуемые» 20 км/ч, — рассказал «Известиям» координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, участвовавший 25 ноября в тестовом автопробеге по М-11.

Дорога действительно хорошая, ровная, современный резюмировал он. Единственный минус, на который обратил внимание Петр Шкуматов, — нехватка карманов для аварийной остановки при достаточно узкой обочине.

Конкуренцию новой транспортной артерии между столицей и Петербургом будут составлять другие виды транспорта. Как отмечается в презентации «Автодора», цена билета на поезд на этом маршруте начинается от 1089 рублей, на скоростной «Сапсан» — от 2207 рублей, на самолет — от 1607 рублей.

Первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал считает, что трасса М-11, безусловно, будет достаточно загружена, несмотря на относительно высокую стоимость проезда. Цена не будет иметь решающего значения для тех, кто торопится попасть на важную встречу и планирует ехать на максимально допустимой скорости без пробок.

Затянувшаяся стройка

Масштабный инфраструктурный проект стоимостью более 550 млрд рублей начали в 2011 году. Стройка трассы шла медленно — на начальном этапе возникли трудности с привлечением концессионеров.

Были и другие сложности. Так, летом прошлого года на 663-м км в районе моста через реку Ижору строители обнаружили археологический памятник, из-за чего работы на этом участке пришлось приостановить до конца осени. В результате строительство трассы, которую изначально хотели сдать к чемпионату мира по футболу 2018 года, закончилось в ноябре 2019-го.

Однако и сейчас проект нельзя считать полностью завершенным. Впрочем, губернатор Тверской области Игорь Руденя заявил «Известиям», что проектирование последнего участка — северного обхода Твери — уже началось. Он также отметил, что планируется сформировать развязку за Вышним Волочком и открыть региональную хорду между М-11, М-10 и М-9.

<https://iz.ru/947491/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/skoryi-proezd-zapusk-trassy-moskva-peterburg-snizit-smertnost-v-dtp>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ПУТИН В СРЕДУ В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРОЕТ АВТОТРАССУ М-11 И ОСМОТРИТ КОРАБЛИ НА «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЯХ»

Президент РФ **Владимир Путин** 27 ноября в ходе рабочей поездки в Санкт-Петербург примет участие в открытии автодороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург», сообщает пресс-служба Кремля.

Глава государства также проведет совещание по вопросу «О влиянии реализации инвестиционного проекта строительства скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации», добавили в пресс-службе.

Новое направление примет на себя транзитное движение, в том числе и во внутриобластном сообщении, а существующая дорога М-10 «Россия» будет ориентирована на местное движение, что позволит обеспечить высокую скорость сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом. Общая протяженность автомагистрали составит 669 километров. Реализация строительства М-11 основана на принципах государственно-частного партнерства с включением в условия заключенных соглашений инвестиционных обязательств исполнителей по софинансированию выполняемых работ.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7202329>

<https://ria.ru/20191126/1561621901.html>

ТВ:

https://47channel.ru/event/Aleksandr_Drozdenko_Blagodarya_trasse_M_11_Tosnenskij_rajon_p_oluchaet_novuyu_tochku_ekonomicheskogo_rosta/

<https://novgorod-tv.ru/novosti/49496-trassu-m-11-protestirovali-pered-otkrytiem.html>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191127146-Jx412.html

<https://otr-online.ru/news/vladimir-putin-otkroet-trassu-m-11-140334.html>

<https://mir24.tv/news/16387595/iz-moskvy-v-peterburg-segodnya-otkroyut-poslednii-uchastok-skorostnoi-dorogi-m-11>

<https://www.msk.kp.ru/daily/27060/4128145/>

<https://topspb.tv/news/2019/11/27/dvizhenie-po-vsej-trasse-m-11-moskva-peterburg-planiruyut-zapustit-v-sredu/>

<https://topspb.tv/news/2019/11/27/vladimir-putin-s-rabochim-vizitom-posetit-peterburg/>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3214112>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ПУТИН В СРЕДУ ПОСЕТИТ «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ»

Президент России **Владимир Путин** в среду посетит «Адмиралтейские верфи», осмотрит подлодку «Петропавловск-Камчатский» и строящиеся суда «Иван Папанин» и «Виктор Черномырдин», сообщает пресс-служба Кремля.

«**Владимир Путин** посетит завод «Адмиралтейские верфи», где осмотрит большую подводную лодку «Петропавловск-Камчатский» и строящиеся суда – патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин» и корабль «Виктор Черномырдин», а также примет участие в церемонии закладки патрульного корабля ледового класса «Николай Зубов», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20191126/1561622982.html>

КОММЕРСАНТЪ; А.КОЛЕСНИКОВ; 2019.11.27; ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; НАШ ОТВЕТ РАДИЩЕВУ

26 ноября из Москвы стартовал беспрецедентный автопробег, который специальный корреспондент “Ъ” Андрей Колесников может сравнить только с легендарным автопробегом Чита—Хабаровск. А этот автопробег, в котором участвовали исключительно российские машины, был приурочен к открытию трассы Москва—Санкт-Петербург и насквозь прорезал несколько регионов федерации. Спецкор “Ъ” сменил по ходу движения несколько автомобилей и водителей, среди которых оказались помощник президента России **Игорь Левитин**, министр транспорта **Евгений Дитрих** и другие более или менее официальные лица, а также пассажиров, среди которых перебивали несколько подсаживавшихся к ним по пути губернаторов.

Трасса начинается, как известно, после МКАДа. И почти сразу справа — необъятная, можно сказать, парковка. Таким необъятным тут был только Химкинский лес, с которым ее только и можно сравнить. То, что автопробег стартовал именно отсюда, по моим представлениям, нельзя было назвать случайностью. Такое делается прежде всего в воспитательных целях.

Организатором и вдохновителем автопробега является помощник президента **Игорь Левитин**, для которого в происходящем, может, и не было ничего особенного: он объездил все, если не ошибаюсь, дороги в стране. Но пока тут распоряжался губернатор Московской области Андрей Воробьев.

В 8 утра было минус 11. То есть было рано и холодно.

— Все собрались? — поинтересовался Андрей Воробьев.— Можно, конечно, еще постоять на морозе, но можно и по машинам. Главное, возвращайтесь обратно!

То есть прощание все-таки было относительно теплым.

— Я на «Жигулях» поеду,— предупредил господин **Левитин**.

— Не на «Жигулях»,— пытались поправить его,— а на Lada Vesta SW Cross 2019.

— На «Жигулях»,— настаивал он.

— А я? Я на чем? — допытывался глава ГИБДД России Михаил Черников.

— Рекомендую на «КамАЗе»,— отвечал помощник президента.

— Все, дайте мне «КамАЗ»! — неожиданно возликовал Михаил Черников.— Я допущен ко всем категориям! Даже трамвай могу водить! Где мой «КамАЗ»?

И он вправду ушел его искать.

А дело в том, что «КамАЗ» и вправду был в колонне. Как и седан Augus, например. Впрочем, люди, которые в нем сидели, никого, кроме себя, к нему не подпускали.

Министр транспорта Евгений Дитрих довольно-таки робко поинтересовался, нельзя ли проехать по трассе хоть чуть-чуть, но было отказано: идут эксплуатационные испытания.

Господин **Дитрих** тем временем еще сожалел, что сейчас не весна и нельзя поехать на мотоцикле. А я даже не представлял себе, сколько к нам по дороге в этот день еще подсядет фанатиков-мотоциклистов.

Секретность вокруг Augus выглядела странной: скоро ведь, говорят, автомобиль можно будет начинать приобретать в российских автосалонах, и не пора ли было позволить хотя бы посидеть внутри. Нет, видимо, не пора.

Но все-таки, судя по тому, что Augus участвовал в таком длинном автопробеге, было очевидно, что производители его решились и так на слишком серьезный, видимо, для себя поступок. И тут уж либо «да», либо «нет». Доедет или не доедет.

В результате **министр транспорта** оказался за рулем Volkswagen Amarok — и сразу скажу, что ни разу, если не ошибаюсь, не пожалел об этом.

Машину можно было при желании назвать и российской: именно так поступил накануне президент России, рассказав, что самый российский автомобиль и правда Volkswagen, так как ни у одной из машин, включая Lada, нет такой степени локализации, как у этих немцев.

Нашим водителем на первом участке стал **Игорь Левитин**. В салоне был еще ведущий программы на «Авторadio» Игорь Моржаретто. И первое, о чем заговорили, только тронувшись, оказалась тема превышения скорости, а вернее, ее ограничения на неоговоренные 20 км.

— Все равно ведь,— доказывал радиоведущий,— в голове у всех сидит, что можно ехать плюс 20. Вот и едут. А так быть не должно!

Было странно, конечно, слышать такое от практикующего, надеюсь, водителя. И ничего, получается, странного в том, что за практикующих вступался сейчас один из высших госчиновников:

— Но как можно ехать по трассе 110 км/ч?! Это же автобан! Ханжество! Ладно, уберите эти 20 км, о которых все договорились, но тогда пишите разрешенную скорость не 110, а 130 км/ч!

Но гораздо больше господина **Левитина** заинтересовало другое.

— Послушайте,— спросил он после некоторого раздумья,— а почему мы проехали указатель «700 км» (до Санкт-Петербурга.— А. К.), а через десять километров я вижу указатель «713 км»? Было 700, а стало 713? Может, мы не туда едем?

Его убеждали, что все хорошо, но удовлетворительных объяснений не поступало. Он намерен был теперь получить их на ближайшей остановке от Вячеслава **Петушенко**, главы компании «Автодор», которая строила эту платную дорогу (бесплатные строит федеральное агентство «**Росавтодор**», глава которого Андрей **Костюк** ехал сейчас в колонне на автобусе).

И потом он их получил и делился с нами:

— Говорят, это какой-то «ломаный километр»... По-разному считают... Все очень сложно... Но надо верить... Хотя обещают исправить...

— А вот ЦКАД проехали,— пока комментировал **Игорь Левитин**.— Когда ее введут в 2021 году, то, скорее всего, полностью отменят движение грузовиков по МКАД.

Известие было ничего себе.

Мы как-то скоро подъехали, между прочим, к границе с Тверской областью, где эстафету от Андрея Воробьева должен был принять губернатор Тверской области Игорь Руденя.

— Тверь пройдем южным обходом,— рассказал **Игорь Левитин**.— Это будет единственное место, где М11 на несколько десятков километров переходит в М10, то есть в старую дорогу Москва—Санкт-Петербург со всеми ее проблемами. В свое время губернатор Тверской области Дмитрий Зеленин не согласовал нам северный обход, который не пересекался бы с М10.

— Почему же? — поинтересовался я.

— Хотелось нагрузить строителей каким-то неподъемными обязательствами по строительству инфраструктуры,— пожал плечами **Игорь Левитин**.— Водозабор они должны были построить, еще что-то, еще... Это невозможно было выполнить. Казалось,

что южный обход тоже выход. Ну и ладно — остановились на нем. Но теперь понятно, что надо делать и северный обход тоже. Вот и будем решать сегодня.

На самом деле решение о строительстве северного обхода Твери, можно сказать, принято, и даже есть проект. Его, тем не менее, предстоит утвердить.

— А вот указатель показывает, что осталось 625 км! Хорошо идем! — обрадовался господин **Левитин**.

Я посмотрел в навигатор. Он показывал, что до Питера 660 км.

Я обратил внимание на то, что вдоль всей трассы установлены фонарные столбы. Гореть им пока было рано, но уже думалось ведь о ранних сумерках.

— Да, — подтвердил **Игорь Левитин**, — конечно, сейчас по-другому мы уже не можем.

— А вы знаете, что в Бельгии все до единой дороги освещены? — спросил я его.

— Знаю, — ответил он. — А знаете почему?

Нет, откуда?

— Им сбрасывают электроэнергию ночью их атомные станции, — отвечал помощник президента. — В целях безопасности на этих станциях: больше некуда девать. Я, признаться, спросил как-то наших атомщиков, нельзя ли сбрасывать в целях вашей безопасности электроэнергию на наши дороги. Глядели на меня странно...

Еще одна поднятая нами на этом перегоне тема — ограждение от животных вдоль всей трассы. Тут начались, конечно, истории про коосулю, которая, прежде чем свела счеты с собственной жизнью, расколотила несколько машин, и про мощь сразу пяти лосей, демонстративно переходивших дорогу в неподобающем месте... Историй этих было, конечно, гораздо больше, чем зверей вдоль трассы.

Игорь Левитин рассказал тем временем и про конкурс на название М11. Шло, оказывается, народное голосование, и лидировали «Нева», «Столичная» и «Валдай». Я предположил, что, если назвать трассу «Столичная», то следующей будет, конечно, «Русский стандарт», а потом и «Белуга».

— Да мне тоже «Нева», честно говоря, больше нравится, — признался собеседник.

Губернатор Тверской области Игорь Руденя накормил приехавших ранним обедом. Жизнеутверждающе быстро прозвучала команда «По машинам!».

Я, правда, успел выяснить у Вячеслава **Петушенко**, почему 713-й км следовал за 700-м.

Мы теперь ехали в «Фольксвагене», за рулем которого был **министр транспорта**. Губернатор рассказывал, что именно здесь, подо Ржевом, была разгромлена в свое время армия генерала Власова, и что за несколько месяцев здесь положили 1 млн 600 тыс. советских солдат, и что до сих пор предпочитают не говорить об этом...

— А вся Тверская область — 1 млн 300 тыс. солдат... Ой, то есть людей... — вздохнул Игорь Руденя.

Мы ушли на М10. Здесь было много, конечно, машин. Здесь было тесно. Ясно, что это место, где будут большие пробки.

— А что это у нас ограничение 60 км/ч? — спросил вдруг **Евгений Дитрих**. — Не поменять ли указатель?

— Где это мы? — откликнулся Игорь Руденя. — А, съезд с Мигаловского моста... Да, тут лед бывает зимой...

— Так, может, и поставить указатель, что зимой ограничение 60 км/ч? — переспрашивал министр. — Есть такие указатели.

— Да, можем попробовать, — соглашался губернатор.

— А швы-то на мосту как чувствуются... — морщился министр.

— Есть такое, — снова соглашался Игорь Руденя. — Не хотел говорить заранее.

— Не везде научились делать, — говорил господин **Дитрих**. — Вот на Крымском мосту со швами как-то справились...

Мы подъехали к очередному пункту оплаты.

— И сколько будет стоять проезд от и до? — спрашивал я.

Оказывалось, что наличными 2600 руб., а с транспондером почему-то выходило 1400.

— Вот такая маленькая штучка,— снимал министр из-под козырька стекла транспондер, и правда небольшого размера пластмассовое устройство,— экономит столько денег. А стоит тысячу рублей.

Он снимал транспондер, готовясь подарить его кому-нибудь из присутствующих, чтобы тот убедился в правдивости этих слов, и доставал из кармана другой, но Игорь Рудня убеждал его не делать этого:

— Не сработает у вас?

— У меня? — переспрашивал **министр транспорта**.

— Да! По крайней мере два раза деньги снимет!

— Это неплохо,— кивал Вячеслав **Петушенко**.— Нам это сейчас не помешает.

— А вы видели, какие отличные светильники стоят вдоль трассы? А это наши светильники! В Лихославле компания «Боос лайтинг групп» делает. Помните губернатора Калининградской области Георгия Бооса?

Кто же не помнил этого мотоциклиста?

— Вот! — обрадованно подтверждал Игорь Рудня.— А у него еще Николай Бордюжа работает, бывший секретарь Совета безопасности... И куда только они уже эти светильники не поставляют...

Надо же, думал я, и где только не находят себя люди после Совета безопасности. Вернее, не обнаруживают.

— А вот у нас первая стационарная заправка на трассе,— констатировал **Евгений Дитрих**.

Оказалось, их тут пока всего шесть.

Все вышли поглазеть на АЗС, а точнее, размять ноги. **Игорь Левитин** поинтересовался у двух случайно забредших сюда дальнобойщиков, есть ли у них какие-нибудь вопросы к трассе. Они, надо сказать, долго думали, а потом вспомнили:

— Конечно! В Валдайском районе на стоянке воруют из машин! Постоянно!

— Это не мой район... — с облегчением вздохнул Игорь Рудня.

Да, следующим губернатором на трассе был новгородский губернатор Андрей Никитин. И с ним мы ехали уже в автобусе, где застали и Михаила Черникова.

— Нет, ну это невозможно! — не уставал восклицать он.— У этого «КамАЗа» стоит ограничение скорости 90 км/ч! 91 уже никак... Я и так пробовал, и так... Ну и другие вопросы есть, честно говоря...

Глава ГИБДД уже некоторое время ехал в автобусе почти что в одиночестве и гостям теперь был очень рад. Для полного счастья ему не хватало только домино: забыли захватить.

Первое, о чем я у него поинтересовался: что за история со справками для водительского удостоверения, за которые надо платить какие-то пять тысяч рублей? Зачем нужно было это принуждение к деньгам?

— Да мы,— сказал Михаил Черников,— рекомендовали получать такие справки, если у врача, осматривающего потенциального водителя, возникнут сомнения по линии психиатра или нарколога. Направили рекомендации в Минздрав. Они, конечно, рекомендации наши превратили в обязательное условие для получающих удостоверение... И началось...

— Между прочим, на этой трассе,— начал рассказывать Андрей Никитин, которому в этот день вообще-то исполнились полных 40 лет,— произошло снижение смертности в 3,5 раза по сравнению с М10. А главная проблема с безопасностью, знаете, какая? Водители засыпают. Расслабляются и засыпают. Стали уже мигающий свет ставить для них и шумовые полосы делать...

Андрей Никитин признался, что в первый день работы участка трассы М11, который идет через его область, сел на любимый мотоцикл BMW 1600GLS и рванул по ней. И пять

минут в одном месте ехал со скоростью 280 км/ч. А потому что ограничения скорости еще не было, просто знаки не успели поставить, да и до официального введения трассы в эксплуатацию оставалось еще несколько часов.

— И помню,— не удержался и рассказал Андрей Никитин,— влетел на мост надо Мстой — и просто сильнейший удар почувствовал, еле устоял. Воздух над рекой совсем другой был: холодный и влажный... А на скорости 180 км/ч совсем не чувствуется...

После того случая GLS Андрей Никитин продал и купил известного многим «Гуся».

— Вот на нем летом накрутил по области 700 км,— опять с удовольствием вспоминает Андрей Никитин.— Заехал на одну дорогу, понимаю: ремонтировать надо... А денег, говорят в правительстве области, нет. Тогда я прокатил областного **замминистра** транспорта на этом мотоцикле, он сзади посидел и быстро потом нашел деньги.

В другой раз Андрей Никитин, в день выборов в Госдуму, поехал на мотоцикле голосовать в один дальний район Новгородской области. Ситуация была не такая уж ясная: сильные позиции у коммунистов и т. д. Навигатор показал, что можно спрямить. В общем, когда стемнело, Андрей Никитин насилу выбрался из леса, где насмерть было заблудился.

— И когда приехал в Новгород, узнал, что наши (то есть, видимо, «Единая Россия».— А. К.) уже победили,— констатировал господин Никитин.

На очередной остановке в автобусе появилось, наконец, домино. Михаил Черников был необыкновенно рад, и через несколько минут он и еще трое, которых ему удалось утащить за собой (среди них оказался и **Игорь Левитин**), с головой ушли в это дело. Обыграть помощника президента ему в этот день было, впрочем, не суждено.

Остальные долго спорили, нужны и будут ли на новой трассе кафе, которых полно на М10 и которых ни одного на М11.

— Я раньше каждую неделю ездил из Москвы в Питер и обратно,— сказал Андрей Никитин.— Без таких мест никак.

— Конечно,— подтвердил глава «**Росавтодора**» Андрей **Костюк**.— Я тоже ездил. Знал, где борща взять, где селедку под шубой лупануть... Обязательно элементы душевности и на М11 появятся...

Следующая остановка была в Мясном бору, и здесь встречал уже губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. С ним мы поехали дальше в «Фольксвагене» **Евгения Дитриха**, который, надо сказать, так и не оставил руль от Москвы до Питера.

— Ничего себе у вас люди работают!..— качал он головой через несколько минут.— Смотрите, стоят шумозащитные стойки, и две огромные дыры в центре...

— Да это турки тут работали...— разводил руками губернатор Ленинградской области.— Так-то они неплохо делают. Но за дорогу они деньги получают, а на такие вещи тратят, по их мнению... Тут вот такая проблема...

Оказалось, мы имеем дело с еще одним мотоциклистом. Александр Дрозденко рассказал, как на своем Harley-Davidson «со 117-м движком» гонял по серпантину старой трассы «Сортавала», соединяющей Питер и, собственно говоря, Сортавалу.

— Тогда кривые строили трассы в этих местах,— объяснял он.— Я долго не мог понять почему. Потом узнал: особый район... Защищались от возможных атак бомбардировщиков...

Дорога казалась по-прежнему пустынной, как и в начале, и губернатор говорил, что вот мы уже подъезжаем к Питеру и «за Ульяновкой начнется ад на старой дороге», то есть километров за 25.

Но мы-то ехали по новой.

Правда, стемнело, и фонари почему-то не горели. Глава «Автодора» Вячеслав **Петушенко** звонил кому-то и сильно нервничал:

— Еще и морось, и минус, я понимаю... Да, авария на Рябовской подстанции! — он даже, кажется, обрадовался, когда причина наконец обнаружилась, и достойная. То есть дело было не в том, что фонари просто не горели, и все. Нет, все хорошо: авария на подстанции.

— Везут, везут генератор!..— повторял он.— А вон там уже говорят!.. Я ж знаю: стоит Тосну переехать!..

Фонари горели, впрочем, недолго. И он опять кому-то звонил, и вот они вдруг вспыхивали за нашими спинами.

— Вот что звонок животворящий делает!..— качал головой Александр Дрозденко.

— Ижора под нами,— констатировал через некоторое время Вячеслав Петушенко.— Александр Невский, между прочим, шведов-то на Ижоре разбил, а не на Неве. Так что он должен Александром Ижорским по идее называться... А знаете, почему в районе Ижоры на полгода остановили строительство трассы?

И он вспомнил, как тут, раскопав землю, нашли бутылку испанского вина позапрошлого века.

— Из-за бутылки вина? — переспросил я.

— Не только,— разубедил меня Вячеслав Петушенко.— Вообще из-за археологических раскопок.

Через несколько минут мы с Игорем Левитиным за рулем Lada Vesta ехали уже с губернатором Петербурга Александром Бегловым.

Игорь Левитин уже давно вышел из автобуса, и меня уже спрашивал водитель одной машины:

— Вы не знаете, кто там постоянно слепит сзади дальним светом из «Весты»?

Я знал, но забыл.

— Я в свое время,— признавался господин Беглов,— был в Германии, видел эти их развязки и все думал: да когда уже это все будет у нас? И вот оно!

Он смотрел на автоматическую коробку передач «Весты» и качал головой:

— И все равно в памяти механическая коробка: потому что ты управляешь машиной, а не она тобой...

Александр Беглов жил здесь воспоминаниями.

В конце концов мы приехали примерно на такую же стоянку, как под Москвой, возле Центральной кольцевой дороги Петербурга. И как-то совсем незаметно приехали. Мне оставалось только все же попытаться осмотреть «Аурус», который вообще-то, казалось мне, и скрывать незачем.

И в результате я в нем оказался. Он не сразу, но тоже все-таки добрался до этой стоянки. В нем было много людей с приборами. Они изучали «Аурус» (это была стандартная, не длиннобазная модель), видимо, на износ и проходимость. Я сел в эту машину. Больше всего места в ней, мне показалось, занимали большие кресла. Из-за них поместиться чему-то или особенно кому-то еще было не так уж просто, хотя это вроде была же с виду большая машина.

Однако в ней, кажется, не до жиру.

Но, впрочем, в том-то «Аурусе» я не сидел.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172111>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.27; ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ; СЕГОДНЯ ОТКРЫВАЕТСЯ СКОРОСТНАЯ АВТОДОРОГА М11 - МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ПРОЕХАЛ ПО НОВОЙ ТРАССЕ ЗА 6 ЧАСОВ

Сегодня открывается последний платный участок скоростной трассы М11, которая связывает две столицы. Водители и пассажиры смогут с ветерком долететь из Питера до

Москвы на личном транспорте. В числе первых по ней уже проехал корреспондент «Российской газеты».

У поездов и «Сапсанов» появилась реальная конкуренция - новая автотрасса от Москвы до Санкт-Петербурга. Если раньше поездки между двумя столицами на автомобиле были сопоставимы по времени с поездами по Октябрьской железной дороге, то теперь у машин появилось явное преимущество. По времени они будут проигрывать только «Сапанам». Зато выигрывать в цене, если машина везет не только водителя. В общем, столицы становятся ближе.

694 километра - длина всей магистрали. И ее реально проехать за шесть часов. Это подтвердили компьютеры автомобилей, которые участвовали в пробеге. 6 часов 14 минут - чистое время движения. Но сама поездка была на два часа больше. Дело в том, что в дороге было много длительных остановок, на которых представители ГК «Автодор» рассказывали об особенностях магистрали, ее заправках, местах отдыха, а также оплате проезда.

Согласно тем же показаниям автомобильных компьютеров, средняя скорость движения составила 106 км/ч. Расход бензина на Lada Vesta AT вышел 9,2 литра на 100 км. Несложно посчитать, что по бензину поездка обошлась в 2,5 тысячи рублей. Наш автомобиль потреблял 92-й бензин. Средняя цена на него 42 рубля. Но есть еще оплата проезда.

Если оплата производится при помощи транспондера, то в будний день вся дорога обойдется лишь в 1350 рублей. В выходной дорожке - 1459 рублей. Мы ехали в будний день. Итого поездка обошлась в 3850 рублей. Это значительно дороже поездки на поезде и чуть дороже поездки на «Сапане», если брать бюджетные варианты. Но наличие в машине уже одного пассажира делает такой проезд значительно дешевле, чем на «Сапане». А если путешествуют четверо, то и дешевле, чем на поезде.

Но при путешествии на автомобиле есть несколько безусловных преимуществ. Не надо подстраиваться под расписание. Когда захотел, тогда и поехал. Еще один плюс - приезжаешь именно в то место, в которое надо было добраться изначально. То есть минус дополнительные расходы на общественный транспорт и такси, А также минус то время, которое требуется, чтобы добраться от дома до вокзала и от вокзала до места назначения. Надо сказать, что если расплачиваться за движение по платным участкам магистрали наличными, то стоимость проезда значительно дорожает. Но не критично: 1860 рублей в будний день и 2020 рублей в выходные.

Самый дорогой первый участок - с 15 по 58-й км в Химкинском и Солнечногорском районах Подмосковья в обход Химок. Цена проезда 600 рублей.

Этот первый участок - по три полосы в каждом направлении. Остальные участки по две полосы в каждом направлении. Это создает некий дискомфорт, когда одна фура обгоняет другую. Но так как дорога практически свободна, то таких неприятных моментов немного.

Финальный, восьмой участок с 646 по 684 км в Тосненском районе Ленинградской области порадовал тем, что это снова три полосы в каждом направлении. Причем это три полосы ровной дороги с отбойниками и освещением. Все 36 километров с ярким освещением! И все это счастье по 2 рубля за километр.

Как рассказал глава ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко**, в зимний период разрешенная скорость на всех участках 110 км/ч. Весной планируют установить 130 км/ч. Среднее время в пути будет 5,5 часа.

Однако на одном из участков, когда мы ехали, еще действовало ограничение 130 км/ч. Но, надо сказать, что ехать по такой дороге со скоростью 110 км/ч невозможно. Слишком хороша трасса: ни светофоров, ни перекрестков, ни пешеходов. Да еще и покрытие без изъянов.

Теперь расскажем об инфраструктуре. Напомним, что еще летом многие автовладельцы столкнулись с тем, что на М11 не хватает заправок. К тем, что имелись, выстраивались огромные очереди. Ситуация исправляется. Сейчас вдоль трассы работает шесть завершенных многофункциональных зон. Это места, где можно заправить машину, перекусить, отдохнуть. Плюс к этому еще полтора десятка контейнерных заправок. Они располагаются на площадках для отдыха. Интервалы между такими площадками составляют примерно 80 километров. В общем, если следить за уровнем топлива, бак сухим не останется. Кстати, в самом начале, если ехать от Москвы, нового, восьмого участка уже работает полноценная заправка. Причем не простая, а инновационная. Ее даже называют цифровой.

Подъехав к ней, можно через приложение на мобильнике купить необходимое количество литров нужного топлива. Вам зальют бензин. Если окажется, что вы его заказали больше, чем требовалось, то после того как пистолет повесят в гнездо, переплаченные деньги вернутся обратно.

На ее фасадах, топливораздаточных колонках и стеле расположены медиа-экраны, которые используются для коммуникации с клиентами. Напомним, что на трассе круглосуточно дежурят 23 экипажа аварийных комиссаров. Время их подлета до 10 минут. Они могут оказать медицинскую и техническую помощь. И даже бензин подвезти, если случилась такая неприятность. Они отслеживают ситуацию по камерам. Но на всякий случай дадим телефон экстренной связи на этой дороге: *2011.

На всей магистрали остался только один участок, который портит впечатление. Это 50 км, которые проходят по М10 и через Тверь. Здесь ограничения 90, 60 и даже 40 км/ч. И медленно тянущийся поток машин. Даже восемь полос с отбойником посередине на мосту через Волгу не радуют, потому что ограничение на нем 60 км/ч. И это только потому, что это Тверь. Причем, по сути, в городской черте только сам мост. А за ним Тверь заканчивается. Это всего километровый участок, но на нем камеры фотовидеофиксации нарушений.

- В проекте объезда Твери вообще не было, - пояснил Вячеслав **Петушенко**. - Но время показывает, что этот участок тоже нужно делать. Мы сейчас корректируем его и вскоре приступим к реализации.

Кстати, надо отметить еще одно преимущество новой магистрали. На ней практически нет камер фотовидеофиксации. Впрочем, возможно, это временное явление, связанное со следующей проблемой.

А именно с отсутствием связи. Сотни километров - не то что без Интернета, но даже без телефона. Если у вас не загружена карта в телефоне, то навигатор просто потеряется по дороге. Да связаться с кем-нибудь в случае чего невозможно. На экране надпись «нет сети». Но эта проблема решается. Сейчас в спешном порядке вдоль трассы устанавливаются мачты для сотовой связи.

- Мы определили 115 точек сотовой связи вместе с операторами, - сообщил Вячеслав **Петушенко**. - На сегодня 39 мачт уже стоят. К концу года будет устойчивая голосовая связь 2G, а в начале первого квартала, в середине февраля будет устойчивый интернет.

Скоростная передача данных в сетях мобильной связи будет по стандарту 4G. Сплошное покрытие сотовым сигналом обеспечит более оперативную работу экстренных служб, повысит уровень безопасности дорожного движения на трассе и комфорт пользователей магистрали.

Из недостатков стоит отметить нехватку аварийных карманов. При двух полосах движения на скоростной магистрали это действительно опасно. По пути нам встретился сломанный автомобиль. Около него уже стояли аварийные комиссары, и место его стоянки было выделено конусами. Но так как обочина у этой дороги очень узкая, и нет возможности куда-то спрятать машину, есть опасность, что до приезда комиссаров кто-нибудь влетит в автомобиль.

И немного утомляет однообразие пейзажа: то лес, то поле. На постоянной высокой скорости притупляется внимание. Но тут выбор простой: либо быстро, либо со сменой пейзажа, населенными пунктами и сменой скоростных режимов.

Но в целом дорога оставила только приятные впечатления. Ехать по ней приятно, комфортно и быстро. Надо только обзавестись транспондерами. Ведь это не только дешевле, но и быстрее. Не тратится время на проезд пунктов оплаты. Сейчас половина всех случаев оплаты проезда производится с помощью транспондеров. А у грузовиков - 70 процентов случаев. Всего в России реализовано более 2,5 миллионов транспондеров.

Кстати

Надо сказать, что М-11 уже позволило снизить аварийность в коридоре между Москвой и Санкт-Петербургом практически в два раза. А к 2030 году ожидается падение смертности в коридоре в 3-5 раз.

В этом году Автодор совместно с Минтрансом России объявили конкурс на лучшее название для трассы. Пришло множество вариантов - от курьезных («За шаурмой» и «Столичная») до вполне традиционных («Валдай», «Нева»). Совсем скоро у М-11 будет собственное имя.

<https://rg.ru/2019/11/27/otkrylas-skorostnaia-avtodoroga-m11-moskva-sankt-peterburg.html>

BFM.RU; МИХАИЛ САФОНОВ; 2019.11.26; ВО СКОЛЬКО ОБОЙДЕТСЯ ПРОЕЗД ПО СКОРОСТНОЙ ТРАССЕ М-11?

Московский таксист Александр последний раз ездил на машине в Петербург три недели назад. Потратил на дорогу около десяти часов. Навигатор предложил сэкономить два часа времени, проехав по платным участкам. Но и заплатить бы пришлось за это 2000 рублей. Александр подумал и решил, что лучше он будет ехать на два часа дольше по старой трассе М-10. Там и привычнее. Да и за последнее время дорогу реконструировали.

Что же касается новой трассы, то таксист не может вспомнить, когда он последний раз пользовался платными участками. Например, доехать в «Шереметьево» уже несколько лет как можно за деньги. Сейчас удовольствие стоит 300 рублей. И обычно автомобилисты едут в аэропорт по старой Ленинградке, а это, скорее всего, пробки в Химках. И есть общее мнение, мне, например, его не раз высказывали таксисты, да и не только мне. Снизили бы стоимость до 150 рублей, и люди бы поехали. А тот, кто получает плату за проезд, мог бы заработать больше. Александр тоже так считает.

Александр

таксист

«Чтобы даже сэкономить полчаса, 300 рублей, мне кажется, в России меньшинство зарабатывает 500-600 рублей в час. Это меньшая часть народа. Исходя из этого, понятно, в чью пользу будет выбор. Если бы до «Шереметьево» стоимость была 150 рублей, естественно, 100-150 рублей не воспринимается как значительная сумма. Это чашка кофе. Поэтому, конечно».

Трасса М-11 имеет богатую историю. Проектировать ее начали еще во времена СССР, окончательно построили только сейчас. Были и скандалы. Сейчас защитники Химкинского леса уже стерлись из памяти. Но в свое время из-за народных протестов стройку даже приостанавливали. Правда, в итоге стало понятно, что особо большого ущерба природе не нанесли, а трасса действительно нужна.

А вот с бытовой, финансовой точки зрения — все зависит от ситуации. Итак, проезд по М-11 от Москвы до Питера стоит около 2000 рублей. Еще примерно столько же будет стоить бензин. Итого — 8000 тысяч туда и обратно. Это не считая амортизацию и возможных поломок. Билет на «Сапсан», например в ближайшие выходные, можно купить примерно за 3-3,5 тысячи рублей. То есть 6-7 тысяч рублей в два конца. И это будет быстрее, чем на машине. А если ехать на обычном поезде, который идет примерно столько же, сколько

автомобиль, то можно найти билеты и за тысячу рублей. И при этом выспаться, а не устать за рулем.

Впрочем, по новой трассе можно тоже доехать достаточно быстро, рассказывает координатор «Общества синих ведерок» Петр Шкуматов, который на днях уже прокатился по М-11 до Петербурга.

Петр Шкуматов

координатор движения «Общество синих ведерок»

«Если не нарушать скоростной режим и ехать спокойно, у нас получилось 105 километров в час средняя скорость движения, как видите, пробок не было совсем. До Санкт-Петербурга можно доехать за шесть часов. При этом, если ехать в пределах разрешенных плюс 20 километров в час, то до Санкт-Петербурга дорога сокращается до пяти часов на легковом автомобиле. Но, опять же, ходят слухи, что есть люди, которые выезжали и обгоняли «Сапсан».

При этом саму трассу Шкуматов называет прекрасной. На ней есть заправки, найдется чем перекусить в кафе. Из недостатков — не везде освещение, на большей части дороги не работает сотовая связь, нет аварийных карманов. Но все это, вероятно, появится со временем.

Что же касается экономии, то поездка по новой трассе может оказаться и дешевле, чем «Сапсан». Если едут, например, трое человек и они делят стоимость проезда и бензина. А вот по времени поезд все равно выигрывает. И у самолета тоже. Особенно с учетом, что состав приезжает в центр города, то есть не придется добираться по пробкам. Хотя для многих важно ехать именно на собственной машине. И, кстати, как говорят первые путешественники, на М-11 пока почти нет камер.

<https://www.bfm.ru/news/430451>

ТАСС; 2019.11.26; СИМВОЛИЧЕСКИЙ АВТОПРОБЕГ СТАРТОВАЛ ПО СКОРОСТНОЙ ТРАССЕ М-11 «МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

Первые машины отправились в символический автопробег по новой скоростной дороге М-11 «Москва - Санкт-Петербург», на полную мощность платная трасса заработает с 27 ноября. Об этом сообщила во вторник пресс-служба губернатора и правительства Московской области.

«Москва - Санкт-Петербург» - наверное, самая оживленная трасса в нашей стране. Она связывает две столицы, крупнейшие туристические центры, куда традиционно едет огромное количество пассажиров и грузов. Дорога практически готова, сегодня такой символический пробег из Москвы в Санкт-Петербург», - приводятся в сообщении слова губернатора Подмосковья Андрея Воробьева.

Воробьев проверил готовность магистрали к открытию совместно с помощником президента Игорем Левитиным, министром транспорта РФ Евгением Дитрихом и председателем правления ГК «Российские автомобильные дороги» Вячеславом Петушенко. По словам губернатора, трасса соответствует мировым стандартам безопасности.

М-11 - дублер федеральной автодороги М-10 «Россия», пропускная способность которой в настоящее время исчерпана. В Подмосковье в зоне размещения трассы проживают порядка 110 тыс. человек. Новая магистраль позволит улучшить транспортную ситуацию на северо-западе региона, выведя транзит из Химок, Клина и Солнечногорска, что положительно скажется и на доступности аэропорта Шереметьево. В пресс-службе губернатора отметили, что ввод трассы позволит создать благоприятные условия для привлечения инвестиций в бюджет Московской области.

Скоростная трасса проходит от МКАД до Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга. Маршрут в основном идет параллельно существующей М-10 «Россия», пересекая ее на нескольких участках. Общая протяженность автомагистрали составляет

669 км, строительство началось в 2012 году. В «Автодоре» отмечали, что стоимость проезда по всей М-11 составит около 2 тыс. рублей для легковых автомобилей. Путь от Москвы до Санкт-Петербурга по новой трассе займет не более пяти с половиной часов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/simvoliceskij-avtoprobeg-startoval-po-skorostnoj-trasse-m-11-moskva-sankt-peterburg>

ТАСС; 2019.11.26; ЛЕВИТИН ОТМЕТИЛ НЕУСТОЙЧИВУЮ ТЕЛЕФОННУЮ СВЯЗЬ И НЕХВАТКУ ЗАПРАВОК НА ТРАССЕ М-11

Неустойчивая телефонная связь и недостаток автомобильных заправочных станций отмечаются на скоростной трассе М-11, сказал журналистам во вторник **помощник президента РФ Игорь Левитин** во время участия в символическом автопробеге.

В символическом автопробеге по скоростной трассе М-11 Москва - Санкт-Петербург также приняли участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и **председатель правления ГК «Российские автомобильные дороги» Вячеслав Петушенко**. На полную мощность платная трасса заработает с 27 ноября.

«Самое главное - это, конечно, связь, она здесь неустойчивая, но мы это знаем - новая дорога, поэтому здесь придется работать со связистами, и второе - мало комплексов для заправки машин и отдыха водителей. Вот два вопроса, которые наверняка будут решены. В целом - очень хорошо», - сказал **Левитин**, комментируя качество трассы.

М-11 - дублер федеральной автодороги М-10 «Россия», пропускная способность которой в настоящее время исчерпана. В Подмосковье в зоне размещения трассы проживают порядка 110 тыс. человек. Новая магистраль позволит улучшить транспортную ситуацию на северо-западе региона, выведя транзит из Химок, Клина и Солнечногорска, что положительно скажется и на доступности аэропорта Шереметьево.

Скоростная трасса проходит от МКАД до Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга. Маршрут в основном идет параллельно существующей М-10 «Россия», пересекая ее на нескольких участках. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км, строительство началось в 2012 году. В «Автодоре» отмечали, что стоимость проезда по всей М-11 составит около 2 тыс. рублей для легковых автомобилей. Путь от Москвы до Санкт-Петербурга по новой трассе займет не более пяти с половиной часов.

<https://tass.ru/obschestvo/7204151>

ТАСС; 2019.11.26; КАК ДОБРАТЬСЯ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ВЗЯВ ТОЛЬКО ТЕЛЕФОН, ТРАНСПОНДЕР И ТЕРМОС

Дорога, связывающая Москву и Санкт-Петербург, всегда была на особом счету. Воспетая классиками трасса долгое время оставалась во многом архаичной: с деревнями со страниц учебника по литературе, с самоварами вдоль дороги и с выросшими километровыми пробками в крупных городах. Теперь у нее есть замена – новая скоростная трасса М-11, на которой уже практически наступило цифровое будущее. Накануне торжественного открытия последнего сданного участка от развязки в районе Тосно до кольцевой Санкт-Петербурга корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, проехал всю трассу, воспользовавшись лишь телефоном. Но в большинстве случаев понадобятся еще транспондер и термос.

Засаекаем время

Выезжаем утром в 8:15 почти от нулевого километра в Москве, от офиса госкомпании «Автодор» около кинотеатра «Россия». Машину забронировали в сервисе каршеринга заранее, заложив на ее поиски и доставку к старту около получаса. Все проделано через приложение на телефоне, без связи с оператором или визита в офис компании.

Движение в городе уже плотное, но рабочее и выезжаем из столицы достаточно быстро. Всего через час делаем первую остановку уже на 70 километре трассы для первого кофе на площадке для отдыха, взяв свой термос можно просто размяться, перекусить и

отдохнуть. На площадке есть несколько столиков, в умывальниках горячая вода, сама площадка достаточно чистая и убранная. Здесь же так называемая временная заправка контейнерного типа, в наличии 95-ый бензин и дизельное топливо.

Разговорившись с кассиром, узнаем, что поток на трассе в этом месте достаточно плотный, времени отдохнуть практически нет. А летом легко можно застать и очередь, зато выехав из города самое время заправиться под завязку на долгий путь. Пренебрегать такой возможностью не стоит, трасса скоростная, и расход топлива больше, чем привыкаешь при городской езде. Заправочных комплексов на М-11 пока откровенно мало, в отличие от бесплатной М-10 где заправки рядом почти с каждым населённым пунктом.

Остановки на дороге

В дальнейшем площадок для отдыха на трассе достаточно много, каждые 30-40 км. Если чувствуете, что устаете, лучше заехать лишний раз. В отличие от зарубежных платных дорог, на трассе практически нет карманов для аварийной или внеплановой остановки, а остановка на самой автомагистрали запрещена правилами, и крайне опасна. Именно столкновение с остановившимся автомобилем одна из самых распространенных причин тяжких ДТП.

Но в аварийных случаях вы не останетесь один на один с дорогой. На трассе работает служба аварийных комиссаров, которые с помощью видеонаблюдения и непосредственно на дороге отслеживают обстановку и приходят на помощь. На каждые 22 километра дороги в среднем один автомобиль с экипажем, который может оказать и техническую и первую медицинскую помощь. К несчастью, за время пробега пришлось увидеть их за настоящей работой – с дороги убрали прижатый к боковому отбойнику автомобиль. Для безопасности предупреждения о помехах на полосе появились задолго до места работ, были расставлены временные знаки ограничения скорости, и сама занята полоса отделена временным ограждением – все, чтобы максимально обезопасить остальных участников движения и самих работников.

Другая неприятная неожиданность для тех, кто окажется на платной трассе в первый раз – отсутствие простых разворотов. Если пропустили заправку или нужный съезд, то до следующего может оказаться не один десяток километров.

Недостающий отрезок

Но километры летят быстро и всего за час с лишним езды мы попадаем на съезд к объезду Твери, со 149 по 208 километр трассы. Здесь платная дорога прерывается и машины едут по М-10. Именно так и предполагалось изначально проектом, но за время стройки поток машин вырос, и в планах строительство северного обхода Твери, предварительно в 2021 году. Сегодняшний обход - отремонтированная современная трасса, но с ограничениями вплоть до 40 км в час в населенных пунктах и местным трафиком.

Но проезжаем его достаточно быстро, и у нас уже вторая остановка - на 258 километре, здесь одна из первых многофункциональных зон, которые планируется открыть на протяжении всей трассы. Пока работает только сама заправка с привычным магазином и кафетерием, но в большом комплексе рядом уже идет финишная отделка, есть и множество навесов на улице и отдельная детская зона.

Попутчики

Именно на площадке 258-го километра окончательно убеждаешься, что, по крайней мере в будний морозный день, основные пользователи дороги – грузовики. По несколько машин есть на каждой площадке отдыха, для них же отдельные заезды на многофункциональных комплексах с целым рядом топливных колонок только на дизель. И в целом на дороге грузовики идут практически один за другим, но благодаря скорости, пологим поворотам, и отделенному встречному движению обгонять их не составляет труда.

Большегрузы на трассу влечет простая выгода: без постоянных разгонов и торможений, без пробок, и за меньшее время в пути грузовики тратят на дорогу существенно меньше топлива, а водители меньше устают. Кроме того, на платной трассе не взимается тариф по

госсистеме «Платон», который на других федеральных дорогах составляет 2,04 рубля за километр. Поэтому практически весь транзитный грузовой поток перешел на М-11.

Прыжок к Санкт-Петербургу

После легкого обеда снова выезжаем на трассу, уже сильно выбиваясь из графика: много работы у операторов и корреспондентов. И уже без остановок к 16:00 доезжаем до 646-го километра, до последнего перед Санкт-Петербургом участка. Более половины трассы преодолевается в режиме ожидания. Выбрав максимально разрешенную скорость, притормозить за почти три часа придется либо при аварийных ограничениях или для заправки. Вдоль дороги плывет усыпляющий пейзаж, деревья, поля, речки. Вся прежняя романтика в стороне, на самом краю карты навигатора остаются Торжок, Вышний Волочек, Валдай, Крестцы. Вдоль М-11 нет ни торговли самоварами, ни сушеной рыбой, ни урожаем с ближайших огородов, ни покосившихся деревенских домов. Именно на этом участке пока самая плохая мобильная связь, сотовые вышки, как и деревни остались в стороне. Вдоль всей трассы планируется смонтировать более 100 новых вышек, но пока есть около 30. Навигатор, теряя связь, скачет по карте. Поэтому если нужно съехать с трассы раньше, ориентироваться лучше по указателям.

Последний рывок

Формально последний участок по время нашего проезда еще был закрыт, но ограждения уже временные. На нем ясно видно, что имеют ввиду дорожники, когда говорят о косметических доделках перед открытием. Трассу подметает спецтехника, на отдельных участках еще монтируют освещение, знаки, как и на всем протяжении трассы, активно убирают мусор на обочинах. Кроме того, именно здесь расположена уже работающая первая на трассе «цифровая заправка». Она позволяет быстро заправиться и поехать дальше, заплатив через телефон, не теряя времени у кассы. Если без остановок, то пролететь его можно за 15 минут. Параллельное ему Московское шоссе обычно в пробках из-за светофоров, ограничений в населённых пунктах, дорога по нему до той же А-120 занимала раньше больше часа.

Финиш

В город въезжаем затемно, попадая в вечерние пробки, но в 18:15 мы уже на площади Восстания перед Московским вокзалом. Времени брутто на поездку ровно 10 часов, но это со всеми не обязательными остановками, во время которых велись съемки, ждали отстающих, в среднем по 40-60 минут на каждая. Но несмотря на эти наши остановки, коллега, специально поехавший по М-10, приезжает только спустя 1,5 часа. Сам «Автодор» не раз озвучивал оценку, что дорога по новой трассе может занять около 5,5 часов. Но это чисто математический расчет. С весны 2020 года на всей трассе планируется установить ограничение скорости в 130 км в час, что и дает такое время, без учета отдыха и заправок.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kak-dobratsa-iz-moskvy-v-sankt-peterburg-vzavtolko-telefon-transponder-i-termos>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОЙ ТРАССЕ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ ЗАПУСТЯТ 27 НОЯБРЯ

Движение по новой скоростной автодороге М-11 «Москва - Санкт-Петербург» полностью откроется 27 ноября, сообщили в пресс-службе правительства Московской области.

«Первые машины отправились по новой скоростной автодороге М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Трасса начнет полностью работать с 27 ноября. Губернатор МО Андрей Воробьев совместно с помощником президента Игорем Левитиным, министром транспорта РФ Евгением Дитрихом и председателем правления ГК «Российские автомобильные дороги» Вячеславом Петушенко проверил готовность к открытию магистрали», - говорится в сообщении правительства.

Губернатор добавил, что эту трассу можно считать самой оживленной в стране. По его словам, с точки зрения безопасности трасса соответствует самым высоким мировым стандартам. Власти напомнили, что М-11 - дублер федеральной автодороги М-10 «Россия», пропускная способность которой в настоящее время исчерпана. Так, по данным правительства, на территории Подмосковья в зоне размещения трассы проживает порядка 110 тысяч человек.

«Строительство новой скоростной магистрали позволит улучшить транспортную ситуацию на северо-западе МО, выведя транзит из Химок, Клина, Солнечногорска. Это также увеличит доступность аэропорта «Шереметьево», сократив время в пути», - говорится в сообщении.

Кроме того, запуск трассы М-11 позволит создать благоприятные условия для привлечения инвестиций в регион.

«Что касается экономики, то для Подмосковья, безусловно, очень важно развитие инфраструктуры. Недавно мы запустили МЦД, начинает работать дорога «Москва - Санкт-Петербург», следующий большой этап - это ЦКАД, который разгрузит МКАД и прилегающие города к Москве. Мы очень ждем этого проекта, он имеет колоссальное значение для развития нашей страны и Московской агломерации, в частности», - сказал Воробьев.

<https://realty.ria.ru/20191126/1561605065.html>

РИА НОВОСТИ, АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2019.11.26; КАК НОВАЯ ТРАССА МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗМЕНИТ РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ

Росавтодор полностью завершил строительство трассы М-11 Москва — Санкт-Петербург. Эксперты уверены, что эта магистраль не только позволит увеличить скорость перемещения пассажиров и грузов между двумя столицами, но и даст импульс к развитию сразу нескольких отраслей, чрезвычайно важных для экономики.

Дешево и удобно

Еще до полного запуска в эксплуатацию трасса М-11 стала самой безопасной в России. По данным Объединенных систем сбора платы (ОССП), с января по сентябрь там зафиксировали всего 435 ДТП, причем далеко не всегда это были аварии: водители обращались за помощью при поломке автомобилей или если у них кончился бензин.

Во многом благодаря этому специалисты государственной компании «Автодор», курирующей проект, рассматривают возможность повышения максимально допустимой скорости движения по всей трассе до 130 километров в час весной следующего года. Пока так разгоняться разрешено только на участке в обход Вышнего Волочка. Значит, в ближайшей перспективе путешествие между двумя столицами станет еще короче, хотя уже сейчас среднее время пути не превышает 5,5 часа.

Стоимость проезда по всей трассе — вполне бюджетная. Для легковых машин — 1820 рублей в будний день и 2020 в выходной. Тем, у кого установлен транспондер, — 1331 и 1494 рубля соответственно.

Разумеется, водителю нужно оплатить не только дорожный тариф, но и бензин. При среднем расходе восемь литров на 100 километров топливо обойдется примерно в 2400 рублей, значит, вся поездка в одну сторону в выходной — 3900 рублей. На двоих — 1950, на четверых — 975.

Отметим, что открытие трассы скажется и на рынке каршеринга. Так, «Яндекс.Драйв» в конце октября запустил междугородние поездки между Москвой и Санкт-Петербургом по восемь тысяч рублей в среднем. Пока это тариф для категорий «Шаттл» и «Груз», но, возможно, в ближайшем будущем его распространят и на другие автомобили.

Одним камнем — всех птиц

Трассе М-11 предстоит стать настоящим полигоном для испытания и внедрения передовых технологий как в области ИТ, так и в сфере транспортных перевозок.

Весной 2020-го на одном из участков дороги начнется тестирование беспилотных автомобилей. Об этом сообщил **директор департамента** госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Григорий Волков, уточнив, что все техзадания для данного проекта уже подписаны.

Через два-три года планируется организовать движение беспилотных грузовиков — для них выделят отдельные полосы. Это снизит транспортные издержки на 15 процентов, а время доставки товаров из одной столицы в другую — на 38 процентов. Причем автоматизировать собираются и дорожно-уборочную технику.

Разумеется, беспилотный транспорт требует внедрения технологий высокоскоростной связи, доступной на всем маршруте. Об этом тоже подумали: вдоль М-11 построят 100 сотовых вышек, которые обеспечат стабильный сигнал 4G. Сеть заработает уже в первом квартале следующего года.

Председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко** уточнил, что в перспективе вдоль трассы будет создана одна из первых в стране сетей пятого поколения, которая увеличит точность позиционирования беспилотников до пяти-десяти сантиметров.

Еще одна немаловажная функция М-11 — популяризация газомоторного топлива (ГМТ). Летом председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков обсудил развитие рынка автогаза с Владимиром **Путиным**.

Топ-менеджер отметил, что ключевое преимущество ГМТ (его низкая стоимость в сравнении с бензином и дизелем) сталкивается с естественным препятствием — отсутствием развитой заправочной инфраструктуры.

При строительстве трассы Москва — Санкт-Петербург это учли: дополнительная газовая заправка скоро появится у поселка Ям-Ижора, а в следующем году в Окуловском районе откроется новая КриоАЗС «Газпрома» (для заправки транспорта на СПГ).

Возможности ГМТ осенью продемонстрировали участники автопробега «Газ в моторы — 2019», преодолевшие восемь тысяч километров по России, Германии, Австрии, Бельгии, Сербии, Болгарии, Турции и некоторым другим странам.

«Колонна газомоторной техники, совершавшей автопробег, проехала по трассе М-11 на участках Москва (МКАД, 15-й километр) — Тверь (147-й километр), Тверь (208-й километр) — Новгородская область (Окуловка, Крестцы, съезд на 444-м километре)», — рассказали РИА Новости в пресс-службе «Газпрома».

Примечательно, что в пробеге участвовали не только иностранные, но и отечественные автомобили: LADA Largus и Vesta CNG, автобус Volgabus «Марафон», а также два опытных образца — седельный тягач КамАЗ- 5490 NEO и самосвал «Урал-73945».

<https://ria.ru/20191127/1561610235.html>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2019.11.26; ТЕСТОВЫЙ АВТОПРОБЕГ ПО ТРАССЕ М-11. ИЗ ОДНОЙ СТОЛИЦЫ В ДРУГУЮ ЗА 5,5 ЧАСОВ

Во вторник на новой трассе из Москвы в Санкт-Петербург проходит тестовый автопробег. После открытия новая магистраль позволит разгрузить Ленинградское шоссе. Такие города, как Химки, Солнечногорск и Клин смогут вздохнуть свободнее. Насколько трасса готова к запуску?

<https://www.vestifinance.ru/videos/52783>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ВАЛЕРИЯ ШАФИРКО; 2019.11.26; М11 ПОСТАВИЛА НА СКОРОСТЬ; ПЛАТНУЮ ТРАССУ ЗАВЕРШИЛИ. ОНА СВЯЖЕТ ДВЕ СТОЛИЦЫ И РАЗГРУЗИТ ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ ПОДМОСКОВЬЕ

Новая скоростная автодорога М11 «Москва — Санкт-Петербург» готова к открытию. Последний ее участок завершен. Новая трасса пройдет по шести регионам, включая Подмоскovie, и поможет разгрузить дороги вокруг столицы. Проверить, готова ли М11 к запуску, сегодня выехали 11 машин.

Тест-драйв для автострады

М11 протянется от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. Ее общая длина — 669 километров, это около шести часов пути на «легковушке».

Трассу строили семь лет в несколько этапов, каждый из которых — самостоятельный инвестиционный проект. Ответственным исполнителем стал «Автодор». Трассу открывали в течение нескольких лет по частям и теперь запустили движение на заключительном восьмом участке.

В основном дорога проходит параллельно трассе М10 «Россия» и пересекает ее на 58-м, 149-м, 208-м, 258-м, 334-м, 543-м и 646-м километрах с устройством транспортных развязок на разных уровнях.

26 ноября тест-драйв устроили 11 автомобилей, среди которых даже Augus. До Санкт-Петербурга колонну проводили губернатор Подмосковья Андрей Воробьев, помощник президента **Игорь Левитин** и глава **Минтранса Евгений Дитрих**.

«Дорога сегодня готова, сдана. Она будет очень достойно обслуживаться, в этом нет сомнений. Сегодня такой символический пробег — первый пробег. Из Москвы в Санкт-Петербург коллеги поехали, проверят все участки. Конечно, особенно в зимнее время важно, чтобы она была в надлежащем состоянии. С точки зрения безопасности все мероприятия здесь соответствуют самым высоким мировым стандартам», — подчеркнул Воробьев.

Тихая и быстрая дорога

На М11 разрешена скорость 150 километров в час. В зависимости от этапов строительства М11 имеет четыре, шесть, восемь и 10 полос движения. Ширина одной полосы равняется 3,75 метра, ширина разделительной полосы — шесть метров.

У магистрали 325 искусственных сооружений, среди которых мосты, эстакады, путепроводы и скотопрогоны. Развязки спроектировали в основном по типу «клеверный лист», «труба» и «двойная труба».

Вдоль М11 предусмотрено снижение шума там, где магистраль проходит рядом с населенными пунктами и в природоохранных зонах. Там поставили шумозащитные экраны и зеленые насаждения.

На платных участках есть базовые станции операторов мобильной связи. А для водителей вдоль дороги расположат площадки, где можно отдохнуть и поесть. На каждые 80 километрах есть контейнерные АЗС — на экстренный случай.

Совсем скоро у автострады будет собственное имя. Его помогают выбрать россияне — **Минтранс** и «Автодор» в этом году объявили конкурс на лучшее название.

Правила проезда и способы оплаты

Скоростную магистраль используют по-разному. Одни водители добираются из одной точки во вторую, другие выезжают на платное шоссе, чтобы объехать сложные и нелюбимые участки. От этого зависит и цена, которую они платят.

Въезжать на платный участок нужно через полосу Пункта выдачи билетов, то есть талонов, а выезжать — через полосу Пункта взимания платы. При въезде транспорт регистрируют в системе на въездном пункте. При этом за проезд водитель платит при выезде с платного участка.

Для легкового автомобиля цена проезда — 1,3-2 тысячи рублей, в зависимости от расстояния, дня недели и наличия транспондера. Грузовикам — дорожке на тысячи рублей, автобусам — на две тысячи. Подробная схема платных участков М11 «Москва — Санкт-Петербург» опубликована на сайте «Автодора».

<https://360tv.ru/news/tekst/m11-postavila-na-skorost/>

RUSSIAN RT; АНАТОЛИЙ КАРАБАЕВ; 2019.11.26; В ОЖИДАНИИ ПУТИНА: ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ПЛАТНАЯ ТРАССА М11 МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПЕРЕД ОФИЦИАЛЬНЫМ ОТКРЫТИЕМ

Президент **Владимир Путин** до конца месяца откроет последний отрезок новой платной трассы М11 Москва — Санкт-Петербург. Строительство магистрали, начатое в 2012 году, планировали завершить ещё до начала прошедшего в России в 2018 году чемпионата мира по футболу, однако в итоге стройка затянулась и по большому счёту продлится ещё несколько лет. Корреспондент RT проехал по М11 от Москвы до Санкт-Петербурга и узнал, что новая 669-километровая дорога представляет из себя на данный момент.

В ожидании президента

Как ожидается, **Владимир Путин** до конца месяца должен официально ввести в эксплуатацию последний, восьмой участок платной трассы М11, которая значительно сократит временные затраты на автомобильную поездку из Москвы в Санкт-Петербург.

«В конце этого месяца президент окончательно запустит в эксплуатацию платную дорогу Москва — Санкт-Петербург протяжённостью почти 700 км», — заявлял ранее специальный представитель президента по природоохранной деятельности, экологии и транспорту Сергей Иванов.

Новая магистраль поможет существенно разгрузить бесплатную трассу М10, которая с трудом справляется с текущим транспортным потоком.

С технической точки зрения к открытию последнего отрезка уже всё готово. Ростехнадзор 13 ноября выдал заключение о соответствии, которое означает, что все строительные работы на 34-километровом участке, который свяжет развязку М11 в районе трассы А120 недалеко от Тосно с питерской кольцевой автодорогой (КАД), завершены.

В понедельник, 25 ноября, курирующая развитие платных дорог в России госкомпания «Автодор» сообщила о получении разрешения на ввод в эксплуатацию восьмого участка, а значит, к открытию движения всё готово.

Сроки открытия М11, строительство которой началось в 2012 году, ранее неоднократно переносили. Срывы были связаны как с поиском финансирования, так и, например, с ценными археологическими находками, которые вынуждали вносить коррективы в планы строителей.

Изначально запустить движение по магистрали планировалось ещё до начала чемпионата мира по футболу, который прошёл в России летом 2018 года, но в конечном итоге стройка затянулась. Общая стоимость всей магистрали, по данным ГК «Автодор», составила порядка 550 млрд рублей.

Без пробок и очередей

Выезжаем из Москвы в будний день около 11 утра. Благодаря М11 можно в любое время доехать от МКАД до съезда на аэропорт Шереметьево примерно за десять минут. Дальше как повезёт — у терминалов оплаты иногда бывают очереди, но в целом этот маршрут в любом случае будет более быстрым в сравнении с бесплатным Ленинградским шоссе.

За удобство приходится платить: стоимость десятиминутной поездки в аэропорт для легковушек составляет 280 рублей.

Использование транспондера, позволяющего оплачивать проезд через выделенные полосы бесконтактным способом, даёт возможность не только сэкономить на проезде, но и позволяет не стоять в очередях, где водители оплачивают проезд оператору с помощью карты или наличных.

Утром из-за небольшого транспортного потока в сторону области разница не принципиальна — очередей нет нигде, но в пиковое время такой способ позволяет сэкономить немало времени, и тем, кто пользуется платными дорогами более-менее регулярно (транспондер можно использовать и на других трассах ГК «Автодор»), он даёт очевидные преимущества.

На самом широком участке трассы до аэропорта Шереметьево по пять полос в каждую сторону, машин в это время совсем немного.

Сразу обращаешь внимание на идеальный асфальт М11 — на всех открытых участках за весь путь до Петербурга так и не удалось поймать хоть какую-то неровность.

С ветерком

Из-за слабого потока и широкой проезжей части скорость движения ощущается здесь совсем по-другому: даже на 130 км/ч складывается впечатление, что едешь достаточно медленно. Скорость начинаешь чувствовать только тогда, когда мимо проносятся лихачи, которые явно не боятся пока ещё немногочисленных дорожных камер.

После съезда на аэропорт дорога сужается до четырёх полос, а навигатор вскоре сигнализирует о первом комплексе фиксации нарушения ПДД, регистрирующем превышение скорости.

Стоит отметить, что сейчас максимальная разрешённая скорость почти на всём протяжении М11 до Ленинградской области составляет 110 км/ч, но в районе Вышнего Волочка есть участок, где она увеличена до 130 км/ч. В «Автодоре» планируют, что такой скоростной режим будет установлен весной 2020 года на всей магистрали, эту идею уже поддержали в ГИБДД России.

В этом случае с учётом ненаказуемого порога превышения скорости в 20 км/ч водители смогут без всяких санкций ехать со скоростью 150 км/ч. Это значит, что на преодоление расстояния между двумя столицами автомобилистам, даже если сделать несколько небольших остановок, могут понадобиться не ориентировочные 5,5 часа, как обещают в госкомпании сейчас, а не более 4,5—5 часов.

Довольно быстро М11 сужается до двух полос в каждую сторону, и этого вполне достаточно для комфортного передвижения. Многочисленные грузовики всегда держатся крайне правой полосы, оставляя легковушкам свободный левый ряд и возможность беспрепятственного обгона.

Нюансы сервиса

Перед дальней дорогой лучше заправить полный бак: АЗС на М11 не очень много, а цены на топливо ощутимо выше, чем за пределами платной дороги. Кстати, такой же совет автомобилистам ранее официально дал и сам «Автодор».

Кафе на трассе тоже немного, все они привязаны к АЗС — из-за слабого потока на всём протяжении М11 торговля топливом фактически не приносит нефтяникам дохода, поэтому добирать прибыли приходится за счёт общепита.

Цены на еду большинство автомобилистов также неприятно удивят — продавцы хорошо понимают, что альтернатив на М11 всё равно нет, поэтому те, кто не позаботился о пропитании заранее и не готов терпеть до конечной точки путешествия, будут вынуждены платить больше обычного.

Периодически встречаются стоянки с бесплатными туалетами (оборудованные в том числе для инвалидов) вполне приличного вида и состояния, посещение которых никак не травмирует психику. Впрочем, попадались и места отдыха, где долгожданный санузел был закрыт.

На одной из крупных АЗС, расположенных на середине пути, строители оборудовали большую детскую площадку. Несмотря на то что кое-где она уже нуждается в ремонте, в целом для путешествующих с детьми площадка станет настоящей отдушиной. Там же достраивается и отдельно стоящее крупное кафе.

В целом с придорожным сервисом на М11 ситуацию пока можно назвать относительно приемлемой. Некоторые минусы и недостатки, учитывая новизну магистрали, довольно слабый поток по ней и продолжающиеся работы по её благоустройству, не кажутся критическими и не портят общего впечатления от езды.

Неприятных сюрпризов будет ещё меньше, если подготовиться к поездке заранее и почитать отзывы тех, кто уже путешествовал по М11.

Бесплатный «сюрприз»

Перед Тверью водителей, впервые путешествующих по М11, ожидает «сюрприз». Все полосы дороги упираются в пункты оплаты, которые означают конец платной дороги. Очень скоро оказываемся на той самой бесплатной трассе М10, которая огибает Тверь с юга.

После продвинутой М11 здесь уже всё более привычно глазу: много машин, в том числе медлительных фур, светофоры и переходы, полупустые маленькие деревни, где приходится притормаживать до разрешённых 60—80 км/ч и с грустью разглядывать брошенные или сгоревшие некогда добротные деревянные дома.

«Путешествие в прошлое» длится около 50 км и не доставляет особых проблем — асфальт вполне приличный, да и стоять в пробках не пришлось. После Твери можно снова захватить на М11 и продолжить путь на прежних скоростях. Так что же это было?

Оказалось, что третий пусковой участок М11 с 149-го по 208-й км, который будет огибать Тверь с севера, не только не построен, но и пока только проектируется. Его в итоге вынесли в отдельную очередь реализации проекта. В «Автодоре» ранее обещали закончить его в 2021 году, но уверенности в этом, учитывая прежние многочисленные переносы сроков на М11, честно говоря, нет.

Основная проблема — финансирование. Участок из-за большого количества болот, рек и необходимости строить новый мост через Волгу будет очень дорогостоящим.

Тем не менее власти Тверской области ранее неоднократно подчёркивали большое значение будущей трассы для региона и очень рассчитывают, что совместными усилиями с привлечением инвесторов и федерального центра северный обход Твери достроят в ближайшие годы.

Без камер, радио и интернета

После Твери М11 окончательно уходит в глухие леса. Машин на трассе становится ещё меньше, а камеры контроля скорости и вовсе не были замечены вплоть до последнего открытого участка под Петербургом. Также вплоть до окрестностей Петербурга магнитола с трудом могла устойчиво поймать сигнал хоть какой-нибудь радиостанции за исключением прекрасно работавшего радио «Автодор».

Есть ощутимые проблемы и с сотовой связью: на большей части магистрали, например, отсутствует мобильный интернет. Это отчасти объяснимо тем, что почти вся М11 пролегает через глухие леса, вдали от мало-мальски крупных населённых пунктов. В «Автодоре» недавно отчитались, что сейчас идёт активная установка около сотни вышек сотовой связи, после ввода в эксплуатацию которых в первом полугодии 2020 года ситуация со связью на М11 должна кардинально улучшиться.

Чем ближе к Петербургу, тем меньше и АЗС. При движении из Москвы на М11 есть 125-километровый участок, где вообще нет ни одной заправки, о чём, надо отдать должное дорожникам, неоднократно предупреждают электронные табло.

Помимо проблем с радио и мобильной связью уже во второй половине пути было три довольно протяжённых участка с неработающим освещением. С чем это связано, осталось неясным. Так как сама М11 довольно прямая и прекрасно оборудована всеми необходимыми дорожными знаками, это не доставляет больших проблем, но скорость всё равно приходится несколько снижать. Зато там, где со светом всё в порядке, ехать в темноте одно удовольствие — лампы освещения расположены с очень небольшим интервалом и неработающих фонарей почти не встречается.

Последнее испытание

Из-за пока ещё закрытого последнего, восьмого участка съезжаем в окрестностях Петербурга на бесплатное Московское шоссе. Несмотря на то что вечером основной поток транспорта движется из города в область, последние километры до Санкт-Петербурга дались просто.

На этом участке М10 представляет собой настоящий кошмар автомобилиста: узкое шоссе среднего качества без какого-либо освещения, со светофорами, большим количеством фур и тёмной неясной обочиной, съезжать на которую откровенно страшно. При этом строительная техника или хоть какие-то признаки ремонтных работ там отсутствуют, а значит, такая ситуация возникла не вчера.

После такого участка долгожданный выезд на новенькую и прекрасно оснащённую питерскую кольцевую (КАД) воспринимается с облегчением.

Итоги

Общее впечатление от проезда по М11, безусловно, положительное. Здесь нет утомительных очередей на пунктах оплаты или многокилометровых пробок, образующихся в пиковый сезон в наиболее узких местах, как на платной трассе М4 «Дон». Но даже если не сравнивать М11 с другими платными дорогами, которых в России пока относительно немного, то пусть с опозданием и отдельными шероховатостями, но «Автодору» всё же удалось главное: построить дорогу, позволяющую преодолеть расстояние между двумя столицами не только значительно быстрее, чем раньше, но и значительно комфортнее, создав реальную альтернативу самолёту или высокоскоростным поездам. С ростом потока ситуация кардинально вряд ли изменится, если только М11 продолжат совершенствовать и развивать.

Отдельно стоит отметить хорошую работу дорожных служб — на всём протяжении дорога в идеальном состоянии, а места ремонта или проведения каких-то работ хорошо обозначены и подсвечены. Отсутствие осадков не позволило проверить качество уборки, но и с этим, судя по отзывам, на М11 ситуация обстоит куда лучше, чем на бесплатной М10.

Цена вопроса

Остаётся разобраться, пожалуй, с одним из самых главных вопросов: насколько целесообразно использовать платную дорогу при поездках между Москвой и Петербургом.

С 1 ноября на М11 действуют новые тарифы, согласно которым стоимость проезда будет варьироваться от времени суток и дня недели. После открытия всей трассы для водителей легковушек без транспондера стоимость проезда по ней составит в будни 1820 рублей и 2020 рублей в выходные. С транспондером цена будет значительно ниже: 1331 и 1494 рубля соответственно.

С учётом повышенного из-за большой средней скорости расхода топлива и высоких цен на бензин общие затраты на топливо для легковушек в среднем составят примерно 3500—4000 рублей. Они могут незначительно отклоняться в обе стороны в зависимости от типа автомобиля и выбранной скорости движения.

Таким образом, путешествие в одиночку на автомобиле по М11 окажется более затратным в сравнении с авиабилетом или стоимостью проезда на «Сапсане». Но если отправиться в путь в компании или с семьёй, то ситуация кардинально меняется и при сопоставимых временных затратах экономия при езде на машине становится очевидной.

<https://russian.rt.com/russia/article/690364-moskva-peterburg-trassa-otkrytie-reportazh>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.11.27; КРИВОЙ РЕЙС: ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ОТЛОЖИЛИ ДО 2020-ГО; ОХВАТИВШИЕ ТБИЛИСИ ПРОТЕСТЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ГОВОРИТЬ О СТАБИЛЬНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ

Авиасообщение между Россией и Грузией, скорее всего, восстановят уже в первой половине 2020 года. Об этом «Известиям» рассказал информированный правительственный источник. По его словам, до Нового года возобновить рейсы (а такая возможность рассматривалась) не позволяет политический кризис в республике, проходящий на фоне массовых митингов в столице. Как заявил «Известиям»

спецпредставитель премьер-министра Грузии по отношениям с Россией Зураб Абашидзе, Тбилиси однозначно будет приветствовать возвращение перелетов между странами, если такое решение будет принято.

Без новогоднего подарка

Введенный 8 июля из-за многочисленных антироссийских выступлений запрет на авиасообщение с Грузией мог быть снят до конца года, однако этому помешал политический кризис в республике, обернувшийся массовыми протестами. Информированный правительственный источник пояснил «Известиям»: несмотря на снижение «накала русофобии» в закавказском государстве, митинги в Тбилиси, продолжающиеся с 14 ноября, не позволяют говорить о стабильной и безопасной обстановке в стране.

— Решение заморозить перелеты принималось в ответ на угрозу безопасности российским гражданам и разгул русофобских настроений. Сейчас надо дождаться завершения внутривнутриполитического кризиса в Грузии. Толпы протестующих явно не прибавляют безопасности на улицах Тбилиси. Скорее всего, возобновление авиасообщения произойдет уже после Нового года, — заявил собеседник.

По его словам, решение принималось Москвой в одностороннем порядке «с учетом всех обстоятельств», поэтому и отменяться оно будет в таком же режиме. Каких-то целенаправленных консультаций с Тбилиси по этому поводу не ведется.

В Грузии согласны, что последнее слово в этом вопросе остается за Россией. Как заявил Зураб Абашидзе, в случае возобновления рейсов Грузия «будет это только приветствовать», поскольку перелеты помогают поддерживать развитие гуманитарных связей и контактов между людьми.

— Было сказано, что это временная мера. Надеемся что-то в этом плане услышать от Григория Карасина на встрече в Праге 28 ноября, — сказал «Известиям» спецпредставитель премьера Грузии.

И хотя эта проблема действительно будет затрагиваться на предстоящих в чешской столице консультациях, «сводить эту встречу к обсуждению авиасообщения никто не хочет», пояснил «Известиям» член Совета Федерации, экс-замглавы МИД РФ Григорий Карасин.

— В вопросе авиасообщения многое зависит от того, насколько будет здоровой атмосфера в наших двусторонних отношениях. Пока наши грузинские партнеры похвастаться этим не могут с учетом поступающих оттуда каждый день новостей. Но обсудить — обсудим. И у нас твердое намерение двигаться вперед в этом смысле. Но должна быть соответствующая морально-политическая обстановка, и пока говорить о том, что она уже создана, было бы ошибкой, — подчеркнул сенатор, который по-прежнему отвечает за диалог с Грузией, несмотря на переход из МИДа в Совет Федерации.

При этом и Григорий Карасин, и Зураб Абашидзе не увязывают напрямую восстановление авиасообщения с протестами в Тбилиси. По словам российского политика и дипломата, Москва хочет, чтобы «российско-грузинские отношения были бы независимой от внутривнутриполитических процессов константой». А грузинский спецпредставитель уверен: митинги в Тбилиси вызваны предстоящими в 2020 году парламентскими выборами и на потоки туристов большого влияния оказать не должны.

— Перед Новым годом ждем много гостей. В том числе россиян. Не прямыми рейсами, конечно, но другими способами они к нам все-таки добираются, — подчеркнул Зураб Абашидзе.

<https://iz.ru/947551/aleksei-zabrodin-tatiana-baikova/krivoi-reis-vozobnovlenie-aviasoobshcheniia-s-gruziei-otlozhili-do-2020-go>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.27; ЧЕМЕЗОВ ПОПРОСИЛ ПУТИНА ВМЕШАТЬСЯ В СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАТЕХНИКИ; МЕДВЕДЕВ ВЫСТУПАЕТ ПРОТИВ ПРЕДЛОЖЕНИЙ «РОСТЕХА»

Гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов обратился к президенту России Владимиру **Путину** с просьбой согласовать сертификацию российской авиатехники с использованием международных договоров, имеющих у Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Это необходимо для выполнения одной из приоритетных задач «Ростеха» – роста поставок российских воздушных судов на международные рынки, объясняет Чемезов в письме **Путину**, отправленном в августе этого года. «Ведомости» ознакомились с копией документа, подлинность которой подтвердили два человека, близких к холдингам «Ростеха».

«Ростех» владеет всеми авиастроительными холдингами в стране: ОАК, «Вертолетами России» и Объединенной двигателестроительной корпорацией. Де-факто госкорпорация уже приступила к работе с МАКом, следует из письма Чемезова. Но потенциально это может привести к конфликту с Росавиацией, избежать которого может помочь согласие президента на такое решение.

МАК возглавляет Татьяна Анодина, сыну которой Александру Плешакову принадлежала авиакомпания «Трансаэро». В октябре 2015 г. по решению правительства деятельность «Трансаэро» была остановлена из-за неподъемных долгов, а в декабре 2015 г. правительство забрало у МАКа полномочия по сертификации авиатехники и отдало их Росавиации. Это создало огромные проблемы для авиапромышленности: полномочия МАКа как сертифицирующего органа признаны всеми ведущими авиационными властями в мире, с ними у МАКа есть договоры о взаимном признании сертификатов. У Росавиации таких договоров нет. В 2016–2017 гг., например, семь самолетов SSJ100 были поставлены ирландской авиакомпания Cityjet по экспортным сертификатам МАКа, так как сертификаты Росавиации в Европе просто не признавали.

У Росавиации до сих пор нет, например, полноценных соглашений с такими важными для экспорта гражданских вертолетов странами, как Китай, Индия, Южная Корея, ОАЭ, говорит человек, близкий к «Ростеху». Нет и полноценных соглашений с американскими, европейскими авиавластями. Столь же важный вопрос, как договоры, международное доверие к органу и его сотрудникам, добавляет человек, близкий к «Ростеху»: у Росавиации такого авторитета, как у МАКа, пока нет и это сильно затрудняет работу по сертификации даже в тех странах, с которыми соглашения есть.

«Для создания полноценной российской системы сертификации и поддержания летной годности потребуются просто колоссальные затраты – прежде всего на подготовку специалистов – и еще 5–7 лет», – считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Путин на письмо Чемезова не наложил резолюцию «согласен» или «одобряю», а поручил вопрос изучить, поэтому экспертное управление при администрации президента попросило правительство рассмотреть письмо, рассказали два федеральных чиновника. Минпромторг и **Минтранс** высказались против возврата полномочий МАКу, уверяют собеседники «Ведомостей». А 6 ноября на совещании в правительстве, посвященном развитию ОАК, премьер **Дмитрий Медведев** лично сказал Чемезову, что возврат к сертификации МАКом нецелесообразен, утверждают они.

«Ростех» действительно предлагал пакет инициатив, направленных на развитие экспорта российской авиационной техники. Однако принятие решений в этой сфере является прерогативой государства», – заявил представитель «Ростеха».

«Сертификация российской авиатехники за рубежом будет и в дальнейшем осуществляться Росавиацией. Все необходимые решения для реализации этих полномочий приняты. Передача полномочий какой-либо другой организации не планируется», – передал Ведомостям министр транспорта **Евгений Дитрих**.

Представители **Путина**, **Медведева**, Минпромторга, ОАК и «Вертолетов России» на запросы не ответили.

ОАК еще недавно была яблоком раздора между **Чемезовым** и **Медведевым**. В 2017–2018 гг. премьер и тогда профильный вице-премьер **Дмитрий Рогозин** убеждали **Путина** оставить ОАК в собственности правительства. Осенью прошлого года вышел указ президента о передаче Росимуществом акций ОАК «Ростеху».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/26/817218-chemezov>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4172025>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2019.11.26; КОНТРАКТЫ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ СДЕЛАТЬ БОЛЕЕ ДОРОГИМИ

В Совете Федерации планируют предложить Правительству сделать возможным увеличение стоимости контрактов на реконструкцию аэропортов по решению уполномоченных органов, чтобы заинтересовать подрядчиков и не допустить срыва сроков.

Об этом говорилось на «круглом столе» в палате регионов на тему законодательного обеспечения реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года в части развития региональных аэропортов и маршрутов.

Замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев рассказал, что проведение конкурсов на реконструкцию аэропортов срывается, так как подрядчиков не устраивает рентабельность этих проектов. Из-за этого деньги, выделенные на реконструкцию, осваиваются примерно на 40 процентов.

Например, до сих пор нет контракта на ремонт аэропорта в Братске, и **Минтранс** обратился к губернатору Иркутской области с просьбой оказать содействие в поиске местных подрядчиков.

В связи с этим в министерстве предлагают пересмотреть проектную стоимость контрактов. «Нормативы утверждаются Минстроем по согласованию с субъектами. Мы направили в Минстрой предложение пересмотреть нормативы», — сказал Белавинцев, отметив, что корректировка могла бы заинтересовать подрядчиков в участии в реализации комплексного плана.

Правила охраны аэропортов могут изменить

Глава комитета Совета Федерации по экономической политике **Андрей Кутепов** считает, что это не та проблема, которую нужно перекладывать на регионы, и подчеркнул, что бюджетные деньги «должны доводиться к январю, чтобы можно было этими деньгами оперировать».

По итогам обсуждения в комитете направят рекомендации в Правительство. В частности, кабмину рекомендуется внести изменение в закон о госзакупках, чтобы была возможность увеличивать сроки исполнения и цену контракта на строительство и ремонт аэропортов не более чем на 30 процентов на основании решения уполномоченного органа. К 2024 году планируется реконструировать 68 объектов в 66 аэропортовых комплексах в России.

Так, в Дальневосточном федеральном округе реконструируют пять аэропортовых комплексов, рассказал **замминистра** по развитию Дальнего Востока и Арктики **Константин Цыганов**.

«Далее в рамках развития региональных аэропортов и маршрутов предусмотрено 40 мероприятий по реконструкции аэропортовых комплексов, в том числе в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Камчатском крае, Хабаровском крае,

Магаданской области и Забайкальском крае. Объем финансирования — 92 миллиарда рублей», — рассказал он.

Андрей Кутепов отметил важность развития региональной сети аэропортовых комплексов и обеспечения воздушных перевозок отечественными воздушными судами.

«Все эти вопросы должны решаться во исполнение Указа Президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 год», — подчеркнул он.

<https://www.pnp.ru/economics/kontrakty-na-rekonstrukciyu-aeroportov-predlozhili-sdelat-boleedorogimi.html>

ТАСС; 2019.11.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ОБЕСПЕЧИТ ВОСТОЧНУЮ ЧАСТЬ РОССИИ КРУГЛОГОДИЧНЫМ СООБЩЕНИЕМ

Строительство автомобильного моста через реку Лена позволит соединить крупнейшие магистрали региона и в перспективе обеспечить круглогодичное транспортное сообщение от Магадана до Иркутска, сообщил во вторник ТАСС глава Якутии Айсен Николаев.

«Строительство моста через Лену - большой шаг к строительству Северного широтного автомобильного хода от Магадана до Иркутска. Он будет одной из его составных частей», - сказал Николаев.

Власти Магаданской области и Якутии, согласно поручению президента РФ, до 1 марта 2020 года должны представить предложения по созданию устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью (БАМ).

О ТЭО проекта

Якутия соединяется с Магаданской и Иркутской областями с помощью трасс «Колыма» и «Вилуй». Мост через Лену свяжет эти автодороги, однако для сквозного проезда по восточной части страны одного перехода недостаточно. На пути трасс протекают реки Алдан и Вилуй, из-за отсутствия мостов пересечь их можно не круглый год. Летом и зимой там работают паромные и ледовые переправы, но в межсезонье проехать по ним нельзя.

«Сейчас по линии **Минтранса** РФ и **Росавтодора** готовится принятие решения по подготовке проектно-сметной документации мостов через реки Алдан и Вилуй с тем, чтобы на первом этапе обеспечить сквозное круглогодичное автомобильное движение от города Мирный в Якутии до Магадана, а в дальнейшем - от Мирного до Иркутска. Это позволит впервые в истории от Иркутска по автомобильной дороге уходить на Магадан напрямую, а не вдоль южной границы», - отметил Николаев.

Он добавил, что круглогодичное сообщение между восточными регионами значительно ускорит и удешевит доставку грузов в Магадан.

Создание моста через реку Лена в Якутии, по словам Николаева, не потребует корректировки федерального и регионального бюджетов в 2020 году, так как проект предполагается реализовывать на условиях государственно-частного партнерства. Часть финансирования составят средства капитального гранта, часть - средства инвестора.

По предварительным расчетам, строительство моста через Лену может составить 83 млрд рублей. Проект позволит создать транспортно-логистический узел, где сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения - «Вилуй», «Лена» и «Колыма». Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза, до 6 млн т в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7199297>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.26; ПИЛОТ НЕ ПОСПЕЛ ЗА САМОЛЕТОМ; ОБЪЯВЛЕНА ПРИЧИНА КАТАСТРОФЫ BOEING В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ

Причиной крушения Boeing 737 авиакомпании FlyDubai в марте 2016 года в аэропорту Ростова-на-Дону и гибели всех 62 человек, находившихся на борту, стали ошибки в пилотировании командира экипажа. Такие выводы сделали эксперты Межгосударственного авиационного комитета (МАК), обнародовавшие окончательные результаты расследования. Как установили специалисты, во время повторного захода на посадку в непростых метеорологических условиях первый пилот растерялся, попал в «психологический клинч» и, находясь в состоянии стресса, перевел лайнер в пикирование, а второй летчик, хоть и пытался криками образумить командира, сам в пилотирование вмешаться толком не успел. Большинство родственников погибших судились с FlyDubai в российских судах, получив небольшие компенсации, а некоторые продолжают тяжбу в ОАЭ, надеясь, что им заплатят по нормам шарията.

Версия об ошибке экипажа при выполнении захода на посадку стала одной из приоритетных почти сразу после трагедии, происшедшей ночью 19 марта 2016 года и унесшей жизни 55 пассажиров и 7 членов экипажа. Надо отметить, что среди жертв катастрофы рейса из Дубая были представители сразу девяти стран. Кабинный экипаж состоял из граждан Кипра — командира воздушного судна 38-летнего Аристоса Сократуса и 37-летнего второго пилота Алехандро Алава Круса. Впрочем, чтобы подтвердить предположение о вине пилотов, экспертам МАК, которые работали при содействии коллег из США, Франции и ОАЭ как стран разработчика самолета, изготовителя двигателей и страны-эксплуатанта, понадобилось почти три с половиной года.

Как говорится в окончательном отчете МАК (.pdf), Boeing сначала совершил первую неудачную попытку приземлиться в международном аэропорту Ростова-на-Дону в условиях турбулентности и порывистого ветра, который классифицируется экспертами как «сдвиг ветра величиной от умеренного до сильного». Лайнер вышел на глиссаду, и его пилоты наблюдали ВПП, однако сработала сигнализация о «сдвиге ветра», после чего Аристос Сократус был вынужден уйти на второй круг, чтобы снова попытаться пойти на посадку. Но снова был зафиксирован сдвиг ветра. В эти мгновения, согласно выводам МАК, у командира воздушного судна (КВС) развилась «психологическая неготовность» к повторному отказу от посадки «из-за наличия у него доминантной установки о производстве посадки именно на аэродроме назначения, сформированной «психологическими переживаниями» первого неудачного захода на посадку». КВС потерял «работоспособность в психологическом плане», впад в ступор.

При этом он лишился «лидирующего положения в экипаже», у него «разрушился образ полета», начались ошибки, которые «за короткое время перешли в неадекватные действия». Командир, как выяснилось, в течение 12 секунд удерживал Boeing в положении пикирования, после чего самолет с высоты более 1 км почти отвесно врезался в землю. Эксперты считают, что Аристос Сократус попал в так называемый психологический клинч — состояние двух противоположных целей: продолжить заход для выполнения посадки или уйти на второй круг. И хотя он в соответствии с требованиями инструкций «принял незамедлительное решение об уходе, в результате «клинча» предыдущий образ полета (заход с посадкой) был разрушен, а новый (уход на второй круг) устойчиво не сформировался».

Интересно, что второй пилот Алехандро Алава Крус, как оказалось, в течение 30 секунд пытался криками образумить командира. В основном это были фразы «Нет, нет, нет!», «Что ты делаешь?» и т. п., а потом даже решил вмешаться в управление, схватив штурвал, но было уже поздно.

Кстати, во время расследования при изучении документации выяснилось, что еще во время сдачи учебных сессий на тренажерах инструктор сделал Алехандро Алава Крису письменное замечание о том, что второй пилот должен вести себя более уверенно и решительно, причем не только спрашивая командира о его решениях, но и самому предпринимать необходимые действия.

Не исключено, что если бы он проявил больше самостоятельности в условиях растерянности КВС и потери им способности к прогнозу дальнейшего поведения самолета — как говорят в МАК, он «отставал от самолета», — то мог бы попытаться исправить ситуацию. Среди прочих факторов, которые, вероятно, могли оказать какое-то влияние на исход трагедии, эксперты также называют эмоциональную усталость экипажа, метеоусловия и тот факт, что для Аристоса Сократуса Boeing 737 стал его первым многодвигательным реактивным самолетом, а ранее он летал на более легких моделях. Кстати, как сообщал «Ъ», разбившийся лайнер был оборудован новейшей системой HUD, которая представляет собой прозрачный дисплей перед глазами управляющего летчика с индикацией на нем параметров полета. Были предположения, что из-за него у КВС могли возникнуть «иллюзии» с потерей ориентировки в пространстве, а в США было начато соответствующее расследование. Однако в выводах МАК говорится, что «иллюзии», если и были, «не имели решающего значения».

Надо отметить, что, как рассказывал «Ъ», после трагедии родственники жертв катастрофы приняли решение судиться с FlyDubai. Большая часть семей погибших, получив полагающиеся по закону выплаты, подали более 30 гражданских исков в Первомайский райсуд Ростова-на-Дону к авиакомпании, требуя в среднем порядка 10 млн руб. компенсации морального вреда. В январе этого года они заключили с FlyDubai мировое соглашение. Сумма «отступных» не называлась, но, по некоторым данным, она колебалась в районе 2 млн руб. Кроме того, мать погибшего бортпроводника россиянина Максима Айдруса подала иск к FlyDubai в Черемушкинский суд Москвы. Ее не устроила полученная от авиакомпании сумма в 1,8 млн руб., и она потребовала дополнительно еще 174 млн руб. (\$3 млн) и по 50 тыс. руб. ежемесячно до конца ее жизни, так как якобы именно такую сумму тратил на нее заботливый сын. Впрочем, суд, хоть и принял сторону матери, присудил ей всего 500 тыс. руб.

Судебные тяжбы еще продолжаются, а СКР официально расследование еще не завершил. Как сообщал «Ъ», две семьи погибших в ростовской трагедии решили не судиться с FlyDubai в российских судах, а, пользуясь условиями Монреальской конвенции 1999 года об ответственности авиаперевозчиков, обратились с исками в ОАЭ, где их приняли и зарегистрировали в соответствующем порядке в судебном суде правителя Дубая. По некоторым данным, юристы арабской компании почти сразу предложили пострадавшим мировую с компенсацией \$150 тыс., однако те от нее отказались. Представляющий их интересы совместно с компанией Girardi Keese российский адвокат Михаил Загайнов подтвердил «Ъ», что судебный процесс идет, однако воздержался от комментариев о его ходе, сославшись на тайну общения с клиентами.

Он, однако, напомнил, что при переносе суда из российской юрисдикции в иностранные суды сумма, которую возможно взыскать с авиакомпании после катастрофы, резко возрастает. А в суде ОАЭ потерпевшие могут рассчитывать на компенсации не только по местным законам, но и предусмотренные нормами шариата.

«Мы следили за ходом расследования МАК, но для нас не имело принципиального значения, кого именно объявят виновным», — пояснил господин Загайнов, отметив, что признание вины пилота «было ожидаемым». Его коллега юрист Давид Кухалашвили добавил, что по большому счету речь идет об ответственности именно авиакомпании как владельца источника повышенной опасности вне зависимости от ее вины. Он добавил, что его коллеги ожидали, будет ли установлена возможная причастность производителей самолета и двигателей к трагедии, что давало бы повод для подачи исков в отношении

них. Впрочем, их вины МАК не нашел, да и срок давности подачи исков, например, к Boeing все равно уже истек, так как составляет в США всего два года.

Исполнительный директор FlyDubai Гейт аль-Гейт заявил, что на момент ростовской трагедии деятельность компании «соответствовала нормативным документам», но потом, еще до окончательного отчета МАК, она усовершенствовала программы подготовки на тренажере и теоретические занятия, чтобы повысить осведомленность пилотов о проблемах потери пространственной ориентировки, углубить их познания в этой области и еще ряд действий. «Все пилоты прошли обучение по обновленным программам, превышающим нормативные требования», — пояснил представитель перевозчика. Он добавил, что компания заключила мировые соглашения по большинству исков семей погибших и «намерена завершить этот процесс».

<https://www.kommersant.ru/doc/4171980#id1248977>

RNS; 2019.11.26; FLYDUBAI ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫВОДЫ МАК О КРУШЕНИИ BOEING ПОД РОСТОВОМ

Пилот разбившегося под Ростовом в 2016 году самолета FlyDubai совершал посадку судна, имея неполную сводку погоды от диспетчеров. Об этом сообщила пресс-служба авиакомпании FlyDubai, комментируя отчет Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по инциденту.

«Экипаж принял решение совершить второй заход на посадку после получения неполного метеорологического отчета от авиадиспетчерской службы без предупреждения о сдвиге ветра», — заявили в авиакомпании.

<https://rns.online/transport/FlyDubai-prokommentiroval-vivodi-MaK-o-krushenii-Boeing-pod-Rostovom-2019-11-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОШИБКИ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПРИВЕЛИ К КАТАСТРОФЕ BOEING-737 FLYDUBAI В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ И ГИБЕЛИ 62 ЧЕЛОВЕК - МАК

Авиакатастрофа Boeing-737 FlyDubai в Ростове-на-Дону, унесшая в 2016 году жизни 62 человек, случилась из-за ошибки командира, следует из итогового доклада Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

«Развитие особой ситуации началось при начале выполнения ухода на второй круг и, наиболее вероятно, было вызвано внутренней психологической неготовностью командира воздушного судна (КВС) к выполнению ухода, что привело к потере им лидирующего положения в экипаже, разрушению образа полета и ошибкам в пилотировании, которые за короткое время перешли в неадекватные действия, приведшие к потере управления самолетом», - говорится в докладе МАК.

Ключевым моментом перехода ситуации в катастрофическую явился тот факт, что командир на длительное время (12 секунд) нажал и продолжал удерживать кнопки триммирования (управления стабилизатором) в направлении «на пикирование».

«При этом скорость перекладки стабилизатора с выпущенными закрылками примерно в 2 раза больше скорости перекладки при убранных закрылках. Это привело к большой разбалансировке в продольном канале и, в сочетании с сохранением неадекватного сложившейся ситуации отклонения колонки штурвала «от себя», к выводу самолета на околонулевые и отрицательные перегрузки с потерей КВС пространственной ориентировки», - говорится в докладе. Последует

По данным МАК, сама ситуация соответствовала потере способности (в психологическом плане) пилотирующего пилота управлять самолетом (pilot incapacitation), однако в РПП авиакомпании действия непилотирующего пилота при сложившихся в полете обстоятельствах не описаны.

«Второй пилот, в целом, адекватно оценивал пространственное положение самолета, подсказывал КВС правильные действия и даже попытался вмешаться в управление. Однако правильные по сути подсказки второго пилота о выводе самолета из опасной ситуации не привели к положительному результату», - говорится в докладе.

Катастрофа Boeing 737 в Ростове-на-Дону произошла ночью 19 марта 2016 года. Авиалайнер Boeing 737-800 авиакомпании FlyDubai завершал регулярный пассажирский рейс по маршруту Дубай - Ростов-на-Дону. В течение двух часов, при сложных погодных условиях, экипаж предпринял две попытки захода на посадку в аэропорту Ростова-на-Дону. После второй неудачной попытки, во время набора высоты, лайнер начал резкое снижение и на большой скорости рухнул на ВПП аэропорта, полностью разрушившись. Погибли все находившиеся на его борту 62 человека - 55 пассажиров и 7 членов экипажа. Расследованием занимается комиссия российского Межгосударственного авиационного комитета (МАК) при участии экспертов из ОАЭ, США и Франции.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191126/1561630900.html>

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.11.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВО ЗАПУСТИТЬ РЕФОРМУ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА ЗА БИЗНЕСОМ; НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ЭТОГО ЗАКОНОПРОЕКТЫ СОГЛАСОВАНЫ, НО СФЕРА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ СУЗИЛАСЬ

Законопроекты, которые определяют, как устанавливать требования к бизнесу и проверять их выполнение, одобрены правительственной комиссией по законопроектной деятельности, рассказали два федеральных чиновника. «Ведомости» ознакомились с копиями документов, их подлинность подтвердили член комиссии и сотрудники двух бизнес-объединений, участвовавших в обсуждении проектов. В четверг оба проекта будут обсуждаться на заседании правительства, говорит сотрудник аппарата правительства. Представитель аппарата вице-премьера Константина Чуйченко не ответил на вопросы «Ведомостей».

Законопроекты – о госконтроле и об обязательных требованиях – часть реформы контрольно-надзорной деятельности. Второй документ нужен, чтобы работала регуляторная гильотина – до 2021 г. чиновники должны пересмотреть правила контроля и отменить необоснованные требования к бизнесу.

Законопроекты обсуждаются весь год. Бизнесу удалось добиться, в частности, переходного периода для вступления в силу новых норм и их публичного обсуждения. Каждые пять лет нормативные акты должны будут снова анализироваться и неактуальные отменяться. Сами виды контроля не должны дублироваться, а результаты проверок можно будет обжаловать в досудебном порядке.

Но за время работы над законопроектом о госконтроле сфера его применения серьезно сузилась – даже по сравнению с октябрьской версией с 23 до 35 выросло количество видов контроля, которые не попадают под новые правила. Всего сейчас существует около 2 млн требований к компаниям и более 200 видов контроля. Например, список исключений пополнился контролем Федеральной антимонопольной службы (ФАС) за антимонопольным законодательством, госзакупками, сделками экономической концентрации, иностранными инвестициями, гособоронзаказом. Надзор за гособоронзаказом и госзакупками необходим для контроля за бюджетными расходами, передает через представителя замруководителя ФАС Михаил Евраев, он не создает нагрузки на частный бизнес и даже защищает его интересы. Не будут распространяться новые правила также на валютное законодательство, налоговое, таможенное, на контроль за экспортом – для них сохранится действующее регулирование. Некоторые виды контроля не затрагивают интересы бизнеса, например контроль силовых ведомств в

воинских частях и учреждениях исправительной системы, передавал через представителя **замминистра** экономического развития Савва Шипов.

Расширение перечня видов контроля, которые выводятся из-под действия законопроекта, связано с их особенностями и с замечаниями ряда министерств и ведомств, объясняет представитель Минэкономразвития. В частности, это касается контроля, осуществляемого Росгвардией, а также большинства видов контроля со стороны ФАС. Минэкономразвития, по словам его представителя, выступает за универсальный характер законопроекта, то есть, за его распространение на все виды контрольно-надзорной деятельности, но доводы о необходимости специального регулирования отдельных видов контроля заслуживают внимания. При рассмотрении законопроекта в Госдуме, его положения, в том числе список исключений, может измениться, заключает представитель министерства.

Число проверок будет зависеть от группы риска, в которой находится компания. Всего законопроект о госконтроле предлагает шесть групп – от чрезвычайно высокого риска до низкого. Проверок уже с каждым годом становится все меньше: за 10 лет к 2018 г. количество плановых проверок сократилось в 4 раза до 302 000, а внеплановых вдвое – до 676 000, сказал советник уполномоченного при президенте по защите прав предпринимателей Леонид Анучин. Но сумма штрафов растет: в 2018 г. – более чем 980 000 компаний на 179 млрд руб., что вдвое больше, чем в 2015 г., сообщил он.

Законопроект предлагает ввести новые виды контроля – контрольную закупку, выездные обследования, рейд, но главными будут профилактические меры, например рекомендации. Предлагается изменить и КРІ для контролеров – ключевым будет количество устраненных рисков, а не проведенных проверок и выявленных нарушений. За безосновательные проверки инспекторов будут наказывать, говорится в законопроекте.

Законопроекты помогут снизить административное давление на бизнес, но все зависит от практики применения новых норм, сказал эксперт департамента законотворческой деятельности Торгово-промышленной палаты Алексей Переседов. Замечания бизнеса были учтены, отмечает сопредседатель «Деловой России» Антон Данилов-Данильян, но некоторые нормы еще предстоит доработать в Госдуме. Главное, чтобы система профилактических мер действительно работала, а все проверки согласовывались с прокуратурой, отмечает вице-президент «Опоры России» Владислав Корочкин. Сейчас законопроект предлагает согласовывать с прокуратурой только выездные проверки и повторные контрольно-надзорные мероприятия, рассказывает вице-президент РСПП Александр Варварин, например, она уже в половине случаев отказывается согласовывать внеплановые проверки. Кроме того, проект предлагает сократить срок уведомления о плановых проверках с 3 рабочих дней до 24 часов, отмечает он, что создает риски для бизнеса.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/26/817245-pravitelstvo-gotovo>

ТАСС; 2019.11.26; ВЭБ.РФ СОЗДАЛ ЕДИНЫЙ ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ГЧП

ВЭБ.РФ совместно с Национальным центром ГЧП создали Единый центр развития инфраструктуры и государственно-частного партнерства, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания соответствующего документа. Ранее в ноябре этого года ВЭБ стал основным учредителем Национального центра ГЧП.

«Подписание сегодняшнего документа - это формализация построения нового партнерства, где мы даем свои возможности, и центр (Национальный центр ГЧП) будет влиять на знания наши по тем проектам, которые мы обсуждаем с субъектами РФ и федеральным правительством, в обратную сторону - мы будем брать лучшие компетенции по моделированию различных проектов из того, что уже наработано», - прокомментировал подписание глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

По словам зампреда - члена правления ВЭБ.РФ Светланы Ячевской, в настоящее время также разрабатываются законодательные изменения, связанные с ГЧП, которые должны качественно улучшить работу механизма государственно-частного партнерства. В настоящее время подобные центры при национальных институтах развития уже есть в других странах. Например, в Австралии, Южной Корее и Индии.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vebrf-sozdal-edinyj-centr-razvitiya-infrastruktury-i-gcp>

ПРАЙМ; 2019.11.27; РОСАТОМ ХОЧЕТ В 2027 Г НАЧАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ПО СЕВМОРПУТИ

Компания «Русатом Карго» (логистический оператор госкорпорации «Росатом») объявила конкурс на разработку наиболее эффективной маркетинговой стратегии проекта грузовых перевозок по Северному морскому транзитному коридору между Европой и Восточной Азией, на который планируется перевести часть существующего грузопотока через Суэцкий канал, старт проекта намечен на 2027 год, следует из материалов на сайте закупок Росатома.

Ранее в ряде СМИ написали, что Росатом намерен войти в новый для себя бизнес морских перевозок и стать одним из 15 крупнейших морских перевозчиков в мире. Планируется возить грузы из Азии в Европу по Северному морскому пути, перенаправив часть грузов с южного пути. Сообщалось, что Росатом рассчитывает выйти на объем перевозок в 72 миллиона тонн грузов в год, в основном контейнерных - 43 миллиона тонн. Реализация этих планов, по данным СМИ, потребует от госкорпорации вложений в 7 миллиардов долларов. Замминистра транспорта РФ - руководитель Росморречфлота **Юрий Цветков** отмечал, что Минтранс не знаком с планами Росатома, вопрос требует детального обсуждения.

Как поясняется в техническом задании на предстоящие работы, Росатом инициировал проект «Северный морской транзитный коридор (СМТК)» в рамках своего нового бизнес-направления «Международная логистика», чтобы обеспечить конкурентоспособность Северного морского пути как международной транспортной магистрали. СМТК - морской арктический маршрут между Северной Европой и Восточной Азией, который формируется за счет предоставления услуг по транзиту грузов по Северному морскому пути через перевалочные порты-хабы на западной и восточной границах России.

Под Северной Европой здесь понимаются территории, входящие в географические границы СМТК: Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания, Германия, Нидерланды, Бельгия, Франция, Великобритания, Ирландия, Исландия.

Проект СМТК нацелен на привлечение международных транзитных морских грузоперевозок, а также развитие соответствующей инфраструктуры, в том числе строительство необходимых транспортно-логистических узлов и коммерческого флота. «Начало коммерческой эксплуатации СМТК (начало отгрузок) планируется в 2027 году», - говорится в техническом задании.

Компания «Русатом Карго» намерена стать лидером на рынке логистических услуг за счет привлечения международного транзитного грузопотока на магистраль СМТК. «Одним из условий достижения данной цели (является) определение и анализ целевого сегмента рынка проекта и потенциальной грузовой базы», - поясняется в техзадании.

Заказанные «Русатом Карго» работы включают определение и анализ целевого сегмента рынка в разрезе грузоотправителей. Эта задача предполагает, в том числе, анализ товарооборота между странами Восточной Азии и Северной Европы (в географических границах СМТК и с позиций экономической целесообразности), анализ долгосрочных стратегий ключевых грузоотправителей и определение ключевых выгод от использования СМТК для каждого грузоотправителя, определение конкурентных преимуществ и устойчивости проекта СМТК, в том числе с учетом геополитических условий.

Также надо будет оценить потенциал перевода на СМТК грузопотока Южного морского пути (пролегающего через Суэцкий канал) как в стоимостном (в долларах), так и натуральном (в тоннах) выражении. Наконец, предстоит выполнить детальный прогноз грузопотока СМТК на 2027-2050 годы в трех вариантах - базовом, пессимистичном и оптимистичном - и разработать наиболее эффективную маркетинговую стратегию СМТК.

<https://1prime.ru/transport/20191127/830606120.html>

ТАСС; 2019.11.26; БАНК «ИНТЕЗА» ГОТОВ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТ ВСМ ПЕТЕРБУРГ-МИНСК-ЕВРОПА

Банк Интеза заинтересовался проектом создания высокоскоростной железнодорожной магистрали между Санкт-Петербургом, Минском и Европой, был бы готов изучить его и участвовать в финансировании в случае положительного решения. Об этом на полях VI Российско-итальянского бизнес-семинара в Турине на тему «Инновация – двигатель экономики» корреспонденту портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал глава совета директоров банка Антонио Фаллико.

«Нас заинтересовал этот важный инфраструктурный проект, связывающий многие страны, это действительно очень высокая планка», - отметил Антонио Фаллико. По его словам, оценка проекта в 30 млрд евро велика и для европейского бизнеса. «Поэтому мы должны все очень внимательно проанализировать. Мы выбрали бы для себя роль координационного банка и могли бы сыграть эту роль наилучшим образом», - отметил Фаллико. Он добавил, что и другие крупные банки также заинтересованы в инвестициях в такую инфраструктуру.

Хотя проект находится на ранней стадии обсуждения, Антонио Фаллико оптимистично оценивает техническую возможность его реализации. «Переговоры уже начались, мы также привлекли своего ведущего технологического партнера в этой сфере для оценки проекта и рассчитываем на первые результаты уже в декабре», - отметил он.

По его словам, сложность в реализации проекта скорее политическая, чем техническая, ведь в него планируется включить несколько государств, и геополитические разногласия, к примеру, России и Польши могут перевесить экономическую целесообразность. В то же время он напомнил, что еще 20 лет назад строительство газопровода по дну Черного моря казалось невозможным, но сегодня этот проект, известный как «Голубой поток», уже реализован.

Строительство ВСМ, связывающей Санкт-Петербург, Минск, и далее через Варшаву и Берлин к Гамбургу обсуждается на уровне Союзного государства России и Белоруссии. По оценке госсекретаря Союзного государства Григория Рапоты, примерная стоимость проекта строительства высокоскоростной магистрали \$30-40 млрд, а его окупаемость может составить 7-12 лет. Основная идея проекта в создании выделенного пути для движения на скорости до 300-400 км/ч и доставки контейнерных грузов, что сократит время в пути между городами участниками в два-три раза.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bank-inteza-gotov-profinansirovat-proekt-vsm-peterburg-minsk-evropa>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.26; ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН НЕ УДАЛСЯ; О ЖЕРТВАХ ДОРОЖНЫХ КАТАСТРОФ ВСПОМИНАЮТ ТОЛЬКО В РОССИИ

Если в России количество ДТП, а также число погибших и раненых в них людей снижается, то в большинстве стран Европы эти показатели либо стабильны, либо немного растут. Даже о Всемирном дне памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, который отмечается в третье воскресенье ноября, похоже, вспомнили только в России.

- В этот день во всех регионах страны прошли мероприятия и акции, призванные напомнить о жертвах дорожных трагедий, - рассказал «РГ» начальник отделения пропаганды БДД ГУОБДД МВД России полковник полиции Антон Белан. - И то, какое количество людей, принимает в них участие, свидетельствует о значимости этой проблемы для нашего общества. Вот и в нынешнем году мероприятия объединили сотни тысяч неравнодушных людей по всей стране: школьники, студенты, журналисты, представители общественных объединений и экспертного сообщества.

Антон Белан рассказал и о тематических акциях, которые прошли в России в День памяти. Так, например, в Томске в память о погибших на дорогах зажгли сотни фонарей. А в Ставрополе участники акции выпустили в небо 350 белых шаров - по числу жертв ДТП в регионе в этом году. Также в ряде регионов прошли автопробеги, в том числе с участием эвакуаторов, на платформах которых были установлены разбитые в авариях автомобили. Участие в автопробегах приняли представители экстренных служб, задействованных в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, общественных организаций, молодежных объединений. По всей России в этот день в храмах прошли поминальные молебны, и представители духовенства призвали верующих к неукоснительному соблюдению правил безопасного поведения на дорогах.

- Разумеется, сотрудники Госавтоинспекции принимали во всех мероприятиях самое непосредственное и активное участие, - говорит Антон Белан. - Кроме того, навещали в больницах детей, получивших травмы в ДТП. Ну, и, конечно, сдавали донорскую кровь - это уже традиционная акция.

Так День памяти проходил в России. Однако обратимся к истории даты и напомним, что инициатором учреждения Дня памяти жертв ДТП стала британская благотворительная организация RoadPeace, оказывающая помощь людям, пострадавшим в результате ДТП. Впервые он был проведен в Великобритании в 1993 году. Именно третье воскресенье ноября потому, что оно следует за Поминальная неделей, на которой в Великобритании и странах Содружества поминают всех, кто погиб в войнах и вооруженных конфликтах. Схожесть войн и дорожных аварий в том, что чаще всего их жертвами становятся молодые люди, а раны и травмы одинаково ужасны.

26 октября 2005 года Всемирный день памяти жертв ДТП был официально утвержден Генеральной Ассамблеей ООН. В 2009 году на первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения Россия выступила с инициативой проведения «Десятилетия действий» и получила широкую поддержку. Это декада стартовала в 2011 году и закончится в 2020-м. Поначалу во всех странах активно взялись за реализацию плана по снижению количества погибших в дорожных авариях. Но со временем, похоже, энтузиазм поулег. Европа переключилась на новые проблемы. В частности, на решение вопроса с незаконной миграцией. В итоге, даже о Дне памяти жертв ДТП в этом году вспомнили немногие.

Один из них - Генеральный секретарь ООН Антониу Гутерриш. Он вновь призвал все страны объединить усилия по преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. И напомнил, что, несмотря на улучшения в этой области, в результате дорожно-транспортных происшествий в мире ежегодно погибает около 1,35 миллиона человек. Иначе говоря, на дорогах планеты каждые 24 секунды обрывается чья-то жизнь. Половину всех погибших в результате ДТП составляют пешеходы, велосипедисты, а также водители моторизованных двухколесных транспортных средств и их пассажиры. Травмы в результате ДТП являются восьмой по значимости причиной смерти в мире и первой - среди детей в возрасте 5-14 лет и молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет.

Как заявил президент Международной автомобильной федерации (FIA), спецпосланник генсека ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт, к большому количеству жертв ДТП в России приводят недостатки в образовании водителей и пешеходов, езда за

рулем в пьяном виде, использование водителями телефонов и проблемы с правовым преследованием нарушителей. Но он подчеркнул, что российское правительство - МВД, **Минтранс**, Минздрав - прикладывает большие усилия для решения проблемы безопасности дорожного движения.

О том же свидетельствуют и данные российской Госавтоинспекции: уже не первый год в нашей стране происходит заметное снижение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. И, по словам президента экспертного центра «Движение без опасности» Натальи Агре, подобную стабильность демонстрирует только Россия.

Напомним, что в 2009 году в Москве на Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения была поставлена цель сокращения числа погибших по всему миру в два раза. Если посмотреть на кривую смертности, то за прошедшее десятилетие число погибших на дорогах мира фактически не изменилось. Более того, в США, например, за последние десять лет наблюдается рост погибших в авариях.

В Европе показатель смертности на дорогах либо остается неизменным, либо растет. Лишь в немногих европейских странах он медленно снижается. Если говорить про Азию, то там тоже сохраняется крайне нехорошая тенденция. Ну, а в Африке вообще все плохо.

На этом фоне можно говорить о том, что за последние десять лет мы, как и планировали, сократили смертность почти в два раза. Если в 2009 году в России было около 36 тысяч погибших в год, то в прошлом году в ДТП погибли чуть более 18 тысяч человек. В этом году цифры показывают, что мы тоже идем на сокращение: на российских дорогах погибло на тысячу человек меньше, чем в 2018-м.

Сейчас в России в рамках двух проектов - национального «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и федерального «Безопасность дорожного движения» - поставлена задача сократить к 2024 году количество погибших в 3,5 раза до 5 тысяч. Социальный риск должен быть сведен до 4 погибших на 100 тысяч населения. Это соответствует нынешнему уровню Германии. Хотя в самой Германии, как и во Франции стабильности в вопросе транспортной безопасности уже не наблюдается. Как отмечают в Европейском совете по безопасности транспорта, возможно, причиной тому может быть политика бюджетных сокращений после финансового кризиса в сочетании с миграционным кризисом и угрозой терактов.

Лидерами в вопросе безопасности на дорогах по-прежнему остаются Норвегия и Швеция. В Норвегии, например, самый низкий уровень смертности в результате ДТП в мире. В Швеции же более 20 лет планомерно реализуется стратегия «Vision Zero», главная цель которой - достичь нулевой смертности на дорогах.

В России тема безопасности дорожного движения, несмотря ни на какие иные проблемы, стоит во главе угла. И пока совместные действия заинтересованных министерств и ведомств под руководством Госавтоинспекции приносят результаты.

<https://rg.ru/2019/11/26/v-rossii-za-desiat-let-smernost-na-dorogah-sokratilas-v-dva-raza.html>

ТАСС; 2019.11.26; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЬЯ НАПРАВИЛИ ОКОЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МЕСТНЫХ ДОРОГ

Власти Ставропольского края направили более половины объема дорожного фонда региона на ремонт местных дорог в 2019 году, сумма составила около 6 млрд рублей. Некоторые трассы не ремонтировались по 30 лет, сообщил ТАСС министр дорожного хозяйства и транспорта края Евгений Штепа.

Сделать акцент в 2019 году на ремонте местных дорог позволила реализация национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Федеральная поддержка регионам в рамках национального проекта в большей степени направлена на приведение в нормативное состояние федеральных и региональных дорог. Эта помощь позволила направить значительную долю средств краевого бюджета на дороги в муниципалитетах.

«В этом году более 52% всего объема дорожного фонда края, который составил более 11,8 млрд рублей, направлены на дороги местного значения. Нам уже удалось завершить ремонт 240 км дорог муниципальных образований, которые приведены в нормативное состояние. Ремонт некоторых дорог не осуществлялся уже по 20 и по 30 лет, теперь люди получают благоустроенные дороги», - сказал он.

Общая протяженность автодорог в регионе превышает 20 тыс. километров, из них более 15 тыс. километров - дороги местного значения. «В первую очередь ремонтируем дороги, которые ведут к социально значимым объектам, совпадают с маршрутами пассажирских перевозок, а также к объектам, имеющим важное значение для развития экономической составляющей муниципального образования. Мы создаем комфортабельные условия для проживания жителей Ставропольского края», - пояснил министр.

В 2019 году на Ставрополье началась также реконструкция трассы А-157, которая связывает местный аэропорт и курортный город Кисловодск, подрядчик приступил к работе. «Транспортный поток, особенно туристический, увеличился в несколько раз, дороги, по которым туристы должны передвигаться, требуют расширения. Это сократит время пребывания в пути от Минеральных Вод до Кисловодска, создаст возможность благоустроенного и безопасного передвижения не только для жителей Ставропольского края, но и для туристов», - отметил Штепа.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-stavropola-napravili-okolo-6-mlrd-rublej-na-remont-mestnyh-dorog-v-2019-godu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.11.26; ДВА ПУТИ НАИСКОСОК; МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ: ГОРОЖАНЕ ОСВАИВАЮТ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА

На прошлой неделе президент России **Владимир Путин** и мэр Москвы **Сергей Собянин** запустили в столице движение по двум первым Московским центральным диаметрам (МЦД) - «Белорусско-Савеловскому» от Одинцова до Лобни и «Курско-Рижскому» от Нахабина до Подольска. Уже в первый день работы наземным метро воспользовалось более 500 тысяч человек, а за три дня диаметры перевезли почти 1,4 млн пассажиров. Станции московских центральных диаметров

Не обошлось и без технических сбоев - неоткрывающиеся двери, нарушения графика движения, проблемы с турникетами и «Тройками». Чтобы нормализовать движение, властям города пришлось принять целый ряд решений и внести корректировки в работу систем. В частности, в течение двух первых недель сделали проезд на МЦД бесплатным. Корреспондент «РГ» прокатился по диаметрам после запуска, пообщался с первыми пассажирами и оценил новые маршруты.

А это точно диаметры?

Начинаю путь от Савеловского вокзала. «Тройку» вроде перепрограммировали, турникет должен открыться. Прикладываю, действительно загорается зеленая лампочка, можно проходить. На платформе суета. «Мне в Лобню, я на той платформе?» - громко спрашивает женщина. «Нет! Это на Одинцово, а в Лобню напротив, спускайтесь в переход!» - кричит в ответ сотрудник станции. Подходит поезд - обычная электричка ЦППК. Пассажиры явно в растерянности. Интересуются: «А «Иволга»-то где?». «Садитесь, идет со всеми остановками!» - бегло выкрикивает контролер, наполовину высовываясь из дверей. «А это что, тоже по «Тройке»? Это МЦД?» - продолжают волноваться граждане. «Да, да, да! Заходите скорее», - кричат им в ответ.

Большинство пассажиров пока действительно не осознали, что все поезда, которые останавливаются на «диаметральных» станциях, ходят по маршрутам МЦД. А «Иволга» - это просто новый поезд, который добавили для сокращения интервала. Всего их пока 39 на двух диаметрах. Конечно, можно дожидаться именно ее, но до нужной станции довезет

любой состав, будь то электричка «Комфорт плюс» или вообще «Аэроэкспресс». Нам повезло, подошла как раз «Иволга». Днем в вагонах полно свободных мест. Москвичка Лариса Горбачева живет в Орехове-Борисове, решила прокатиться по новому маршруту до станции «Инновационный центр» в Сколково. «Интересно опробовать новый транспорт. Когда МЦК запустили, я тоже всю неделю каталась. Теперь ехать одно удовольствие. Это уже не те прокуренные электрички, к которым привыкло наше поколение. Трудно поверить, что эти отличные поезда у нас, в России, да еще и российского производства», - говорит пенсионерка.

Проходит 15 минут, и мы уже на Тестовской, у небоскребов Москва-Сити. На метро бы доехали за 20 минут по БКЛ без пересадок. На МЦД оказалось быстрее, плюс не надо спускаться и подниматься по эскалаторам - дополнительная экономия времени. Решаем сойти здесь и перебраться на противоположную платформу, чтобы поехать в противоположную сторону.

Прикладываю «Тройку» к турникетам на выходе. На МЦД, напомним, двойная валидация. Не сработало. Датчик не реагирует, хотя у меня месячный абонемент. Подбегает контролер, прикладывает так называемую карту поста, она открывает все турникеты на станции. «Тройки» почти ни у кого не работают», - признается он. Рядом пробует свой билет еще одна пассажирка - результат тот же. «И в Лобне валидатор на вход не работал. Сказали заходить просто так, - рассказывает Оксана Лукичева. - А так, конечно, здорово! За час до Сити за 45 рублей».

В первые дни после запуска проекта москвичи делились в соцсетях информацией о том, что валидаторы не работают на большинстве станций. Зато интервалы следования поездов почти всегда удавалось соблюдать. Исключением стал серьезный сбой на втором диаметре утром в пятницу. «Иволга» вышла в 7.50 из Нахабина, а в 8.05 должна была отъехать от Павшина на Москву. Но из-за проблем с дверью состав так и не отправился. «Сначала пассажиры 15 минут сидели в поезде. Потом машинист попросил всех покинуть вагоны. На платформе мы ждали следующий поезд еще 30 минут», - рассказывает пассажир злополучной электрички.

Заплатите потом

Когда стало очевидно, что работа новой билетной системы требует отладки, мэр Москвы принял решение сделать проезд по МЦД на ближайшие две недели бесплатным. За это время специалисты должны устранить все проблемы в работе автоматики. Как отметил градоначальник, разбираться с погрешностями будут «последовательно и спокойно», но при этом в максимально короткие сроки. А пока москвичи и жители области могут хорошо сэкономить на поездках.

Причем бесплатно в это время можно кататься не только до Одинцова, Лобни, Нахабина и Подольска в зоне «Пригород», но и по всей «Дальней» зоне в пределах Московской области. Это значит, что по второму диаметру можно съездить в Чехов или даже Серпухов, а по первому, например, в Можайск или Голицыно.

Не ожидали транспортники и такого мощного пассажиропотока - более полумиллиона человек в день. Чтобы не допустить коллапса, решили удлинить весь подвижной состав диаметров. «Приняли решение с 25 ноября на МЦД-2 увеличить составность всех поездов до 10-11 вагонов. Таким образом, в часы пик количество пассажирских мест будет больше на 30%, а с момента запуска - на 49%. На МЦД-1 количество вагонов увеличим в течение следующих 15 дней», - заявил Собянин.

Кстати

В строю прибыло

После запуска МЦД на диаметрах открылись сразу две новые станции. Так, 23 ноября на маршруте второго диаметра появилась остановка Волоколамская. С нее за две минуты можно перейти на одноименную станцию Арбатско-Покровской линии. А на следующий день в районе Павшинской поймы в Подмосковье введена станция Пенягино. Как

ожидается, в сутки ею будут пользоваться 4 тысячи пассажиров, а к 2023 году дневной пассажиропоток перевалит за 5 тысяч.

<https://rg.ru/2019/11/26/moskovskie-centralnye-diametry-gorozhane-osvaivaiut-novyj-vid-transporta.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; АРТЮХОВ ОЦЕНИЛ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЯМАЛЕ

Развитие в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) транспортной инфраструктуры откроет новые перспективы для бизнесменов, сообщает во вторник пресс-служба губернатора.

Губернатор Ямала Дмитрий Артюхов посетил рыболовецкую артель «Орион» в Салехарде. Предприятие работает более 20 лет. В 2017 году запущен новый завод по производству рыбной продукции.

«При строительстве завода были задействованы ресурсы, которые округ предоставляет малому бизнесу: льготное кредитование, поручительство и лизинг оборудования. Благодаря этому предприятие выпускает продукцию, востребованную не только на Ямале, но и на рынках Урала, и в столице. Развитие в округе транспортной инфраструктуры, в том числе открытие автомобильного проезда между Надымом и Салехардом, откроет новые перспективы для предпринимателей. Это даст возможность для расширения производств и создания рабочих мест. Это то, ради чего поддержка и оказывается», – приводят в сообщении слова Артюхова.

<https://ria.ru/20191126/1561625365.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; КРЫМ ОБСУДИТ С СИРИЕЙ ОТКРЫТИЕ МОРСКОГО И АВИАЦИОННОГО СООБЩЕНИЯ

Крым обсудит с сирийской стороной открытие морского грузового и авиационного сообщения, в этих целях крымский регион планирует посетить **министр транспорта** Сирии, сообщил вице-премьер крымского правительства - постпред Республики Крым при президенте РФ Георгий Мурадов.

«Мы ожидаем визита в Крым министра транспорта Сирийской Арабской Республики. Будем с ним обсуждать вопрос транспортировки грузов, прежде всего, морским путем и авиационным», - сказал Мурадов в рамках круглого стола «Диалог бизнеса Крым – Сирия: развитие торговых отношений».

По его словам, крайне важно обозначить транспортную логистику между крымским регионом и Сирией.

<https://ria.ru/20191125/1561571920.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР МИХАЙЛОВ; 2019.11.26; САМОЛЕТЫ ИЩУТ ТАЛАНТЫ; АВИАЦИОННОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ НУЖДАЕТСЯ В КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРАХ

Несмотря на то что Россия входит в шестерку высокотехнологичных стран, обладающих компетенцией по разработке авиационных двигателей, в истории отрасли был почти двадцатилетний застой. И только в последнее десятилетие авиадвигателестроение начало ощущать подъем.

Время забвения не могло не сказаться на этом направлении промышленности. И сейчас для активного развития отрасли нужно поднять и разобрать целый пласт проблем. Одна из них касается подготовки квалифицированных кадров. Как переломить ситуацию, обсуждали на заседании президиума научно-технического совета ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) на базе Уфимского государственного авиационного технического университета (УГАТУ).

По словам президента АССАД Виктора Чуйко, в последние годы российские авиакомпании используют, в основном, самолеты иностранного производства - Boeing, Airbus и Embraer.

- Из более чем тысячи воздушных судов гражданской авиации российских - порядка 50, - говорит он. - В 80-е годы XX века страна ежегодно выпускала 300 пассажирских самолетов, в прошлом году было построено всего 29.

Тем не менее генеральный конструктор АО «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев считает, что последние десять лет авиастроение в России выходит из того «бардака», который был в 90-е годы, и развивается, причем успешно и по всем направлениям. Именно поэтому отрасли необходим квалифицированный персонал, прежде всего инженерно-технические работники.

В АССАД, помимо 90 фирм, работающих в этой сфере, входит и шесть профильных университетов. И руководство высших учебных заведений прекрасно понимает нужды промышленников в отношении кадров. В их числе и Уфимский государственный авиационный технический университет.

- Все мы знаем выражение: «Пришли на работу - забудьте, чему вас учили в вузе». Чтобы исключить данную ситуацию, УГАТУ совместно с предприятиями республики осуществляет интеграцию образования и промышленности. В частности, заводы, заинтересованные в качественно подготовленных кадрах, создают в вузе базовые кафедры, где преподают представители этих самых предприятий. Они обучают студентов именно с производственной позиции. Помимо этого, представители предприятий курируют научно-исследовательскую деятельность студентов и аспирантов, тематику которых определяет базовая кафедра в интересах предприятия партнера, - рассказал врио ректора УГАТУ Сергей Новиков. - Зачастую лабораториями для студентов становятся производственные площадки предприятий. Практика проходит там же. Все это позволяет студентам получить востребованные знания и компетенции, легко влиться в производственный процесс после окончания вуза. Для самого вуза такой подход к обучению - возможность идти в ногу со временем, участвовать в научно-исследовательской деятельности в интересах предприятия-партнера, получать доступ к производственному оборудованию, корректировать учебные планы направлений подготовки в соответствии с потребностями предприятий.

Надо сказать, что и в самом вузе имеются научные центры и лаборатории, оснащенные оборудованием, которое позволяет проводить уникальные экспериментальные исследования и получать научные результаты мирового уровня.

Но все же вопрос обеспечения кадрами авиастроительной отрасли даже на уровне Башкортостана, где работает несколько профильных предприятий - УМПО, УНПП «Мотор», КумАПП, УППО, должен решать не только вуз. Это задача республиканского уровня. Тем более что речь идет не столько о кадровой, сколько о научной составляющей развития отрасли. И власти Башкортостана это понимают.

Руководитель администрации главы Башкортостана Александр Сидякин отметил, что в решении задачи поможет республиканский научно-образовательный центр (НОЦ).

Основные направления, которые планируется реализовывать при помощи НОЦ, это цифровая «зеленая» химия, «энергетика и цифровые сети», «биомедицина, генетика и органика», «инжиниринг и передовые производственные технологии».

В состав НОЦ войдут университеты и научные организации, крупный и средний бизнес, корпорация развития региона. Причем у каждого участника будет возможность реализовать свои интересы. В частности, крупные предприятия, в том числе и авиационной промышленности, смогут подавать заявки научному блоку на необходимые для производства технологии и продукты, повышать компетенции своих сотрудников и создавать совместные с университетами и научными институтами лаборатории. Вузы и НИИ, в свою очередь, найдут потенциальных спонсоров в лице тех же предприятий для

реализации инновационных проектов, станут формировать новые образовательные программы с учетом интересов работодателей. Найдется и место для малого бизнеса, который сможет получить поддержку для выпуска продукции, необходимой той или иной сфере. В том числе и для авиационной промышленности.

<https://rg.ru/2019/11/26/reg-pfo/v-bashkirii-kadry-dlia-aviaotrasli-nachnut-gotovit-po-novomu.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.26; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ЭКЗАМЕНЫ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ; ЗАЧЕМ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МЕНЯЕТ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ НАВЫКОВ ВОДИТЕЛЕЙ

В России стартует масштабная реформа образования водителей и допуска граждан за руль транспортных средств. В ближайшее время будут внесены изменения в ПДД: в частности, будет уточнен возраст, с которого обучаемый вождению может допускаться к учебной езде, будет снят запрет на обучение на автомагистралях. Центральное новшество реформы — объединение экзаменов в городе и на площадке в единое непрерывное тестирование — вступит в силу в октябре 2020 года.

Комплексный подход

Реформа образования водителей началась еще в 2013 году и не прекращалась последние шесть лет. Была отменена самоподготовка (экстерн), введены новые категории водительских прав (включая М, А1 и т. д.), ужесточены требования к автошколам и правила сдачи экзаменов, введены регулярные проверки образовательных организаций Госавтоинспекцией. Все это привело к 15%-му сокращению числа ДТП с начинающими водителями.

Еще в 2017–2018 гг. в Госавтоинспекции начали обсуждать дальнейший вектор развития экзаменов: эксперты пришли к выводу, что проверять навыки водителей лучше в комплексном тестировании. «Перед нами стоит задача — выпустить кандидатов в водители уже полностью подготовленными и интегрированными в поток движения, — рассказывал начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант Михаил Черников. — Мы предусматриваем объединение их в единый практический экзамен, который позволит нам видеть уровень владения всеми навыками вождения в комплексе в реальных условиях. На площадках навыки проверяются в рамках внутреннего экзамена в автошколе, этого достаточно, трудности возникают именно в потоке». Упражнения на площадке лишь имитируют ощущение управления автомобилем в условиях движения, поясняли в Госавтоинспекции. Гораздо важнее уметь проезжать перекрестки, выбирать дистанцию, совершать безопасные обгоны — отсутствие этих навыков (а не первоначальных навыков вождения, прививаемых на площадке) провоцирует основную долю ДТП по вине начинающих водителей.

Как подчеркнул президент РФ **Владимир Путин** на коллегии МВД России: «Актуальной задачей остается повышение безопасности дорожного движения. Ситуация на дорогах, несмотря на определенные улучшения, по-прежнему остается сложной: каждый день в ДТП погибают почти 50 и получают ранения около 600 человек. Это очень много, трагически много».

Летом 2018 года Госавтоинспекция подготовила проект изменения в постановление правительства № 1097 и ряд других нормативных актов. Документ вызвал споры и жаркие дискуссии экспертов и правозащитников. Проект критиковали ряд федеральных ведомств, включая Минэкономики и **Минтранс**. Но в результате многочисленных совещаний, круглых столов и пресс-конференций руководству российской Госавтоинспекции удалось убедить общественность и чиновников в необходимости проведения масштабной реформы и правильности выбранного вектора. Все межведомственные споры были устранены. Замечания и просьбы многих образовательных организаций и экспертов обучения водителей были учтены в проекте. Осенью 2019 года документ был направлен в

правительство на финальную доработку: до конца года документ будет представлен на подпись главе правительства России.

Готовь экзамен летом

Планируемая реформа начнет действовать поэтапно. Изменения можно поделить на несколько частей. Первый блок — это изменения, которые начнут действовать уже до конца 2019 года. Уточняются основания для отказа в приеме экзаменов и выдаче водительского удостоверения, среди которых — невыполнение условий для возврата водительских прав после лишения (КоАП требует закрыть все задолженности по штрафам и пройти медицинское освидетельствование) и отсутствие лицензии у автошколы во время обучения. Последний пункт должен заставить граждан внимательнее относиться к выбору образовательной организации и проверять все документы перед заключением договора.

Вносятся важные изменения в ПДД. Впервые вводятся термины «обучаемый вождению» (лицо, проходящее профессиональное обучение в автошколе, имеющее первоначальные навыки управления ТС и освоившее ПДД) и «обучающий вождению» (педагог, соответствующий стандартам и квалификационным требованиям, имеющий право управления той категории, по которой он обучает). Уточняется минимальный возраст обучения вождению: для автобуса, троллейбуса или трамвая (D, Tб, Tm) — с 20 лет. Впервые снимается запрет на обучение вождению на магистралях с разрешенной скоростью движения выше 60 км/ч. Об этом пункте давно просили автошколы: умение двигаться по оживленным трассам — важный навык, без которого будущему водителю будет сложно за рулем.

Вносятся также ряд технических, но важных уточнений. К примеру, лица, временно проживающие либо временно пребывающие на территории РФ, смогут обратиться по вопросам проведения экзаменов, обмена иностранных водительских прав и получения российских удостоверений в любое экзаменационное подразделение независимо от региона.

Второй блок изменений вступает в силу с 1 октября 2020 года. Отложенный срок вступления документа нужен для подготовки экзаменационных подразделений и автошкол к изменениям порядка проведения экзаменов и учебной езды, а также для разработки нового административного регламента (в нем будут описаны детали экзаменации): его утвердят приказом МВД.

Основное новшество — это объединенное тестирование для проверки навыков вождения будущего водителя. Непрерывный получасовой экзамен будет состоять из элементов площадки (заезд в бокс, параллельная парковка, разворот в ограниченном пространстве, остановка и начало движения на подъеме и спуске) и города (проезды перекрестков, левые и правые повороты, развороты, проезд железнодорожного переезда, перестроение, обгон или опережение, движение с максимальной скоростью, проезд пешеходных переходов и автобусных остановок). Для первой части экзамена должны использоваться закрытые площадки и автодромы, а также территории с малоинтенсивным движением транспорта и пешеходов (например, тупиковые участки улиц за пределами жилой застройки).

Другое важное нововведение — новые правила составления учебных маршрутов. Сейчас они известны заранее (их публикуют у себя на сайтах подразделения Госавтоинспекции), обучающийся вождению может маршруты зазубрить, но в реальных дорожных условиях будет чувствовать себя неуверенно, отмечает заместитель начальника отдела регистрационной и экзаменационной деятельности ГУОБДД МВД России полковник полиции Николай Гиляков. В 2020 году Госавтоинспекция будет публиковать перечень лишь всех возможных улиц, которые могут попасть в состав маршрута в любой комбинации. Конечное решение будет принимать экзаменатор — заранее известно оно не будет.

Впервые вводится процедура аннулирования результата экзамена. Основанием для этого может быть жалоба кандидата в водители на отрицательную оценку экзаменатора, предоставление подложных или поддельных документов (например, медицинских справок о состоянии здоровья) и проведение экзамена с нарушением требований правил. Результаты смогут аннулировать и в тех случаях, когда на тестирование пришел иностранец с национальными правами, но от зарубежных коллег поступила информация, что удостоверение вообще не выдавалось.

Уточняются также сроки проведения повторных экзаменов для тех, кто их не сдал. Повторная проверка теоретических знаний будет назначена не раньше чем через 7 дней (но не позже 30), повторная проверка навыков вождения на объединенном экзамене — также не раньше 7 дней (но не позже 60 дней). Если кандидат не прошел тест и с третьей попытки, то следующая будет назначаться не раньше чем через месяц, но не позднее чем через 3 месяца. Сегодня установлены минимальные сроки назначения повторных экзаменов, но нет максимальных, пояснил полковник полиции Николай Гиляков. «Например, гражданин не сдал экзамен и может прийти на повторный не ранее 7 дней, а ему назначается дата следующего экзамена через 3 месяца, это не запрещено, — говорит он. — Чтобы исключить такие ситуации, и устанавливается максимальный срок пересдачи. Он может быть превышен только по заявлению гражданина (например, уезжает в командировку и просит экзамен перенести на более поздний срок)».

Позитивный эффект: мнение экспертов

Планируемые нововведения помогут сделать процедуру оценки водительских навыков граждан более современной и прозрачной, уверен глава Союза автошкол Москвы Александр Ачкасов. «Отказ от проведения первого этапа практического экзамена на закрытой площадке соответствует практике стран с высокими показателями безопасности дорожного движения, — говорит он. — В течение многих лет эксперты в сфере подготовки водителей обращали внимание ГИБДД на неэффективность первого этапа практического экзамена как способа определить, готов ли кандидат в водители к безаварийному управлению транспортным средством в реальных дорожных условиях».

Ученики автошкол сегодня натаскиваются на выполнение упражнений на площадке, добавляет президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева, а в реальной обстановке на дороге или во дворе выполнить эти же элементы не могут: не хватает привычных конусов и вешек. «Пример европейских стран, где нет площадок или автодромов и экзамены и обучение проводятся в реальных условиях, показывает гораздо лучшую подготовленность начинающих водителей к разным ситуациям, — поясняет она. — Любой экзамен задает планку и определяет качество обучения. И если Госавтоинспекция будет оценивать навыки управления транспортным средством в реальной обстановке, то и учить будут с прицелом на это». После экзамена, отмечает Елена Зайцева, обычно наступает тяжелый период самостоятельного вождения начинающего водителя — без инструктора и закрытых от движения площадок. «Новичок должен быть готов, прежде всего, к этому, а не только к походу в ГИБДД за заветной корочкой», — говорит она.

Введение экзамена в условиях, изолированных от реального дорожного движения, привело к возросшему умению начинающих водителей парковаться и снижению правильно действовать на дороге и ориентироваться в сложной обстановке, отмечает глава Союза авто-школ Санкт-Петербурга и Ленинградской области Александр Сальников. «Безусловно, все необходимые элементы практической подготовки водителя (возможно, кроме крупногабаритных транспортных средств) необходимо проверять только в реальных условиях», — считает он.

«При грамотной организации нового практического экзамена время, затраченное на получение гражданами госуслуги, сократится, — уверен Александр Ачкасов. — Но успех реформирования системы приема экзаменов будет зависеть от того, насколько

продуманными и адекватными окажутся механизмы реализации их изменений. Постановление носит, по сути, рамочный характер и должно быть адаптировано к конкретным условиям каждого экзаменационного подразделения и каждого экзаменационного маршрута. Если механизмы реализации будут тщательно и детально проработаны, то эффект от предлагаемой реформы будет положительным. Есть уверенность, что так оно и будет».

Продолжение реформы

Между тем настройка системы образования кандидатов в водители будет продолжена и после принятия постановления.

Госавтоинспекция уже начала работу над совершенствованием теоретического экзамена. Сегодня, напомним, 800 вопросов (задач) разделены на 40 билетов, каждый из которых поделен на два комплекта — для легковых категорий (с М по В) и грузовых (с С по D). Однако принципиальных отличий между билетами сегодня немного, а они должны быть. Гражданам, претендующим, к примеру, на категории А или СЕ, нужно предложить специальные задачи по проверке знаний управления мотоциклом и грузовиком с прицепом, соответственно.

По российским правилам, напомним, во время теории можно совершить две ошибки, за каждый промах надо ответить еще на пять вопросов, но и эта система далека от совершенства. В Госавтоинспекции активно изучают опыт проведения экзамена Германии, Великобритании и Норвегии. В некоторых странах действует балльная система: кандидат признается сдавшим экзамен, если набрал минимальную сумму баллов или не превысил максимально допустимого количества ошибок. При этом водитель может получить отрицательную оценку не только в случае недобора баллов, но и в случае неправильного ответа на вопрос, касающийся серьезных нарушений (например, не знает, когда нельзя выезжать на полосу встречного движения). Все эти нововведения, возможно, войдут в готовящийся проект нового регламента по приему экзаменов.

В Госавтоинспекции планируют также усложнить процесс получения некоторых водительских категорий. Сегодня права категории А можно получить в 18 лет, А1 и М — в 16 лет, предлагается новая ступенчатая система: категорию А можно будет открыть не ранее 22 лет, но сначала нужно будет научиться водить маломощный мотоцикл. Для этого введут новую подкатеорию А2 (можно открыть в 20 лет), которая позволит управлять байками мощностью не более 35 киловатт (47 л. с.) При этом мотоцикл не должен быть слишком легким: соотношение мощности к массе должно быть не более 200 ватт (0,27 л. с.) на 1 кг. Например, при мощности мотоцикла в 30 киловатт (41 л.с.) его разрешенная максимальная масса должна быть не менее 150 кг. Если опыта вождения вообще нет, то сесть за руль полноценного мотоцикла можно будет не раньше 24 лет.

Похожую схему планируется внедрить и у «тяжелых» категорий. При отсутствии стажа минимальный возраст для управления грузовиком максимальной массой более 7,5 тонн планируется повысить с 18 до 21 года, автобусом с 16 и более местами — с 20 до 24 лет. Невозможно будет получить права этих категорий, не имея опыта вождения легковой машиной или легким грузовиком (до 7,5 тонн) или маломестным автобусом (до 16 сидячих мест) в течение года. Для закрепления этих правил уже разработаны изменения в закон «О безопасности дорожного движения», которые сейчас проходят общественное обсуждение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171329>

КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.26; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ДЕЛАТЬ ТРИ ФОТОГРАФИИ ВО ВРЕМЯ ТЕХОСМОТРА

Минтранс подготовил проект приказа о требованиях к фотографиям во время прохождения техосмотра. Документ размещен на regulation.gov.ru.

Операторы ТО, напомним, будут обязаны делать фотографии приезжающих машин и передавать их в информационную систему — это заложено в законе, который вступит в силу в 2020 году. Приказ **Минтранса** конкретизирует детали. Должно быть сделано три фотографии: перед началом диагностирования (снимок сзади, позволяющий определить марку, модель, цвет и номер машины), во время процедуры ТО (фото идентификационного номера машины) и в конце (снимок спереди). Файлы с изображением должны содержать дату, время, координаты места фотографирования и «быть некорректируемыми». Объем фотографии — не более 512 килобайт, разрешение — не менее 300 dpi.

«Координаты места нахождения транспортного средства в пункте технического осмотра должны находиться в радиусе 150 метров от координат пункта технического осмотра, — уточняется в приказе. — Степень сжатия изображения должна обеспечивать отсутствие видимых артефактов сжатия, ступенчатых изменений цвета или зубчатых границ в областях переходов цвета».

<https://www.kommersant.ru/doc/4172069>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; РЕГИОНАМ МОГУТ ПРЕДОСТАВИТЬ ПРАВО СНИЖАТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД

Комиссия Мосгордумы по законодательству, регламенту правилам и процедурам разработает законодательную инициативу по предоставлению регионам права снижать размер штрафов, в том числе за нарушение правил платной парковки, сообщил журналистам глава комиссии Александр Семенников.

«Сегодня, если формально отвечать, мы не можем в Москве снизить размер штрафа, нам не даёт это право федеральный кодекс. Он должен делегировать субъектам РФ право снижать размер штрафа... Мы можем поработать над тем, чтобы такую федеральную инициативу предложить», - сказал Семенников.

Он пояснил, что непосредственно сегодня обсуждалось снижение штрафа за нарушение правил платной парковки, но в дальнейшем оно может распространяться и на другие нарушения.

Во вторник в Мосгордуме прошло заседание круглого стола на тему возможности уменьшения суммы административного штрафа за размещение транспортного средства на платной городской парковке, если данная выплата осуществлена в двадцатидневный срок.

<https://ria.ru/20191126/1561635482.html>

ТАСС; 2019.11.26; ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО ЧЕТЫРЕМ МОСТАМ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ

Проектно-изыскательные работы по четырем мостам через реку Вилюй, которые обеспечат круглогодичное сообщение между Якутском и Мирным через федеральную трассу «Вилюй», начнутся в 2020 году, сообщила пресс-служба правительства во вторник. «Вилюй» - проектируемая автомобильная дорога федерального значения, которая должна соединить Иркутскую область и Якутию. Предполагается, что маршрут трассы будет проходить из Тулуна Иркутской области через Братск, Усть-Кут и Мирный с конечной точкой в Якутске. Сейчас существуют участки будущей трассы от Тулуна до Усть-Кута, от Мирного до Якутска, остальные - преимущественно по зимним переправам, из-за чего дорожного сообщения не бывает до полугода.

«В 2020 году стартуют проектно-изыскательные работы по четырем мостовым переходам через реку Вилюй, самый крупный из которых возведут в Верхневилуйском улусе. Ориентировочно длина моста составит 1,7 км, а протяженность подходов - 20 км. Строительство данных объектов начнется в ближайшие годы после утверждения проектов. Это позволит обеспечить круглогодичное автомобильное сообщение от Якутска

до Мирного», - привела пресс-служба слова заместителя руководителя Федерального дорожного агентства (**Росавтодор**) Евгения Туриева.

В 2020 году планируется также завершить строительство трех мостов через реку Тюкян на границе Нюрбинского и Верхневилуйского районов, через реку Сасар-Юрях в Сунтарском районе и через реку Малая Ботуобуя в Мирнинском районе. Также должна пройти реконструкция искусственного водопропускного сооружения, предназначенного для пропуска небольших объемов воды под автомобильной дорогой, через реку Улахан-Мугур в Сунтарском районе.

Длина трассы «Виллой» составит до 3 тыс. км. Интенсивное строительство автодороги велось в период с 2002 по 2005 годы. Необходимость строительства была обусловлена освоением нефтегазовых месторождений и развитием алмазодобывающего производства на западе республики. Трасса получила статус федеральной в 2007 году, после чего началось ее активное строительство. Единственным препятствием для круглогодичности этой федеральной трассы является отсутствие мостов.

<https://tass.ru/ekonomika/7201595>

КОММЕРСАНТЬ # САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; КАНТЕМИРОВА ОЛЬГА, ВОЙЦЕХОВСКАЯ ЯНА; 2019.11.27; ВСД ПОСТАВИЛИ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ; ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ЕЩЕ ОДНОЙ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ ОДОБРЕН ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ

Как выяснил «Ъ», правительство России одобрило проект строительства Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), более известной под неофициальным названием Восточный скоростной диаметр, и включило ее в список потенциально приоритетных федеральных проектов, для которых требуется подтвердить финансирование. Однако аналитики и транспортные инженеры расходятся в оценках значимости проекта для Петербурга.

На прошлой неделе правкомиссия по транспорту включила ШМСД в лист ожидания Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ), сообщил «Ъ» представитель вице-премьера **Максима Акимова**. Это значит, что по результатам проведенного ранжирования индекс социально-экономических эффектов проекта имеет значение выше среднего и **он** будет внесен в федпрограммы КПМИ в случае определения дополнительных источников финансирования, достаточных для его реализации, уточнил собеседник «Ъ».

Согласно последнему представленному расчету, стоимость ШМСД составляет 182,8 млрд рублей. Однако часть с затратами Ленобласти еще определяется: предварительная оценка всего ШМСД может доходить до 215 млрд рублей, говорит источник «Ъ».

Петербург запрашивал федеральное финансирование на ШМСД по аналогии с ЗСД. По словам двух источников «Ъ», правкомиссии представлена стоимость в размере 160 млрд рублей. Это цена в границах КАД, объясняет один из собеседников «Ъ». Так, говорит источник «Ъ» в правительстве Петербурга, 56,9 млрд рублей предполагается выделить из федерального бюджета, 28 млрд рублей - из регионального, еще 28 млрд рублей - через возмещение НДС, остальное - частные инвестиции. Председатель комитета по дорожному хозяйству Ленобласти Денис Седов не стал комментировать финансовые параметры проекта.

В АО «ЗСД», которое отвечает за разработку проектной документации, сообщили, что она будет готова в 2020 году. Конкурс на поиск концессионера планируют объявить в первом полугодии 2020 года, добавили в комитете по инвестициям.

Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин называет проект ШМСД «инъекцией из машин». По его мнению, магистраль приведет в центр города дополнительный объем трафика из области, генератором которого выступит Всеволожский район.

«Проект создает угрозу транспортной связности Фрунзенского, Московского, Невского районов с центром, потому что добавляет потенциально большой транспортный поток на развязки, которые имеют выход на транзитные дороги. Если сейчас движение между югом и центром в отличие от движения между центром и севером города достаточно свободное, то в случае появления развязок ШМСД про эту «свободу» можно будет забыть», - считает эксперт, приводя в пример ситуацию на съездах с ЗСД на Благодатную улицу и Богатырский проспект. Он относит к более целесообразному вложению средств строительство дополнительных мостов через Неву, например в створе Большого Смоленского проспекта, по трассе Орловского тоннеля, и создание еще одной переправы между центром и Васильевским островом. Имеет смысл развивать системы скоростного наземного сообщения, так называемый BRT и ЛРТ транспорт, которые вносят большой вклад в разгрузку улично-дорожной сети от личного транспорта, а также шестую линию метрополитена до Охты, уверен эксперт.

Генеральный директор «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что ЗСД радикально улучшил транспортную ситуацию в городе и по уровню потенциального влияния ВСД будет сопоставимым: наиболее существенно улучшится транспортная ситуация для жителей Красногвардейского и Невского районов, а также города Кудрово. Вопросы вызывает очень высокая стоимость проекта: так, при одинаковой с ЗСД заявленной стоимости проекта (с учетом участков ШМСД в Ленобласти) его протяженность в 1,7 раза меньше и фактически соответствует протяженности ЗСД на искусственных сооружениях, отмечает эксперт. Таким образом, либо на ВСД будет выше тарифная нагрузка, либо возрастет нагрузка на бюджет Санкт-Петербурга, если доход от эксплуатации будет ниже пороговой величины, как это пока происходит на ЗСД, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172009>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.11.27; МЕСТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ПОЯВЯТСЯ ВО ВСЕХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ

Расширились полномочия Минтранса по регулированию сферы железнодорожного транспорта. В частности, Минтранс РФ (по согласованию с Министерством труда и социальной защиты РФ) будет устанавливать порядок обеспечения условий доступности для инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых на вокзалах и в поездах услуг. Соответствующее Постановление Правительства вступило в силу 27 ноября.

Кроме того, ведомство, по согласованию с Министерством здравоохранения РФ будет определять порядок проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, а также обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров.

Минтранс также установит сроки доставки грузов, порожних грузовых вагонов ж/д транспортом и правила их исчисления, правила текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, перечень грузов, которые можно перевозить в открытом подвижном составе, а также перечни грузов, которые можно перевозить насыпью и навалом.

Эти разделы по каким-то причинам не были перечислены в Положении о Минтрансе, хотя министерство по этим пунктам издавало соответствующие приказы и в Минюсте они регистрировались.

<https://www.pnp.ru/social/mesta-dlya-invalidov-poyavyatsya-vo-vsekh-passazhirskikh-poezdakh.html>

RNS; 2019.11.26; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ ЭЛЕКТРИЧКИ НА ПОЛУОСТРОВЕ

Компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ), которая ранее была назначена оператором железнодорожных перевозок в Крым, создала «дочку» для осуществления пригородного сообщения на полуострове, сообщила RNS представитель компании.

«ГСЭ рассматривает варианты организации пригородных перевозок в Крыму как дополнение к создаваемой маршрутной сети дальнего следования»,— сообщили RNS в ГСЭ.

В компании отметили при этом, что говорить о конкретных решениях пока рано.

«Вопросы привлечения подвижного состава и графика движения находятся на стадии обсуждения с Крымской железной дорогой, профильными органами субъектов РФ», — добавили в ГСЭ.

Ранее в октябре компания зарегистрировала «дочку» «Южная пригородная пассажирская компания» (ЮППК) для «перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в регулируемом секторе», следует из базы данных СПАРК.

<https://rns.online/transport/Operator-zhd-perevozok-v-Krim-mozhet-zapustit-elektrichki-na-poluostrove-2019-11-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ФСК НАМЕРЕНА ВЗЫСКАТЬ С КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО ПОЧТИ 1 МЛРД РУБ

ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) направило в Арбитражный суд Москвы заявление с требованием взыскать с АО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» (ТЭПК, подконтрольно Руслану Байсарову) 968,7 млн рублей, следует из картотеки арбитражных дел.

Заявление пока не принято к производству, соответственно, не назначено и первое заседание по делу.

С чем связаны предъявленные претензии, в картотеке не раскрываются.

Оперативно получить комментарии компаний «Интерфаксу» не удалось.

ТЭПК является концессионером проекта по строительству 410 км ж/д ветки Кызыл-Курагино с выходом на Транссибирскую магистраль. По новой железной дороге АО планирует вывозить уголь с Элегестского угольного месторождения (Тува, лицензия принадлежит ТЭПК), запасы которого составляют свыше 850 млн тонн коксующегося угля. Сейчас ж/д сообщение в Туве отсутствует.

Байсаров и глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в апреле 2019 года подписали соглашение о строительстве этой железной дороги. РЖД будут выступать генеральным подрядчиком строительства.

По итогам подписания соглашения Байсаров сообщил, что железная дорога будет строиться 4,5-5 лет, а строительство ГОКа на Элегесте займет 4 года. «Нам раньше, чем через год после начала строительства Кызыл-Курагино, нельзя приступать к строительству ГОКа, потому что как только мы ГОК построим, нам нужно будет производить уголь», - отмечал он.

При этом в октябре осведомленный источник «Интерфакса» сообщал, что банки не хотят финансировать проекты ТЭПК по строительству горно-обогатительного комплекса на Элегестском угольном месторождении и угольного портового терминала в районе мыса Бурный в Хабаровском крае без госгарантий.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; РЖД ВДВОЕ СОКРАЩАЮТ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ СООБЩЕНИЕМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ-ТАЛЛИН

ОАО «Российские железные дороги» с 7 февраля 2020 года в два раза сокращает число поездов, следующих маршрутом Москва-Петербург-Таллин.

Российская компания сообщила эстонской стороне, что пошла на этот шаг в целях «снижения убыточности российско-эстонского сообщения из-за низкого международного пассажиропотока», пишет во вторник газета Rus.Postimees, в распоряжении которой оказалось письмо заместителя генерального директора РЖД Дмитрия Пегова.

В частности, в письме уточняется, что с 7 февраля 2020 года пассажирский поезд будет отправляться из Москвы по пятницам, субботам и воскресеньям, а из Таллинна - с 8 февраля по субботам, воскресеньям и понедельникам с использованием соответствующей схемы поезда N 33/34 Москва-Петербург-Таллин.

При этом указывается, что исключением станут периоды повышенного спроса, когда поезд будет курсировать ежедневно: с 29 апреля по 11 мая 2020 года, с 29 мая по 31 августа 2020 года и 3-4 ноября 2020 года.

Комментируя сообщение российской стороны, представитель фирмы Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога) Моника Лиллес (Monika Lilles) отметила, что, «конечно, Эстонская железная дорога не считает это (сокращение числа рейсов) целесообразным, и мы высказали свою позицию по этому поводу российским коллегам».

Она назвала очевидным тот факт, что год от года количество пассажиров поезда Таллинн-Петербург-Москва увеличивалось. В качестве позитивной новости Лиллес назвала то, что «на нынешний рождественский период запланированы восемь дополнительных поездов, что является рекордом за все годы существования поезда».

«Мы продолжаем переговоры с Российской железной дорогой и надеемся, что график движения этого поезда не изменится», - сказала представитель Eesti Raudtee.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7201373>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ГОЛОВНОЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ВЫЙДЕТ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ 12 ДЕКАБРЯ

АО «Балтийский завод» (Санкт-Петербург, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) в середине декабря планирует приступить к ходовым испытаниям головного атомного ледокола «Арктика» проекта 22220, сообщил журналистам генеральный директор «Балтзавода» Алексей Кадилов.

«Двенадцатого декабря», - сказал Кадилов, отвечая на вопрос, когда начнутся ходовые испытания.

В настоящее время на «Балтийском заводе» строится три атомных ледокола проекта. Контракт на строительство головного ледокола проекта «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и ООО «Балтийский завод - судостроение» (БЗС), правопреемником которого стало АО «Балтийский завод», был подписан в августе 2012 года. Его стоимость составляет 37 млрд рублей. Контракт на строительство еще двух ледоколов - «Сибирь» и «Урал» - был заключен между БЗС и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд рублей.

Сдача ледокола «Арктика» первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, ледоколов «Сибирь» и «Урал» - на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. В сентябре 2018 года сообщалось о возможности переноса сроков сдачи «Арктики» на декабрь 2019 года, затем - на 2020 год. Сроки сдачи «Сибири» и «Урала» также сдвинуты - на 2021 и 2022 годы соответственно.

В августе текущего года ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» подписали договор на выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220, их сдача намечена на декабрь 2024 года и декабрь 2026 года. Стоимость ледоколов составит более 100 млрд рублей.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и

на чистой воде и других задач. Длина каждого ледокола составляет 173,3 м, ширина - 34 м, мощность - 60 МВт, ледопроездимость - 2,8 м.

Ледоколы имеют двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «РИТМ-200», специально разработанной для этого судна. Двухосадочная конструкция судна позволяет использовать его как в арктических морских водах, так и в устьях полярных рек.

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2019.11.26; АЭРОПОРТЫ НЕ ХОТЯТ ОТВЕЧАТЬ ЗА ШУМ; КТО ДОЛЖЕН ВЫПЛАЧИВАТЬ КОМПЕНСАЦИИ ЖИТЕЛЯМ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Аэропорты отказываются платить жителям приаэродромных территорий (ПАТ) за шум. Компании направили письмо в правительство, в котором просят освободить их от обязанности возмещать ущерб владельцам недвижимости. Кто в итоге будет компенсировать вред экологии и здоровью жителей приаэродромных территорий? Разбирался Александр Рассохин.

Территории вокруг аэродромов разбросаны по всему Подмосковью. Это зоны в радиусе 30 км от аэропортов. В одной из таких, недалеко от Шереметьево, проживает Дмитрий. Главная особенность здесь, по его словам, это постоянный шум от самолетов: «Закрываешь окна полностью на замок, спишь без кислорода, дышать нечем, но все равно слышен свист от самолетов — просто невыносимый шум. И ты ничего абсолютно не можешь сделать. На работу идешь невыспавшийся, приходишь с работы, приезжаешь с дачи, из машины выходишь — тебя встречают самолеты.

Эта пытка просто бесконечна».

За шум, вред экологии собственникам недвижимости как жилой, так и коммерческой, в таких зонах и положены компенсации. Правда, власти до сих пор не могут договориться о конкретных границах ПАТ, и ущерб владельцам недвижимости пока так никто не возмещал.

Согласно закону, эта должны будут делать операторы аэропортов. Но они с этим несогласны и написали письмо вице-премьеру правительства России Максиму **Акимову**, который курирует транспортную сферу. Международная ассоциация аэропортов предлагает изменить законопроект и освободить операторов аэропортов от обязанности компенсировать ущерб. Оснований два: источник шума — самолеты, а не аэродромы, да и какой-то явной выгоды от этой территории они якобы не получают, рассказал специальный корреспондент “Ъ” Герман Костринский, который ознакомился с письмом ассоциации: «Территория устанавливается для того, чтобы определять шум, который возникает от эксплуатации самолетов, и чтобы регулировать застройку. Но для аэропортов никакой существенной выгоды от их установки нет, поэтому платить деньги они не хотят».

Но если не операторы аэропортов, то кто будет возмещать ущерб владельцам недвижимости? Партнер компании PIN Group Дмитрий Котровский считает, что доводы аэропортов обоснованы, поэтому компенсации должны выплачивать власти: «Это должно делать государство, раз оно устанавливает такие порядки.

Если законом предусмотрена зона отчуждения, в которой оказались объекты недвижимости, где нарушаются права проживающих, то государство должно выплатить компенсации этим людям.

Кто выдавал разрешение на строительство объектов недвижимости в этих зонах, тот должен был руководствоваться требованиями и ограничениями».

В районе Шереметьево проживает около 1 млн человек. Только на выплату компенсаций им потребуется 825 млрд руб. Затраты на все приаэродромные территории в стране будут неподъемными для государства, прогнозирует управляющий партнер финансово-правовой компании O2 Consulting Ольга Сорокина.

Как вариант, расходы могут взять на себя и операторы, и власти — подобная схема, к примеру, действует в Великобритании, добавляет Ольга Сорокина: «Должно быть найдено какое-то компромиссное решение между операторами аэропортов и государственными органами. Возможно, стоит предусмотреть какие-то дополнительные компенсации в адрес операторов аэропорта для выкупа недвижимости, возможно, какие-то налоговые преференции или шаги, которые позволят осуществить компенсации именно операторам. Государство в бюджет закладывает некие виды субсидий, каких-то преференций, но не прямых, то есть не финансирует ущерб, а помогает операторам аэропорта».

Впрочем, **Минтранс** предлагает сократить размеры приаэродромных территорий. Как результат, должны снизиться и затраты на компенсацию ущерба для владельцев имущества. Правда, чьи именно это будут затраты, так до сих пор не ясно. Представители вице-премьера Максима **Акимова** подтвердили “Ъ”, что получили письмо Международной ассоциации аэропортов и отправили его на проработку в **Минтранс** и Росавиацию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171618>

ТАСС; 2019.11.26; «АЭРОФЛОТ» ОТКРОЕТ В 2020 ГОДУ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В КИТАЙ

Аэрофлот откроет в 2020 году рейсы из Красноярска в Китай. Об этом ТАСС сообщил генеральный директор «**Аэрофлота**» Виталий Савельев. Также, по его словам, планируется запустить из этого города прямые рейсы в Симферополь.

«В нашей стратегии до 2023 года заложены амбициозные цели перевезти 90-100 млн человек в год 100-летия компании (2023 год - прим. ТАСС). Красноярск является перспективным регионом. За счет сети разлета из нового хаба в такие города, как Сочи, Краснодар, Симферополь, Омск, Томск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Пекин, Санью, мы расширим сеть прямых региональных рейсов в соответствии с поручением президента», - сказал Савельев.

Кроме того, авиакомпания планирует открыть в следующем году прямые рейсы на Гоа, в Мумбаи (Индия), Чэнду (Китай), Осаку (Япония) и в Сингапур. «Международная маршрутная сеть пополнится в 2020 году новыми дальнемагистральными маршрутами из Москвы в Мумбаи, Гоа, Чэнду, Осаку и Сингапур», - сказал Савельев.

Сейчас на большинстве этих направлений нет прямых рейсов, на частоте Москва - Сингапур прямые рейсы выполняет только Singapore Airlines. В 2016 году авиакомпания «Россия» открыла прямые рейсы на Гоа.

Ранее сообщалось, что в 2020 году планируется открыть рейсы из Красноярска в шесть российских городов: в Сочи, Игарку, Иркутск, Норильск, Омск, Екатеринбург.

Хаб в Красноярске начнет работу в 2020 году. Соответствующее соглашение «**Аэрофлот**», Красноярский край и аэропорт Красноярска подписали в конце марта. Планируется, что уже к 2023 году годовой пассажиропоток компании «**Аэрофлот**» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек.

Савельев добавил, что в планах компании увеличение международного транзита до 10-15 млн пассажиров к 2023 году.

В рамках стратегии развития «**Аэрофлот**» планирует создать три новые региональные базы в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске.

<https://tass.ru/ekonomika/7201661>

ТАСС; 2019.11.26; «АЭРОФЛОТ» С ЯНВАРЯ НАЧНЕТ ПЕРЕВОДИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Авиакомпания «Аэрофлот» с января 2020 года начнет переводить свои международные рейсы в новый терминал С1 в Шереметьево, сообщил ТАСС генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«В сентябре [в Шереметьево] была открыта третья взлетно-посадочная полоса, что позволит увеличить объемы выполняемых рейсов. Перевод рейсов в терминал С1 планирует начать в январе 2020 года, к середине года мы поэтапно переведем 260 международных рейсов», - сказал Савельев.

По его словам, такой шаг «обеспечит повышение качества обслуживания пассажиров, сократит стыковки и повысит эффективность управления производством».

Ранее заместитель генерального директора по управлению аэровокзальным комплексом Шереметьево Дмитрий Кайгородов говорил, что первые рейсы из терминала С1 планируются 15 января 2020 года. Пропускная способность нового терминала - 20 млн пассажиров в год. После ввода С1 в эксплуатацию планируется объединить его с терминалом В.

В 2021 году будет достроен терминал С2 на 10 млн пассажиров, а в 2024 году - начнется строительство терминала G.

<https://tass.ru/ekonomika/7201607>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2019.11.26; ПРАВИЛА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАЛЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПЛАНИРУЮТ УПРОСТИТЬ

Для эксплуатантов малой авиации планируют снизить регуляторную нагрузку, чтобы им было проще осуществлять коммерческую деятельность, например участвовать в сельскохозяйственных работах.

Сенаторы поддержали такую инициативу Минтранса на «круглом столе» Комитета Совета Федерации по экономической политике 26 ноября. В ведомстве подготовили законопроект о регулировании деятельности авиации общего назначения. Он упрощает возможность коммерческой эксплуатации легких и сверхлегких судов за счет снижения регуляторной нагрузки.

В частности, планируется упростить процедуру сертификации при перевозке пассажиров и выполнении авиационных работ с использованием легких и сверхлегких пассажирских судов, прописывается привлечение владельцев таких судов, которые смогут зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя, например для сельскохозяйственных работ. Также планируется облегчить подготовку пилотов малой авиации.

По мнению главы Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрея Кутепова, во главу угла надо поставить образование кадров для малой авиации, а потом снижать регуляторную нагрузку.

«Если человек подготовленный, он понимает, какая ответственность ложится на него», - сказал он.

Сейчас требования для получения сертификата эксплуатанта, которые действуют для крупных авиакомпаний, необоснованно высоки для малой авиации, считают сенаторы. Также ограничен доступ частных лиц и эксплуатантов малой авиации к воздушным перевозкам на легких воздушных судах небольшой вместимости, например, для ознакомительных полетов за плату или сельскохозяйственных работ по заказу фермеров из-за необоснованно усложненных правил и процедур оформления сертификата эксплуатанта.

Законопроект разработан «не только в интересах отдельных граждан, но и в интересах общества и государства, интенсивного развития и повышения уровня безопасности полетов авиации общего назначения, повышения мобильности населения, особенно в

труднодоступных районах, и сокращения нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий», - говорится в заключении «круглого стола».

Сенаторы, представители регионов и авиационной отрасли направят свои предложения по изменениям в этот законопроект. После согласований он поступит на рассмотрение в Правительство, сообщили представители Минтранса.

<https://www.pnp.ru/social/pravila-dlya-vladelcev-malykh-vozdushnykh-sudov-planiruyut-uprostit.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.26; ГОГОЛЕВ: НУЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ЯКУТИИ

Правила распределения трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов на финансовое обеспечение доступности местных воздушных перевозок и расширение их маршрутной сети следует утвердить и внедрить, начиная уже с 2020 года, считает председатель Госсовета (Ил Тумэн) Якутии Петр Гоголев.

Гоголев выступил с таким предложением в ходе круглого стола «Законодательное обеспечение реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части развития региональных аэропортов и маршрутов», состоявшегося во вторник в Совете Федерации. По его мнению, необходимо федеральное участие в субсидировании внутрирегиональных маршрутов.

Он напомнил, что, в соответствии с поручением Кабмина, Минтранс России разработал проект постановления правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления и распределения межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение доступности местных воздушных перевозок населению и расширения маршрутной сети местных воздушных перевозок».

«Реализация данного проекта позволит обеспечить доступность перевозок воздушным транспортом населению без возрастных ограничений и позволит сформировать устойчивый пассажиропоток до узловых аэропортов», - подчеркнул Гоголев.

Как сообщает пресс-служба якутского парламента, Гоголев напомнил, что воздушный транспорт в Якутии является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим транспортную доступность региона и связь с остальной территорией России. В арктической зоне все пассажирские перевозки осуществляются только по воздуху.

«Расстояния от Якутска до районных центров, уровень доходов населения в арктической зоне республики, с одной стороны, состояние авиапарка региональных авиакомпаний, стоимость обслуживания в северных аэропортах - с другой, приводят к тому, что тема повышения ценовой доступности является актуальной и приоритетной для населения и руководства республики», - отметил якутский парламентарий.

По его словам, протяженность маршрутов внутри Якутии (от 604 до 1612 километров) сопоставима с межрегиональными перелетами, субсидируемыми за счет средств федерального бюджета. «К примеру, стоимость авиабилета по маршруту Якутск - Черский составляет 33 тысячи рублей в одну сторону, а Санкт-Петербург - Симферополь с аналогичным расстоянием - от 7,2 тысяч рублей», - привел пример Гоголев.

Он сообщил, что в целях обеспечения транспортной доступности из бюджета республики субсидируется 70% от стоимости авиабилетов по 157 внутрирайонным маршрутам, а также 50% от экономтарифа по 14 межрайонным маршрутам в арктическую зону для отдельной категории граждан (в возрасте до 23 лет и старше 55 лет) в период с 1 апреля по 31 октября, с квотой 2-3 места в одну сторону. При ограниченных возможностях бюджета спецтарифами могут воспользоваться только 10% жителей арктических районов.

«При общей потребности в субсидировании местных авиаперевозок без возрастных ограничений в размере 2,5 миллиардов рублей, в 2019 году предусмотрено 414,4 миллиона

рублей, в 2020 году - 295 миллионов рублей», - приводятся в сообщении слова спикера Ил Тумэна.

Председатель Госсообрания Якутии также высказался о необходимости внесения изменений в федеральный закон «О недрах» изменений в части права предоставления участков в заявительном порядке, без аукционов при строительстве, реконструкции аэродромов, как и при строительстве автодорог общего пользования.

<https://ria.ru/20191126/1561632056.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОСНОВНЫЕ АЭРОПОРТЫ ХМАО ОЖИДАЮТ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА В 2019Г

Аэропорты Сургута, Нижневартовска и Ханты-Мансийска по итогам 2019 года прогнозируют прирост пассажиропотока в связи с вводом в текущем году новой модели авиаперевозок в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО).

Гендиректор ОАО «Аэропорт Сургут» (управляет аэропортом Сургута) Евгений Дьячков сообщил в ходе онлайн-конференции во вторник, что в 2019 году пассажиропоток аэропорта возрастет до 1,8 млн человек. Согласно информации, размещенной на сайте предприятия, в 2018 году пассажиропоток составлял 1,758 млн человек.

Таким образом, количество обслуженных в аэропорту пассажиров возрастет на 2%.

По данным представителей аэропортов Нижневартовска и Ханты-Мансийска, озвученным в рамках онлайн-конференции, пассажиропоток нижневартовского аэропорта в текущем году увеличится с 662 тыс. до 720-730 тыс. человек, количество обслуженных пассажиров в ханты-мансийском аэропорту возрастет более чем на 100 тыс. человек, до 400 тыс. человек.

В результате пассажиропоток аэропорта Нижневартовска вырастет на 9-10%, аэропорта Ханты-Мансийска - на 33%.

Гендиректор авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) Андрей Мартиросов сообщил в ходе онлайн-конференции, что авиаперевозчик в 2019 году ожидает увеличения внутрирегионального пассажиропотока по сравнению с прошлым годом на 45% - до 72,2 тыс. человек.

Пассажиропоток на рейсах из ХМАО в другие регионы, по данным «ЮТэйр», возрастет на 32% - до 1 млн человек.

В свою очередь, директор департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО Константин Гребешок отметил, что в настоящее время департамент собирает отзывы, замечания и пожелания от жителей региона, чтобы скорректировать модель авиаперевозок в марте 2020 года.

Как сообщалось, правительство ХМАО совместно с авиакомпанией «ЮТэйр», основного регионального перевозчика, в апреле запустила в округе новую модель авиаперевозок с «волновым» расписанием. Запущено пять межмуниципальных стыковочных и 14 межрегиональных рейсов. В модель входит три аэропорта-хаба - в Сургуте, Нижневартовске и Ханты-Мансийске, где пассажиры из семи муниципальных аэропортов могут пересесть на другие рейсы.

Как было отмечено в ходе онлайн-конференции, правительство округа субсидирует из бюджета 50% стоимости каждого авиабилета в рамках новой модели авиаперевозок.

ТАСС; 2019.11.26; НОВАЯ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК В ЮГРЕ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК В 1,4 РАЗА

Новая маршрутная сеть внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок, которая начала действовать в Ханты-Мансийском автономном округе с 2019 года, позволила увеличить пассажиропоток из Югры в другие регионы более чем в 1,4 раза в сравнении с 2018 годом. Об этом во вторник сообщил генеральный директор авиакомпании Utair Андрей Мартиросов.

«На полетах из городов Югры в другие регионы мы перевезем в 2019 году 1 млн 32 тыс. пассажиров в сравнении с 781 тыс. пассажиров в 2018 году. Это очень серьезная прибавка, значительные цифры. А внутри округа это 49,8 тыс. пассажиров в 2018 году и 72,2 тыс. в 2019 году», - сказал Мартиросов в ходе онлайн-конференции по развитию пассажирских авиаперевозок в регионе.

По его словам, такой рост количества перевезенных пассажиров повлек за собой серьезную бюджетную эффективность. «Например, по полетам внутри региона у нас тарифы снизились с 3,7 тыс. рублей в среднем до 3,2 тыс. рублей. <...> То же самое произошло и по рейсам из Югры в другие регионы: тарифы снизились со средних 9 тыс. до 7,6 тыс. рублей», - добавил он.

<https://tass.ru/ural-news/7201355>

ТАСС; 2019.11.26; UTAIR ПРОДОЛЖИТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АН-24 И НЕ ПЛАНИРУЕТ ВЫВОДИТЬ ИХ ИЗ ПАРКА

Российская авиакомпания Utair не планирует выводить из своего авиапарка самолеты Ан-24. Об этом во вторник сообщил гендиректор авиакомпании Андрей Мартиросов в ходе онлайн-конференции по развитию пассажирских авиаперевозок в Югре.

Во время конференции жители спросили Мартиросова, почему по маршруту Ханты-Мансийск - Сургут летает старый самолет Ан-24, который «уже не внушает чувства безопасности». По мнению жителей, перелеты должны осуществляться на более новых моделях самолетов.

«С точки зрения безопасности на Ан-24 все не менее надежно, [чем на современных самолетах]. Самолет крепкий, надежный, хорошо обслуживается, эксплуатируется. Альтернативы этому самолету нет. Мы еще долгие годы будем на грунтовые и неподготовленные аэродромы летать на самолетах Ан-24. И не только мы. Вся страна и ближнее зарубежье», - сказал Мартиросов.

По его словам, Utair использует в Югре Ан-24, поскольку в регионе имеются незаасфальтированные взлетно-посадочные полосы. «В силу того, что в Югре есть аэродромы, в которых отсутствует искусственное покрытие (проще говоря, бетонная взлетно-посадочная полоса), и приходится летать на грунтовые аэродромы и с металлическими ВВП в поселках Березово и Игрим, то использовать другие самолеты, кроме Ан-24, не представляется возможным», - отметил он.

Глава Utair добавил, что Ан-24 - один из самых безопасных региональных самолетов в мире за всю его историю. «Это один из самых моих любимых самолетов. Уровень безопасности полетов на нем находится на самом высоком международном уровне», - пояснил Мартиросов.

<https://tass.ru/ekonomika/7201837>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191126/1561610112.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» 3 ЯНВАРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В БРЯНСК

Авиакомпания «Азимут» с 3 января 2020 года начнет выполнять рейсы по маршруту Санкт-Петербург - Брянск, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Рейсы будут выполняться четыре раза в неделю: по понедельникам, средам, пятницам и субботам. Вылет из Санкт-Петербурга в 13:45, прибытие в Брянск в 15:25, вылет в обратном направлении в 16:30, прибытие в Санкт-Петербург в 18:10.

В настоящее время рейсы по данному маршруту выполняет авиакомпания S7.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРСКАЯ ЛЕГКАЯ АВИАЦИЯ» ПРИОБРЕЛА НЕБОЛЬШОЙ АЭРОПОРТ БЛИЗ ГМК «УДОКАН»

ООО «Сибирская легкая авиация» (авиакомпания «СиЛя», Магаданская область) приобрело забайкальское ООО «Аэропорт», которому принадлежит аэропорт Чара, следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

Аэропорт ранее принадлежал физлицам: Павлу Криницыну, Николаю Гусакову, Сергею Иваненко (по 30%) и Игорю Варлыгину (10%). У Криницына и Иваненко «СиЛя» в октябре купила авиакомпанию «Аэросервис» и ООО «Авиационно-техническая база (АТБ) Забайкалья» (оба предприятия расположены в Чите).

Региональный аэропорт Чара расположен в 2 км на северо-восток от поселка Чара в Забайкальском крае. Аэропорт работает только в светлое время суток, принимает самолеты из Читы и Иркутска (Ан-24 и L-410 авиакомпаний «Ангара» и «Аэросервис»). Недалеко от аэропорта ходит автобус до поселка и станции Новая Чара на БАМе.

Как сообщалось, в 2018 году ООО «Байкальская горная компания» (БГК, входит в USM Holdings Алишера Усманова) заключило контракт с АО «Новая Авиация» на разработку проекта реконструкции аэропортового комплекса в поселке Чара Забайкальского края, близ которого будет построен горно-металлургический комбинат «Удокан». Наличие проектной документации позволит правительству Забайкальского края претендовать на финансирование реконструкции аэропорта Чара в рамках госпрограмм по развитию транспорта и реконструкции региональной аэропортовой сети. Реконструкция аэропорта оценивается в 2 млрд рублей.

Из данных системы «СПАРК-Маркетинг» следует, что ГКУ «Служба единого заказчика» Забайкальского края планирует 30 ноября объявить тендер на проведение госэкспертизы проектной документации реконструкции аэропорта Чара. Сроки проведения госэкспертизы - до конца 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОАК РАССЧИТЫВАЕТ ПОСТАВИТЬ В 2021 Г ШЕСТЬ МС-21, В 2025 Г ВЫЙТИ НА ВЫПУСК 72 САМОЛЕТОВ

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) рассчитывает произвести и поставить заказчикам в 2021 году шесть самолетов МС-21, в 2025 году выйти на производство 72 единиц, сообщил советник главы корпорации Валерий Окулов. «Поступление МС-21 в 2021 году - шесть машин, в 2022 году - 12 машин, в 2023 году - 25 машин и к 2025 году выход на 72 машины в год», - сказал Окулов, выступая на «круглом столе» в Совете Федерации.

Говоря о самолете Sukhoi Superjet 100, Окулов сообщил, что по состоянию на 2019 год выпущено 155 таких машин, в 2020 год их количество вырастет до 185 единиц, на 2021 год - до 215.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7201057>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В КРЫМУ ЗА 0,9 МЛРД РУБ. СНОВА НЕ СОСТОЯЛСЯ

Конкурс на выполнение работ по обеспечению защиты объектов аэропортового комплекса «Симферополь» от актов незаконного вмешательства снова не вызвал интереса подрядчиков и признан несостоявшимся, говорится в материалах сайта госзакупок.

«Конкурс с ограниченным участием в электронной форме признан несостоявшимся (по окончании срока подачи заявок не подано ни одной заявки на участие)», - говорится в протоколе.

Начальная (максимальная) цена контракта составляла 931,962 млн рублей с учетом НДС 20%.

Госкомитет конкурентной политики Крыма объявил конкурс в октябре, итоги подвел на этой неделе.

Ранее, в сентябре 2019 года, Госкомитет признал несостоявшимся запрос предложений с такой же начальной ценой, поскольку не поступило ни одной заявки. Этот тендер предполагал, что работы должны быть выполнены до 30 апреля 2020 года (на нынешнем тендере - до 30 мая 2021 года).

Заказчиком работ является АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»). В апреле 2018 года Госкомитет проводил похожий аукцион. В августе того же года заказчик - АО «МАС» - заключил контракт на 832,1 млн рублей с компанией «Строй Интернейшнл» (Краснодар). Работы должны были быть выполнены до 13 августа 2019 года. Однако заказчик в апреле текущего года в одностороннем порядке расторг контракт, фактически оплатив подрядчику на тот момент 249,63 млн рублей, указано в материалах на сайте госзакупок.

От подрядчика требуется создание периметрового ограждения, четырех контрольно-пропускных пунктов, систем охранно-тревожной сигнализации, видеонаблюдения и видеоанализа, контроля и управления доступом. Источником финансирования работ являются «собственные средства, поступившие в виде бюджетных инвестиций, доведенных заказчику в виде субсидий, и оформленные взносом в уставной капитал заказчика».

Симферопольский аэропорт построен в 1936 году. В апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м, все рейсы выполняются оттуда. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей (около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% - кредиты банков).

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «МАС» контролируется Минимуществом Крыма. Через ООО «Аккорд Инвест» эта компания связана с ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (ООО «МАС»), которое было инвестором строительства нового терминала и управляет крымским аэропортом. «Аккорд Инвест» контролирует 100% в ООО «МАС».

В свою очередь, 49% уставного капитала ООО «Аккорд Инвест» принадлежит АО «МАС», 51% - у ООО «Аккорд Холдинг».

«Аккорд Холдингом» владеют предприниматель Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.26; ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, В КОТОРЫЕ ВРЕЗАЛСЯ САМОЛЕТ, СНЕСУТ НА АЭРОДРОМЕ В НИЖНЕАНГАРСКЕ

Суд по иску прокуратуры предписал администрации Северобайкальского района Бурятии снести здание очистных сооружений в аэропорту Нижнеангарска, где в июле потерпел крушение пассажирский самолет Ан-24 иркутской авиакомпании «Ангара».

Как сообщает пресс-служба Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры, строительство очистных сооружений осуществлялось без положительного согласования с Росавиацией.

«Здание очистных сооружений было возведено в пределах границ полос воздушных подходов аэродрома Нижнеангарск на земельном участке, непосредственно примыкающем к взлетно-посадочной полосе», - говорится в сообщении.

Отмечается, что суд признал незаконным разрешение администрации на ввод в эксплуатацию очистных сооружений, запретил его эксплуатацию и предписал администрации района снести объект.

Ранее сообщалось, что в июле Ан-24 авиакомпании «Ангара» при посадке в Нижнеангарске выкатился за пределы полосы и врезался в здание очистных сооружений. В результате погибли два члена экипажа.

КОММЕРСАНТЬ FM; 2019.11.26; ЦКАД ОБРАСТЕТ НЕДВИЖИМОСТЬЮ; КАК ПОДОРОЖАЕТ ЗЕМЛЯ В ПОДМОСКОВЬЕ В СВЯЗИ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАССЫ

Чиновники спрогнозировали подорожание земли в Подмосковье в два раза через несколько лет. Речь идет об участках вокруг строящейся Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Она пройдет параллельно Малому и Большому бетонным кольцам. Ее планируют сдать в 2021 году. И тогда земля поблизости, особенно в Новой Москве, резко вырастет в цене, заявил глава департамента развития новых территорий столицы Владимир Жидкин. Насколько это справедливое мнение? И что появится на земле вокруг ЦКАД? Об этом Глеб Силко.

ЦКАД — мегапроект, который должны были закончить еще к чемпионату мира по футболу в прошлом году, но в итоге это привело лишь к еще большим вложениям. Бюджет трассы давно превысил запланированные 300 млрд руб., а срок все равно сдвинулся на 2021 год. Но свои плоды дорога должна принести, уверены чиновники, — с помощью недвижимости, которую начнут возводить по периметру. Всего запланировано отдать под строительство 4-5 млн кв. м. Из них 1 млн кв. м — под жилую застройку, остальное — под коммерческую.

Сейчас эта земля стоит очень дешево из-за удаленности трассы и того факта, что в некоторых местах дорога проходит по чистому полю. Власти надеются, что, как только трассу достроят, цены взлетят как минимум в два раза. Логика понятна, ведь с развитием транспортной инфраструктуры всегда растет цена, говорит директор компании bnMAP.pro Сергей Лобжанидзе. Но проблема в том, что рядом с ЦКАД будут селиться только те, кто работает неподалеку, а не в Москве, считает он: «Вряд ли туда поедут люди, которые работают в Москве, для них довольно неудобно. Это будут люди, работающие в пределах диаметра. Развитие жилой инфраструктуры, помимо траектории ЦКАД, будет еще подчинено некоей логике развития территорий городов, которые прилегают или к рабочим местам, или связаны с возможностью добраться до этих рабочих мест. Если говорить о том, что стоимость земли вырастет в два раза, то в теории ценник 40-60 тыс. руб. за кв. м вырастет до 100-120 тыс. руб.».

Девелоперы возражают. Так, глава «НДВ Групп» Александр Хрусталеv считает, что цены действительно взлетят и даже выше ожиданий чиновников. Но коснется это в основном коммерческой застройки: ЦКАД обрастет заправками и торговыми центрами. С жильем все сложнее, потому что девелоперы не готовы идти в чистое поле, откуда люди потом не смогут уехать, говорит Александр Хрусталеv: «Чтобы районы развивались, нужны будут либо наземное метро, либо электрички и железнодорожные станции, располагающиеся где-нибудь в пределах 5-10 минут ходьбы.

Доступ человека в Москву — это очень важно.

На автомобиле не сильно удобно добираться до столицы. Если не будет железнодорожных станций или метро, то цена недвижимости будет невысокой, а перспектива ее повышения — туманной».

На самом деле в секторе коммерческой недвижимости цены едва ли взлетят, констатирует инвестиционный директор компании «Тринфико» Артем Цогоев. Дело в том, что большая часть всей территории вокруг ЦКАД нужна только логистическим центрам, а они не будут готовы платить за эту землю по завышенным расценкам: «Эти земельные участки пригодны для логистических комплексов, они сами по себе не такие уж и дорогие. Конечно же, развитие инфраструктуры влияет на ликвидность участков, но насчет повышения стоимости — довольно сомнительное утверждение. Еще дело в том, что

игроков, которые активны на логистическом рынке Москвы и Московской области, не так уж много. Реально крупных игроков, которые занимаются строительством складов, порядка трех-четырех. В условиях, когда спрос достаточно ограничен, таких всплесков цены ждать не приходится».

Примечательно, что в 2016 году, когда предполагалось, что ЦКАД достроят вовремя, Минэкономразвития предлагало запретить строить рядом с трассой жилье и торговые центры. Чиновники опасались, что это приведет к транспортному коллапсу и на ЦКАД, и на МКАД, и на всех крупных трассах. Но от предложения в итоге отказались, и теперь может оказаться, что победившие тогда в межведомственном противостоянии застройщики в итоге вообще не придут на мегастройки вокруг мегапроекта или окажутся с пустыми квартирами в многоэтажках, стоящих в чистом поле.

Тем временем строительство ЦКАД продолжает дорожать: недавно «Автодор» и **Минтранс** запросили на проект дополнительно 44 млрд руб., они потребовались на возведение изначально незапланированных участков. Впрочем, Минфин эту просьбу не поддержал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171622>

Вернуться в оглавление