



## Ежедневный мониторинг СМИ

28 НОЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.11.27; ИВАНОВ И ДИТРИХ ОБЕЩАЛИ БЫСТРОЕ ОСНАЩЕНИЕ ОБЪЕКТАМИ СЕРВИСА ТРАССЫ М-11.....	4
ТАСС; 2019.11.27; ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ М-11 ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ТРАНСПОНДЕРОМ БУДЕТ СТОИТЬ 1350 РУБЛЕЙ .....	4
RUSSIAN RT; 2019.11.27; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ .....	5
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КОРЕПАНОВ; 2019.11.27; ВЛАДИМИР ПУТИН ДАЛ СТАРТ ДВИЖЕНИЮ ПО САМОЙ СОВРЕМЕННОЙ В РОССИИ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ .....	6
ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ СИМАКОВ; 2019.11.28; ЧЕМ ХОРОША ПЛАТНАЯ АВТОДОРОГА МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; УЖ ЛУЧШЕ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАССОЙ, ЧЕМ ОТДАВАТЬ ДЕНЬГИ БАРЫГАМ .....	8
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.11.28; СЕВЕРНОЕ СЛИЯНИЕ: МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ СВЯЗАЛИ ТРАССОЙ .....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПУТИН ОЗНАКОМИЛСЯ С РАБОТОЙ ПУНКТА ОПЛАТЫ НА НОВОЙ ТРАССЕ «МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ».....	10
ТАСС; 2019.11.27; ОДНА «НЕВА» НА ДВЕ СТОЛИЦЫ. ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРЫЛ ТРАССУ М-11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ .....	12
ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН О ТРАССЕ М-11: ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ТАКОГО КЛАССА В ИСТОРИИ РОССИИ ЕЩЕ НЕ БЫЛО .....	14
ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ К НАГРАДАМ СТРОИТЕЛЕЙ М-11 .....	14
ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОБУСТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ .....	15
ТАСС; 2019.11.27; БЕГЛОВ: ТРАССА М-11 ПОВЫСИТ ИНВЕСТИПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ПРОМПЛОЩАДОК НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА....	15
ТАСС; 2019.11.27; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ: ОТКРЫТИЕ ТРАССЫ М-11 ПОВЛИЯЕТ НА РОСТ ГРУЗООБОРОТА ПОРТОВ.....	16
ТАСС; 2019.11.27; ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ: ОТКРЫТИЕ М-11 ПОСПОСОБСТВУЕТ СОЗДАНИЮ 17 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ В РЕГИОНЕ .....	17
ТАСС; 2019.11.27; ВОРОБЬЕВ: ЗАПУСК М-11 БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОКРАЩЕНИЮ ЧИСЛА ПРОБОК НА ЛЕНИНГРАДСКОМ ШОССЕ.....	17
КОММЕРСАНТЪ FM; ЮЛИЯ ГРИЦАЙ; 2019.11.27; АВТОМОБИЛИСТЫ ДОГОНЯТ «САПСАН»; НАСКОЛЬКО БЫСТРО МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПО НОВОЙ ТРАССЕ .....	18
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.28; ВЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА; ПРОЕКТ ПОДДЕРЖАЛ ВЛАДИМИР ПУТИН .....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПУТИН НАСТАИВАЕТ НА СВОЕВРЕМЕННОМ ВЫДЕЛЕНИИ ЗЕМЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД .....	20
ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ЗАКЛАДКИ КОРАБЛЯ ЛЕДОВОГО КЛАССА «НИКОЛАЙ ЗУБОВ» .....	21

---

ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ТРУТНЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ЗАКАЗЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ ОТ РОСАВИАЦИИ В РЕГИОНЫ .....	21
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.28; РЖД ПРОДАЛА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПОЧТИ В ДВА РАЗА ДОРОЖЕ СТАРТОВОЙ ЦЕНЫ; В ТОРГАХ УЧАСТВОВАЛИ КОМПАНИИ АБРАМОВИЧА И ЛИСИНА, А ПОБЕДИЛА ГРУППА «ДЕЛО» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА .....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; СБЕРБАНК ПОУЧАСТВУЕТ В ФИНАНСИРОВАНИИ СДЕЛКИ ПО ПОКУПКЕ ГРУППОЙ «ДЕЛО» КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» .....	23
ТАСС; 2019.11.27; АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ВЫИГРАЛА ГК «ДЕЛО».....	24
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.28; «ОТКАТА, ВОЗВРАТА НАЗАД НЕ БУДЕТ»; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО О НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСАХ, СЕРТИФИКАТАХ И ФАНТИКАХ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ПЕРЕСТАНОВКИ В МИНТРАНСЕ: ГЛАВА РОСАВТОДОРА СТАЛ ЗАММИНИСТРА, РОСМОРРЕЧФЛОТА - ПРОСТО ЗАМОМ .....	30
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.11.28; НА КОНЦЕССИИ НАСТУПАЮТ С ДВУХ СТОРОН; ДЕЙСТВУЮЩИМ МЕХАНИЗМАМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ УГРОЖАЮТ НОВЫЕ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; «АВТОДОР» И ВТБ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОТРАССЫ М-12 ОТ ОРЕХОВО-ЗУЕВО ДО АРЗАМАСА.....	32
ТАСС; 2019.11.27; НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ В ОБХОД ВОЛГОГРАДА НАЧАЛИ ВОЗВОДИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ .....	32
ТАСС; 2019.11.27; РОСАТОМ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ КОММЕРЧЕСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ В 2027 ГОДУ .....	34
ТАСС; 2019.11.27; НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ ЧЕРНОЗЕМЬЯ ВПЕРВЫЕ УСТАНОВИЛИ СВЕТЯЩИЕСЯ МАЯЧКИ.....	34
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.28; ОТ ВОДЫ ВОДЫ НЕ ИЩУТ; ВЕРХОВНЫЙ СУД НЕ ОТМЕНИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ МЕЖДУ ЯРОСЛАВКОЙ И ДМИТРОВКОЙ .....	35
ТАСС; 2019.11.27; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ПОСТРОЯТ В САМОМ УЗКОМ ИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕСТ, В 30 КМ ЮЖНЕЕ ЯКУТСКА .....	36
ТАСС; 2019.11.27; РЕКОНСТРУИРОВАННЫЙ УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «СОРТАВАЛА» ОТКРЫЛСЯ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ .....	36
ТАСС; 2019.11.27; ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ НА МЦД-2 УТРОМ В СРЕДУ УВЕЛИЧИВАЛИСЬ ИЗ-ЗА ПОЛОМКИ ТОКОПРИЕМНИКА .....	37
ТАСС; 2019.11.27; ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ПОЕЗДА ВПЕРВЫЕ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПО ЛИНИИ ЛЕСОСИБИРСК - АЧИНСК-1 .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ ЗАКАЗАЛ У СРЕДНЕ-НЕВСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ПРОЕКТ ПАССАЖИРСКОГО ТЕПЛОХОДА .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АЭРОФЛОТ ОЦЕНИЛ В \$100 МЛН ВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ БЫЛО БЫ ШАГОМ В ПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ - ГЛАВА ГРУЗИНСКОГО МИД .....	39
ТАСС; 2019.11.27; ПЛОЩАДЬ ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ В УЛАН-УДЭ УВЕЛИЧАТ НА 30% .....	40

---

ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АЭРОПОРТ ЗЕИ ДОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ, ОСТАВШИХСЯ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ В МОСКВЕ И БУРЯТИИ.....	40
ТАСС; 2019.11.27; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА ЗАПУСТИЛИ В ТЕСТОВУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ .....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ В 3-Й РАЗ НЕ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В БРАТСКЕ .	42
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С СЕРЕДИНЫ ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В СИАНЬ.....	42
ТАСС; 2019.11.27; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ СТРИГИНО ПОЛУЧИЛ ПРАВО ПРИНИМАТЬ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ ВОЕING 747-400 .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПОДМОСКОВНЫЙ ЗАВОД S7 ВМЕСТО БИЗНЕС-ДЖЕТОВ МОЖЕТ НАЛАДИТЬ ВЫПУСК РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ - ФИЛЕВ .....	43
ТАСС; 2019.11.27; ЗАМГЕНДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА» ПОПРОСИЛ СУД ОТПУСТИТЬ ЕГО ПОД ЗАЛОГ В 10 МЛН РУБЛЕЙ .....	43

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2019.11.27; ИВАНОВ И ДИТРИХ ОБЕЩАЛИ БЫСТРОЕ ОСНАЩЕНИЕ ОБЪЕКТАМИ СЕРВИСА ТРАССЫ М-11**

Оборудование платной трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург всей необходимой инфраструктурой завершится быстрее, чем за два года, уверен спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. **Министр транспорта Евгений Дитрих** сообщил, что вдоль трассы появятся объекты сервиса, оборудованные по минимальному, среднему и максимальному стандартам.

«У нас есть опыт обустройства дороги: когда мы построили трассу Чита - Хабаровск, вокруг не было ничего, кроме тайги, медведи ходили. Не было ни связи, ни медицинских учреждений, ни пунктов ГАИ - за два года мы это все оборудовали. Мне кажется, что М-11 мы можем оборудовать гораздо быстрее, чем за два года», - сказал журналистам Иванов. «Сегодня трасса действительно оборудуется объектами сервиса», - отметил **Дитрих**. Он рассказал, что во вторник сам осмотрел несколько уже открытых заправок. По его словам, «сегодня крупные нефтяные компании эти заправки устанавливают».

Глава ведомства уточнил, что разработан стандарт объектов сервиса. Так, в минимальной конфигурации это будет только автозаправочная станция, в средней - заправочная станция, магазин и некоторые сервисные услуги. Максимальная же конфигурация подразумевает открытие небольшой гостиницы, наличие душевых кабин, прачечной, автомойки. «Такого же рода объекты мы сразу проектируем на новой трассе, которая свяжет Москву с Казанью», - заверил **Дитрих**.

По его мнению, для комфортного и безопасного проезда по М-11 достаточно ее ширины и освещения. При этом он сослался на экспертные заключения. «Есть такое понятие - освещенность. В тех условиях, когда фар автомобиля достаточно, чтобы можно было комфортно увидеть разметку, дорожные знаки, можно обойтись и без освещения. Как правило освещаются те участки, где меняется режим движения или участки, где меняется профиль, где водителю нужно видеть дорогу далеко», - пояснил **Дитрих**. Он отметил, что трасса Москва - Санкт-Петербург «практически вся освещена».

На совещании о влиянии дороги М-11 на социально-экономическое развитие регионов России **Путин** потребовал обустроить трассу М-11 пунктами отдыха, питания и АЗС, чтобы «все работало по-современному».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ivanov-i-ditrih-obesali-bystroe-osnasenie-obektami-servisa-trassy-m-11>

### **ТАСС; 2019.11.27; ПРОЕЗД ПО ТРАССЕ М-11 ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ТРАНСПОНДЕРОМ БУДЕТ СТОИТЬ 1350 РУБЛЕЙ**

Проезд по новой скоростной платной автодороге Москва - Санкт-Петербург при наличии транспондера составит 1350 рублей для легковых автомобилей. Об этом сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе совещания по вопросу влияния реализации инвестиционного проекта строительства скоростной автодороги М-11 Москва - Санкт-Петербург на социально-экономическое развитие субъектов РФ.

«Сегодня гражданин, если смотреть на наши легковые автомобили, имеет возможность сэкономить до 40% за счет использования электронного транспондера при проезде через пункты взимания оплаты. 1350 рублей будет стоить проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по всей трассе для легкового автомобиля», - сказал **Дитрих**.

**Дитрих** также заверил президента России Владимира **Путина** в том, что не будет пробок при въезде на трассу и при съезде с нее. «Не будет, Владимир Владимирович, пробок не будет», - пообещал **Дитрих**.

Ранее «Автодор», в управлении которого находится дорога, сообщал, что стоимость проезда для легковых автомобилей по всей дороге в будний день составит 1820 рублей. Цена зависит от дня недели и наличия транспондера. Для легковых машин стоимость поездки по всей трассе в будний день обойдется в 1820 рублей. В выходные проезд будет стоить 2020 рублей, при использовании транспондера - 1494 рубля.

Предельная разрешенная скорость движения автотранспорта на новой платной трассе М-11 летом 2020 года будет увеличена до 130 км/ч с нынешних 110 км/ч. «Сегодня на новой платной трассе 110 км/ч ограничение скорости, а летом мы поставим 130 км/ч и уже есть договоренность. Она позволяет ехать быстро для тех, кто едет на дальние расстояния», - сказал **Дитрих**.

По его словам, главное в запуске новой трассы - это снижение аварийности.

Ранее «Автодор» сообщал, что скоростной режим на этой дороге будет повышаться поэтапно. На данный момент лимит в 130 км/ч установлен только на участке в обход Вышнего Волочка (км 258 - км 334), на остальных участках установлен скоростной режим до 110 км/ч.

В среду президент РФ **Владимир Путин** открыл движение по новой автомобильной дороге. В присутствии президента было объявлено об открытии движения по М-11, и проехали первые автомобили, в числе которых и российский автомобиль August.

Трасса М-11 получила название «Нева»

Трасса М-11 Москва - Санкт-Петербург будет называться «Нева». Такой результат общественного голосования огласил президент России **Владимир Путин**, приехавший на открытие автомагистрали.

**Министр транспорта Евгений Дитрих**, рассказывая главе государства о новой трассе, заметил, что названия имеют все подобные дороги. Он напомнил, что для выбора названия автодороги между двумя столицами было объявлено голосование.

<https://tass.ru/ekonomika/7210925>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proezd-po-trasse-moskva-peterburg-s-transponderom-budet-stoit-1350-rub-dla-legkovyh-avto>

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-nazval-stoimost-proezda-po-vsei-trasse-M-11-2019-11-27/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-skorost-na-novoj-trasse-moskva---peterburg-uvelicitsa-do-130-kmch-letom-2020-g---ditrih>

<https://rns.online/transport/Nazvani-sroki-povisheniya-limita-skorosti-do-130-kmch-na-trasse-M-11-2019-11-27/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/2332C75F809B913E432584BF003D7A28>

<https://rns.online/transport/Trassa-M-11-iz-Moskvi-v-Peterburg-poluchila-nazvanie-Neva-2019-11-27/>

### **RUSSIAN RT; 2019.11.27; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ**

В Госдуме готовят поправки в законодательство, которые позволят людям с инвалидностью безвозмездно пользоваться платными трассами в России. От этом в беседе с RT рассказал автор инициативы, глава комитета Госдумы по труду и социальной политике Ярослав Нилов.

По словам депутата, поправки предполагают введение бесплатного проезда по платным трассам для автомобилей, на которых установлен персонафицированный знак «Инвалид».

«Данные поправки в закон о социальной защите инвалидов мы готовим с группой депутатов. В России выдаются персонифицированные знаки инвалидам, которые сами управляют автомобилем, или тем, кто перевозит детей-инвалидов. При этом они могут бесплатно пользоваться платным паркингом. Мы же считаем, что данные льготы можно распространить и на платные трассы, что станет серьезной мерой поддержки для этой категории граждан», — считает Нилов.

Парламентарий напомнил, что с июля 2020 года в федеральном реестре инвалидов будет храниться информация о транспортных средствах, оборудованных знаком «Инвалид».

Поэтому, уверен депутат, технически вопрос бесплатного передвижения инвалидов по платным трассам решить будет несложно.

Законодатель также добавил, что после подготовки законопроект будет направлен в правительство.

Согласно действующему законодательству, от платы за проезд по платным дорогам освобождаются некоторые категории транспорта, в частности автомобили скорой помощи, пожарной охраны, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, федеральной почтовой связи.

<https://russian.rt.com/russia/news/691001-vvesti-lgoty-dlya-invalidov>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КОРЕПАНОВ; 2019.11.27; ВЛАДИМИР ПУТИН ДАЛ СТАРТ ДВИЖЕНИЮ ПО САМОЙ СОВРЕМЕННОЙ В РОССИИ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Наш президент инспектировал сегодня главную дорогу России. Федеральную трассу М-11. Москва — Санкт-Петербург. По этому поводу два соображения. Первое — у меня. Дорогу сегодня окончательно назвали. Федеральная трасса «Нева» — так она будет называться.

Вопрос: почему не «Москва-река»? Собственно, я человек уже взрослый, ответ и сам знаю. Но все равно вопрос как-то сам вырвался.

Президент же высказал действительно важную мысль. О том, что конец — это на самом деле начало. Нет, не в том смысле, что конец федеральной трассы М-11 означает начало федеральной трассы М-12, скажем, Санкт-Петербург — Хельсинки.

Нет, гораздо глубже мысль нашего президента. В духе греческого философа. Конец чего-то одного одновременно начало — нет, не другого, а того же самого. Как это понимать? А вот Алексей Корепанов и объяснит все сейчас.

«Ваша работа на этом не закончилась, а может быть, наоборот, она только начинается. Почему? Трасса должна быть обустроена, а это целиком и полностью ваша задача. Дорожники свое дело сделали, трасса построена, а вот обустройство трассы — это и пункты отдыха, заправки, питание, связь, интернет и так далее, и так далее — все должно работать по-современному», — подчеркнул **Владимир Путин**.

Этот наказ главам регионов от Владимира **Путина** уже после личной проверки магистрали. На запуск движения по новой трассе российский лидер, конечно, не мог не приехать именно на машине — вот президентский Aurus прибывает на место.

«Я так понимаю, что здесь небольшое количество людей из тех, кто работал на трассе все эти годы. Но как в таких случаях говорят, в вашем лице поздравляю всех, кто приложил руку, сердце, труд свой. Здорово», — сказал президент.

Момент, которого ждали без малого 10 лет! Именно столько длилось строительство новой трассы между Москвой и Петербургом. Теперь от одной столицы до другой — около шести часов. Это почти в два раза быстрее, чем было раньше. Разрешенная скорость — пока 110, на отдельных участках 130 километров в час, а к лету так будет по всей протяженности.

«Комфортно, не устаешь. На круиз-контроль машину поставил и поехал», — отмечает водитель.



«Молодцы, что придумали, потому что Ленинградка всегда забитая, а здесь 100-110, пожалуйста», — говорит женщина.

«Во-первых, едешь, этих треног нету, спокойно едешь, без всякой нервозности, светофоров нету», — радуется другой водитель.

Но дело не только в экономии времени. Ведь магистраль — еще и эффективный инструмент для развития территорий, по которым она проходит, а это шесть регионов страны. И положительные примеры уже есть, говорили на встрече сразу после запуска движения.

«Очень приятно отметить, что проекты такого масштаба мы не только планируем, но и реализуем задуманное. Это говорит о том, что где и когда мы концентрируемся, работаем слаженно, мы добиваемся результата. Проект, который завершен сегодня окончательно, будет играть заметную, существенную роль и для всего Северо-Запада, ну и для всей страны. Это повышение конкурентоспособности регионов, по которым трасса проходит, это новые возможности для туристической отрасли, это повышение инвестиционной привлекательности в целом», — сказал глава государства.

«Трасса позволила нам, по сути дела, оживить два моногорода, это Боровичи и Угловка, там созданы территории опережающего развития, и созданы не на словах. Благодаря возможности быстрой логистики, расположению практически посередине между Москвой и Петербургом, есть инвесторы, есть новые предприятия, есть новая жизнь для этих двух городов», — подчеркнул губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

«Открытие дороги М-11 дает новые возможности для кооперации Петербурга не только с Москвой, но также с предприятиями Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Мы заинтересованы в поставках сельскохозяйственной продукции из этих областей, город в этом нуждается, продукция хорошая выпускается, а дорога будет способствовать, конечно, удешевлению этих товаров», — заметил губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Длина магистрали 669 километров. От четырех до 10 полос в зависимости от участка. Современная, удобная трасса теперь не просто дорога М-11. Имя выбирали путем открытого голосования.

«Насколько я понимаю, три основные — «Валдай», «Столица» и «Нева»? Больше всего все-таки набрало название «Нева». Ну, так и назовем», — согласился глава государства.

На всем протяжении трассы два десятка пунктов взимания платы. Отдать за проезд можно наличными или воспользовавшись специальным бесконтактным устройством — транспондером. Он крепится на лобовое стекло автомобиля. Это не просто быстрее — ведь нет необходимости останавливаться перед шлагбаумом, но еще и дешевле.

Так, по транспондеру в будний день цена за всю дорогу — 1300 рублей, в выходные — 1500, что даже с учетом стоимости топлива сопоставимо с ценой билета на поезд или самолет.

«Еще Александр Сергеевич Пушкин мечтал о том, что через 500 лет в России будут дороги хорошие. Вот немножко ошибся, на пару сотен лет. Сегодня многие говорили о том, что это не просто такой крупнейший проект скоростной трассы на 700 километров, но это еще и очень высококачественный проект, где действительно можно будет обеспечить и высокую безопасность движения, и высокую скорость», — подчеркнул президент-председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин.

В диспетчерском пункте принимают любое обращение водителей. В сложной ситуации на дороге помогут аварийные комиссары. Одна из важных задач — повышение безопасности. С запуском первых участков аварийность уже снизилась в два раза.

**Владимир Путин** интересуется, достаточно ли пропускной способности трассы?

«Что касается въезда и выезда в Москву, из Москвы, в Петербург, из Петербурга, здесь у нас не будет узких мест? Пробок здесь не будет?» — спросил глава государства.

«Пробок не будет. Сегодняшний въезд в Москву, он уже, по сути, продлен, и люди удобно въезжают в город. Нет необходимости, собственно, разъезжаться на Московскую кольцевую, можно проехать прямо практически до центра города. В Санкт-Петербурге мы, собственно, примыкаем к Кольцевой Санкт-Петербурга, имеем возможность переехать по ней», — пояснил министр транспорта Евгений Дитрих.

«Для Москвы это тоже очень важно. Мы построили на входе в Москву, на МКАД, уникальную Бусиновскую развязку, одну из крупнейших в Европе, самая крупная в России, пятиуровневая развязка. И сегодня к входу М-11 примыкают два крупнейших еще инфраструктурных проекта — Северо-Западная и Северо-Восточная хорды», — рассказал мэр столицы Сергей Собянин.

А для Московской области трасса «Нева» решение большого, транспортного вопроса. С учетом развития столичного Шереметьево позволит разгрузить проблемные направления.

«Долгое время люди просто не могли рассчитать, за сколько выехать, как вовремя прибыть на регистрацию, улетать. Была нервозность и обеспокоенность. Сейчас, слава богу, платная трасса позволяет увеличивать пассажиропотоки, Шереметьево — аэропорт номер один страны. Сейчас пассажиропоток под 50 миллионов. Это рабочие места, это налоги, это стратегически важно для нас», — подчеркнул губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

За уже выполненную работу российским дорожникам может быть не стыдно, отметили сегодня на совещании. Президент добавил: принято решение представить строителей к правительственным наградам.

<https://www.1tv.ru/news/2019-11-27/376464->

<vladimir-putin-dal-start-dvizheniyu-po-samoy-sovremennoy-v-rossii-magistrali-moskva-sankt-peterburg>

На ту же тему:

<https://www.vestifinance.ru/videos/52815>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/173338/>

<https://www.m24.ru/news/vlast/27112019/98749>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/putin-otkryl-skorostnuju-trassu-m11-moskva-sankt-peterburg/>

<https://mir24.tv/news/16387644/putin-otkryl-trassu-moskva-sankt-peterburg>

<https://www.kp.ru/online/news/3686085/>

### **ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ СИМАКОВ; 2019.11.28; ЧЕМ ХОРОША ПЛАТНАЯ АВТОДОРОГА МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; УЖ ЛУЧШЕ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАССОЙ, ЧЕМ ОТДАВАТЬ ДЕНЬГИ БАРЫГАМ**

«У нас, как известно, в России две беды [дураки и дороги], – заявил вчера спецпредставитель президента России по природоохранной деятельности, экологии и транспорту Сергей Иванов. – Так вот эта дорога показывает, что мы научились уже бороться с одной из них». Действительно, платная автомагистраль М11 Москва – Санкт-Петербург оставляет очень приятное впечатление. Никаких населенных пунктов. Отличное качество полотна. Даже среди новгородской тайги минимум две полосы в каждую сторону, разделенные отбойниками. Разрешенная скорость – не более 110 км/ч, а с будущего года – 130 км/ч. Таким образом, если не делать долгих остановок, можно преодолеть всю трассу за пять с небольшим часов. Но приготовьтесь к тому, что это будут очень утомительные пять часов. Тошнить в пробках или ехать за тихоходами тяжело, но монотонно наматывать на колеса сотни километров, как ни странно, тоже непросто.

Новая дорога берет начало от МКАД в Ховрине и заканчивается на питерской КАД в районе аэропорта «Пулков». 27 ноября как раз и был введен в эксплуатацию последний 38-километровый участок автострады – от Санкт-Петербурга до Тосно. Общая протяженность трассы почти не отличается от бесплатного аналога – М10: чуть менее 700 км. Важный нюанс – проехать между двумя столицами только по платной трассе не



получится. В районе Твери около 60 км придется преодолеть по бесплатному участку старой трассы. Платный обход Твери еще даже не спроектирован. Впрочем, этот старый участок почти полностью модернизирован с 2–3 полосами в каждую сторону.

Стоимость проезда от одной столицы до другой для легковых автомобилей будет колебаться от 1820 руб. (1331 руб. – с транспондером) в будние дни до 2020 руб. (1494) в выходные. Сумма, прямо скажем, невелика. Когда строительство трассы только обсуждалось, чиновники говорили, что стоимость проезда по ней будет эквивалентна цене заправки полного бака. Получается даже дешевле.

Но штука в том, что платные дороги для нас еще в диковинку. И для многих в принципе неприемлемо платить за проезд. А кто-то сочтет размер платы чрезмерной. И, кстати, для жителей Подмосковья, надеявшихся в объезд пробок добираться в Москву, это действительно накладно. Да и на трассе Москва – Питер хоть машин на платных участках и прибавляется, но подавляющее большинство едет по-прежнему по бесплатной дороге.

Я сам еще несколько лет назад был ярким противником платных трасс. Дорог и так не хватает, а те, что есть, в аховом состоянии. Поэтому какие могут быть платные дороги? Стройте бесплатно!

Но теперь мое мнение изменилось. Я люблю ездить на машине и уже почти 20 лет пару раз в год выбираюсь в дальние поездки. Но с повальным распространением камер видеофиксации и на бесплатных дорогах теперь приходится платить – в смысле штрафы за превышение скорости. Бог с ними, со стационарными камерами. Перед ними хотя бы установлены предупреждающие знаки: не увидел – сам дурак. Потому что задача камеры – не выписать побольше штрафов водителям, а снизить аварийную ситуацию на дорогах. Но ведь передвижные – так называемые треноги – могут стоять где угодно, и никаких знаков перед ними нет. Давно говорится о том, что с этой вакханалией пора заканчивать, но воз и ныне там.

Поэтому уж лучше заплатить за пользование дорогой, чем отдавать деньги каким-то барыгам. Этим летом я хотел проехаться по Поволжью до Казани, но отменил поездку. Буду ждать строительства платной дороги. Обещают построить через семь лет.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/11/27/817314-avtodорога>

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.11.28; СЕВЕРНОЕ СЛИЯНИЕ: МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ СВЯЗАЛИ ТРАССОЙ**

Президент призвал представить к правительственным наградам тех, кто принимал участие в строительстве трассы М11 «Санкт-Петербург–Москва», торжественное открытие которой состоялось 27 ноября. **Владимир Путин** остался доволен новой инфраструктурой, однако призвал руководство регионов сосредоточиться на развитии трассы. В этот же день российский лидер открыл в Северной столице памятник известному писателю Даниилу Гранину, а также посетил клуб дзюдо, где тренировался в юности. Кроме того, президент осмотрел новейшие ледоколы и подлодки, которые должны обеспечить безопасность российских границ. Всего в рабочем графике главы государства в среду значилось 13 мероприятий.

К Санкт-Петербургу 27 ноября было приковано особое внимание. Именно в городе на Неве состоялось открытие новой автотрассы и другие масштабные мероприятия с участием президента. Тем не менее визит **Владимира Путина** на малую родину на этот раз был связан не только с выполнением обязанностей главы государства.

В первой половине дня президент отправился в СПбГУ, чтобы принять участие в церемонии прощания с ученым-лингвистом Людмилой Вербицкой. С президентом Санкт-Петербургского университета **Владимира Путина** связывали очень теплые отношения. Именно с ней российский лидер зачастую консультировался по поводу правильного применения русского языка — он звонил ей, даже находясь на борту самолета. По

выражению лица главы государства было понятно, что для него уход Людмилы Вербицкой — личная трагедия.

От Москвы до Питера

М-11 стала первой соединяющей крупные агломерации трассой, которая абсолютно с нуля была построена в постсоветской истории России. После торжественного открытия автодороги **Владимир Путин** пообщался с ее строителями, а позднее провел совещание, посвященное влиянию новой инфраструктуры на социально-экономическое развитие страны.

— У нас в истории страны, в истории дорожного строительства ничего подобного пока не было, такого уровня, такого класса, — подчеркнул глава государства.

— Уже есть, — поспешил кто-то то ли обрадовать, то ли поправить президента.

— Не было, теперь есть, это правда, — согласился российский лидер. — Есть чем гордиться. Здорово. Я понимаю, что здесь небольшое количество людей из тех, кто работал на трассе все эти годы. Но, как в таких случаях говорят, в вашем лице поздравляю всех, кто приложил руку к этому, руку, сердце, труд свой.

Беседуя со строителями, **Владимир Путин** сообщил, что для новой трассы по результатам голосования было выбрано название «Нева».

Уже на совещании президент добавил, что трасса М-11 повысит инвестпривлекательность и конкурентоспособность регионов, откроет новые возможности для туризма. По его словам, запуск трассы продемонстрировал: если сконцентрироваться и работать слаженно, результат обязательно будет.

— Это хороший пример государственно-частного партнерства. И государство принимало участие, и частные компании, французские, турецкие строительные компании. Все работали как одна команда, на результат. И он достигнут, — отметил **Владимир Путин**.

Президент также напомнил, что работа в регионах, по которым проходит трасса, только начинается — теперь М11 надо обустроить. Речь идет о пунктах отдыха, заправках, питании, связи, интернете и других важных компонентах инфраструктуры.

— Всё должно работать по-современному: так, как выглядит сама трасса, — призвал глава РФ и предложил представить к госнаградам тех, кто строил дорогу.

М11 стала очень важным проектом, поскольку действующая магистраль была сильно перегружена, отметил в беседе с «Известиями» депутат Госдумы от Санкт-Петербурга Михаил Романов. По словам депутата, новая трасса позволяет сократить время в пути между двумя столицами вдвое.

— Несмотря на то, что она платная, уверен, что М11 будет активно использоваться. Ведь речь идет не только о соединении Санкт-Петербурга и Москвы, но и ряда других субъектов федерации, которые находятся на пути следования. Кроме того, нельзя забывать, что безопасная высокоскоростная трасса поможет существенно снизить смертность на дорогах, — добавил он.

Появление новой трассы будет способствовать развитию высокоскоростного движения в стране, уверен парламентарий. Так, Владимиру **Путину** в ходе мероприятия уже продемонстрировали макет магистрали Москва–Нижний Новгород–Казань.

<https://iz.ru/948051/dmitrii-laru-aleksei-ramm/severnoe-sliianie-moskvu-i-peterburg-sviazali-trasso/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПУТИН ОЗНАКОМИЛСЯ С РАБОТОЙ ПУНКТА ОПЛАТЫ НА НОВОЙ ТРАССЕ «МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»**

Президент России **Владимир Путин** побывал в диспетчерском пункте взимания платы на въезде в Санкт-Петербург по новой трассе «Москва - Санкт-Петербург» и познакомился с дальнейшими планами по развитию сети автомобильных дорог в стране.

Из диспетчерского пункта взимания платы глава государства увидел последний участок магистрали М-11, движение по которому открывается в среду.

**Путину** также показали коллекцию транспондеров - устройств для моментальной оплаты проезда транспорта. По словам специалистов, «Россия - одна из немногих стран мира, где можно использовать один транспондер и проехать по всем дорогам».

Таких устройств уже выпущено несколько миллионов, они позволяют бесконтактно оплачивать проезд, экономя время. При этом платежная система позволяет сберечь и деньги: проезд по М-11 будет стоить в будние дни порядка 1300 рублей для легкового автомобиля, что на 500 рублей дешевле, чем передвигаться без транспондера.

**Министр транспорта Евгений Дитрих** уточнил, что 92% грузовых автомобилей пользуются транспондерами, поскольку «это комфортно, быстро, экономится топливо». «Поговорка «Время - деньги» здесь работает полностью», - заметил спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта **Сергей Иванов**.

**Министр транспорта** представил главе государства несколько проектов других российских дорог. В первую очередь, он назвал международный транспортный коридор Европа - Западный Китай и трассу Москва - Казань.

**Дитрих** продемонстрировал на карте, в какие сроки по каким территориям будут проходить эти уже готовые дороги.

Глава ведомства отметил, что планы не ограничиваются 2024 годом, рассчитаны и намного дальше. Среди возможных проектов он упомянул направление в сторону Сочи.

Министр добавил, что в перспективе также может быть продлен коридор Европа - Западный Китай до Челябинска.

«А до Томска?» - поинтересовался **Путин**.

«Возможно, после 2035 года», - ответил **Дитрих**.

Говоря об источниках финансирования дорожного строительства, глава **Минтранса** высоко оценил практику использования средств из дорожных фондов. По его словам, «дорожные фонды сегодня - это постоянный и очень стабильный источник финансирования таких проектов».

**Дитрих** выразил надежду, что дорожные фонды сохранятся и в дальнейшем. Еще одним важным источником финансирования он назвал частно-государственное партнерство.

В диспетчерском пункте трассы М-11 **Путину** также представлял вице-президент компании «Винчи» (участвовала в проектировании и строительстве трассы) Ив-Тибу Де Сельги.

Президент заметил, что познакомился с Ив-Тибу Де Сельги более 10 лет назад в Париже на подписании документов, касавшихся планов строительства магистрали.

«Да, там присутствовал и господин Ширак (бывший президент Франции Жак Ширак - ИФ)», - уточнил представитель компании.

«Мы задумали, запланировали и сделали», - сказал **Путин** о новой трассе.

Де Сельги подчеркнул, что трасса - «очень большой, важный проект, пример возможности того, как можно сотрудничать».

«У нас есть планы развития подобных трасс, поработаем», - заверил **Путин**.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191127/1561662579.html>

<https://rns.online/transport/Putin-otkril-skorostnuyu-trassu-Moskva--Sankt-Peterburg-2019-11-27/>

<https://www.kommersant.ru/doc/4172254>

<https://www.kommersant.ru/doc/4172964>

### ТАСС; 2019.11.27; ОДНА «НЕВА» НА ДВЕ СТОЛИЦЫ. ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРЫЛ ТРАССУ М-11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Открытие участка новой скоростной автодороги М-11 стало одним из десятка мероприятий, которые были запланированы у президента РФ Владимира **Путина** в Санкт-Петербурге.

Для строителей трассы, и для тех, кто будет ей пользоваться, запуск заключительного, восьмого участка дороги можно назвать историческим. Трасса с «речным именем» вдвое сократит путь между Москвой и Санкт-Петербургом.

Корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, наблюдали за открытием М-11, а также узнали, как еще ее могут улучшить дорогу.

Дорога с историей

Почтовый тракт, соединяющий Санкт-Петербург и Москву, построили еще в первой половине XVIII века. Необходимость замены лошадей и ночлега изначально предполагали прохождение дороги через населенные пункты, которых насчитывалось более шести десятков. Через многие из них и сейчас проходит бесплатная трасса «Россия» с индексом М-10. После ряда реконструкций это неплохая дорога с качественным покрытием, но со множеством светофоров, переходов, обычных городских перекрестков и, соответственно, ограничениями скорости в 40-60 км в час. Дорога по ней и без пробок может занять 10-12 часов. Проезд по новой трассе займет не более 5,5 часа.

Идея пустить дорогу в обход населенных пунктов и связать две столицы скоростной трассой появилась еще во времена СССР, но к реальной стройке приступили только в 2012 году. Завершить работы по строительству трассы первоначально планировалось к чемпионату мира по футболу 2018 года, но сроки неоднократно переносились, а саму трассу открывали участками. Первый - в 2014 году: с 15 по 58 км в Московской области через Химкинский лес, чуть позже, в этом году, пустили обход Вышнего Волочка. Один из самых важных участков - обходы Солнечногорска и Клина и далее на Тверь запускали также поэтапно: сначала летом 2018 года движение открыли в сторону Санкт-Петербурга, летом 2019 - в сторону Москвы. Открытие последнего, восьмого участка от автодороги А-120 в районе города Тосно Ленинградской области до кольцевой Санкт-Петербурга (с 669 до 684 км), стало официальным завершением строительства.

**Путин**, открывая финальный участок трассы, добавил еще одну дату к этому историческому экскурсу - 2006 год. «Помню, как в 2006 году подписывали меморандум в Париже (проект был задуман совместно с французскими партнерами - прим. ТАСС). Я был и президент Франции», - вспоминал президент. «В 2006 году задумали! И вот сделали», - отметил глава государства.

Открытие «Невы»

«Здорово, просто здорово», - оценил **Путин**, обращаясь к рабочим, строившим трассу. «Я понимаю, что здесь небольшое количество людей из тех, кто работал на трассе все эти годы, но, как в таком случае говорят, в вашем лице поздравляю всех, кто приложил руку, сердце, труд свой», - сказал им президент. Он также добавил, что в истории страны, в истории дорожного строительства ничего подобного - такого уровня и класса - пока не строилось.

«Позвольте открыть движение», - обратился к президенту глава госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко**. Рабочие поинтересовались названием трассы. «Вы знаете, три основные названия «Валдай», «Нева», и «Две столицы» (были в шорт-листе для голосования - прим. ТАСС). Больше всего голосов набрало название «Нева», - сказал **Путин**.

«Дорогу «Нева» открыть!» - сказал **Петушенко** в рацию. После этого к **пунктам пропуска** направились несколько грузовиков и легковых авто. Впереди - серебристый

Augus. Российский люксовый седан накануне пригнали по этой самой трассе из Москвы «для испытаний». Парадное «Ура!» заменил гул клаксонов.

Продолжение работ

Сразу после беседы с дорожниками **Путин** провел в одном из придорожных зданий совещание о влиянии скоростной дороги М-11 на социально-экономическое развитие регионов. Влияние платной трассы будет положительным, регионы, по которым она проходит, будут развиваться, выразил уверенность президент. С ним согласился каждый из выступающих на совещании.

Так, дорога поможет создать в Тверской области 17 тысяч новых рабочих мест, сообщил губернатор региона Игорь Руденя. И будет способствовать увеличению грузооборота портов в акватории Финского залива, добавил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. Повысит инвестиционную привлекательность производственных зон на юге Петербурга, отметил губернатор города Александр Беглов. И даже сократит пробки в районе аэропорта Шереметьево и поможет развитию индустриальных парков, подчеркнул глава Подмосковья Андрей Воробьев.

При этом каждый из глав регионов, рассказывая о своих «дорожных» планах, которые оказались неразрывно связаны с трассой «Нева», рассчитывал на поддержку.

Но одним из основных вопросов остается строительство так называемого третьего этапа трассы М-11 или «Северного обхода» вокруг Твери. Сейчас, подъезжая к городу, машины снова возвращаются на М-10, которая огибает Тверь с юга. Руденя попросил поддержать планы по строительству нового 60-километрового обхода, отметив, что его проектирование уже идет, а регион готов выделить землю. Его поддержал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, отметив, что, по сути, имеющийся сейчас объезд города с юга весь застроен и его невозможно в дальнейшем расширять. А строительство обхода на севере даст выход и на новые направления: на Ярославль и дальше на Вологду.

Развитие инфраструктуры

Уже летом 2020 года предельно допустимая скорость на М-11 будет максимально возможной по законам страны - 130 км/ч. Но это не помешает значительно снизить аварийность по дороге из Москвы в Петербург, уверены в **Минтрансе**. Президент при этом обратил внимание на инфраструктуру вдоль трассы - она должна быть максимально современной, отметил он. «Все должно работать по-современному: так, как выглядит сама трасса», - подчеркнул **Путин**. Вдоль дороги, отметил он, должны работать заправки, зоны отдыха, точки питания, связь и интернет.

Так как «Неву» открывали поначалу небольшими участками, вопроса с заправками не стояло - было достаточно тех, что уже находились вдоль М-10. Ситуация обострилась летом 2018 года, когда в Тверской и Новгородской областях был запущен шестой участок протяженностью более 200 км. Первые его пользователи столкнулись с тем, что на этом участке трассы было всего восемь временных заправок контейнерного типа, принимающих только банковские карты. Не рассчитавшие расхода топлива водители застревали посреди трассы, а аварийным комиссарам пришлось подвозить им запасы. О самих временных заправках оставались негативные отзывы. Водители жаловались, что на них только по две колонки с топливом А-95 и дизелем, нет навесов от непогоды и скапливаются большие очереди. Первые полноценные заправки появились на трассе только в 2019 году. Сейчас уже работают АЗС «Роснефть» на 258 км, АЗС «Лукойл» на 423 км и АЗС «Газпромнефть» на 665 км.

Планируется, что заправки в дальнейшем разрастутся до многофункциональных зон, на каждой из которых будут располагаться АЗС, торговый центр с рестораном быстрого питания, станция техобслуживания, детская площадка, зона отдыха водителей и пассажиров, спортивная площадка, парковки для автобусов, грузовых и легковых автомобилей, а также легковых автомобилей с прицепами. Всего таких зон пока планируется двенадцать.



Оборудование трассы М-11 всей необходимой инфраструктурой завершится быстрее, чем за два года, выразил уверенность спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. А **министр транспорта** сообщил, что вдоль трассы появятся объекты сервиса, оборудованные по минимальному, среднему и максимальному стандартам. Минимальная конфигурация будет включать АЗС, средняя - заправочную станцию, магазин и некоторые сервисные услуги. Максимальная же конфигурация подразумевает открытие небольшой гостиницы, наличие душевых кабин, прачечной, автомойки.

Накануне корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты» проехал от Москвы до Санкт-Петербурга по новой трассе и убедился - заправок и зон отдыха не слишком много, но хватает, а вот с интернетом плохо - на навигатор полагаться не стоит.

Цена проезда по «Неве»

В диспетчерском пункте взимания платы **Путину** продемонстрировали коллекцию транспондеров - устройств для моментальной оплаты проезда транспорта. По словам специалистов, «Россия - одна из немногих стран мира, где можно использовать один транспондер и проехать по всем дорогам». Таких устройств уже выпущено несколько миллионов, они позволяют бесконтактно оплачивать проезд, экономя время. При этом платежная система позволяет сберечь и деньги: проезд по М-11 будет стоить в будние дни порядка 1,3 тыс. рублей для легкового автомобиля, что на 500 рублей дешевле, чем передвигаться без транспондера.

<https://tass.ru/obschestvo/7214949>

### **ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН О ТРАССЕ М-11: ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ТАКОГО КЛАССА В ИСТОРИИ РОССИИ ЕЩЕ НЕ БЫЛО**

Президент РФ **Владимир Путин** поздравил рабочих, участвующих в строительстве трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» и открыл движение по дороге.

«Поздравляю вас с таким результатом замечательным», - сказал президент, обращаясь к строителям дороги, напомнив, что проект был задуман совместно с французскими партнерами в 2006 году. «В 2006 году задумали и вот сделали сейчас. У нас в стране еще, в истории страны, в истории дорожного строительства ничего подобного пока не было такого уровня, такого класса», - отметил российский лидер.

«Теперь есть», - ответили ему дорожники.

«Есть чем гордиться, здорово. Я понимаю, что здесь небольшое количество людей из тех, кто работал на трассе все эти годы, но, как в таком случае говорят, - «в вашем лице поздравляю всех, кто приложил руку, сердце, труд свой. Здорово», - добавил **Путин**.

Глава государства также сказал, что новая дорога будет способствовать развитию регионов, по которым она проходит, и развивать их экономику.

В присутствии президента было объявлено об открытии движения по М-11, и проехали первые автомобили, в числе которых и российский автомобиль Augus.

Строители также отметили, что сейчас путь от Москвы до северной столицы России будет занимать гораздо меньше времени, на что **Путин** отметил, что прежде путь отнимал порядка 10 часов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-pozdravil-rabocih-i-otkryl-dvizenie-po-doroge-m-11-moskva---sankt-peterburg>

### **ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ К НАГРАДАМ СТРОИТЕЛЕЙ М-11**

Президент РФ **Владимир Путин** поручил подготовить предложения о представлении к правительственным наградам строителей трассы М-11. Об этом глава государства сказал на совещании о влиянии проекта строительства скоростной дороги М-11 Москва - Санкт-Петербург на социально-экономическое развитие субъектов.

«Прошу министерство (транспорта) и руководителей регионов сделать предложения и представить людей к правительственным наградам», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/8D75807BEF1438F8432584BF004202E6>

### **ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОБУСТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ**

Инфраструктура вокруг трассы М-11 «Нева» из Москвы в Санкт-Петербург должна быть самой современной, как и сама эта дорога. Об этом заявил в среду президент РФ **Владимир Путин**.

На совещании после открытия новой трассы глава государства отметил, что работа властей регионов, по которым идет дорога, «на этом не закончилась», а скорее «только начинается». «Трасса должна быть обустроена, а это <...> целиком и полностью ваша задача. Дорожники свое дело сделали, трасса построена, а вот обустройство трассы - оно как раз должно быть реализовано при вашем прямом участии», - сказал глава государства. По его словам, речь идет о пунктах отдыха, заправках, питании, связи, интернете и так далее. «Все должно работать по-современному: так, как выглядит сама трасса», - подчеркнул **Путин**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-novaa-trassa-moskva---peterburg-dolzna-byt-obustroena-po-sovremennomu---putin>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-prizval-razvivat-infrastrukturu-na-skorostnoi-trasse-Moskva--Sankt-Peterburg-2019-11-27/>

### **ТАСС; 2019.11.27; БЕГЛОВ: ТРАССА М-11 ПОВЫСИТ ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА**

Открытие трассы М-11 «Москва-Санкт-Петербург» повысит инвестиционную привлекательность производственных зон на юге Петербурга. Об этом сообщил в среду губернатор региона Александр Беглов на совещании о влиянии дороги М-11 на развитие субъектов РФ, которое провел президент России **Владимир Путин**.

«Петербург получает новый вектор градостроительного развития в южном направлении. Мы ожидаем повышения инвестиционной привлекательности производственных зон на юге Петербурга, таких как Шушары, Ижорские заводы, Металлострой, Силовые машины. Новая трасса серьезно улучшает транспортную обстановку на юге Петербурга, повысится доступность южных пригородов - Колпино, Павловск, Пушкин. Ежегодно более 500 тыс. жителей города приезжает в Ленинградскую область, особенно в дачном сезоне - здесь были большие пробки, и мы уверены, что действие этой дороги даст возможность расширить эти узкие места», - сказал он.

Беглов добавил, что открытие трассы дает новые возможности для кооперации Петербурга не только с Москвой, но также с предприятиями Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. «Мы заинтересованы в поставках сельскохозяйственной продукции из этих областей, город в этом нуждается - продукция хорошая выпускается. Дорога будет способствовать удешевлению этих товаров», - пояснил губернатор.

Развязка возле Пулково

Власти Петербурга также намерены создать развязку на трассе М-11 в районе аэропорта Пулково.

«Петербург и регионы Северо-Запада крайне заинтересованы в строительстве еще одной развязки на М-11. Мы с министерством говорили на эту [тему], это дополнительный съезд в направлении аэропорта Пулково. Есть решение по расширению аэропорта и увеличению пассажиропотока к 2025 году до 35 млн туристов. Новая развязка с М-11 позволит облегчить доступ в Пулково жителям соседних областей, а также снизить транзитный

поток по Пулковскому шоссе, мы с министерством [транспорта РФ] говорили на эту тему, без федерального центра нам справиться с этой задачей будет сложно», - сказал Беглов.

Он добавил, что в градостроительной документации, Генеральном плане и проектах планировки территории Петербурга также предусмотрено строительство дополнительных съездов с М-11 в направлении аэропорта Пулково. «Мы над этим тоже работаем, будем выделять собственные средства», - уточнил глава города.

Новые возможности для моногородов в Новгородской области

В ходе совещания губернатор Новгородской области Андрей Никитин отметил развитие двух моногородов Боровичи и Угловка, интерес потенциальных резидентов к созданным там территориям социально-опережающего развития из-за появления скоростной автомагистрали М11. Боровичи - второй по численности населения город региона, в нем проживают порядка 51 тыс. человек. Территорией опережающего развития он стал весной 2019 года. Новгородский моногород Угловка получил статус ТОР в марте 2018 года, в нем проживает около 3 тыс. человек.

«Трасса позволила нам, по сути, оживить два моногорода - это Боровичи и Угловка, там созданы территории опережающего развития, и созданы не на словах. Благодаря возможности быстрой логистики, расположению практически посередине между Москвой и Петербургом, есть инвесторы, есть новые предприятия, есть новая жизнь для этих двух городов», - сказал Никитин.

Также он отметил инвестиционные вливания в ходе строительства дороги. По информации Министерства инвестиционной политики Новгородской области, за шесть лет реализации проекта по строительству М11 сумма инвестиций в основной капитал региона превысила 100 млрд рублей. Большая часть - средства федерального бюджета. Что касается многофункциональных зон, шесть из которых будут созданы в пределах Новгородского региона, то, по словам Никитина, в благоустройство каждой предполагается вложить 1,5 млрд рублей.

«Безусловно, и новгородские предприятия там будут присутствовать, мы с коллегами об этом разговаривали, два туристических центра появятся - и с одной, и с другой стороны, чтобы люди, которые захотят остановиться, могли бы узнать о новгородской земле больше», - добавил Никитин, отметив, что область рассчитывает и на дальнейший рост турпотока.

<https://tass.ru/ekonomika/7211755>

### **ТАСС; 2019.11.27; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ: ОТКРЫТИЕ ТРАССЫ М-11 ПОВЛИЯЕТ НА РОСТ ГРУЗОБОРОТА ПОРТОВ**

Власти Ленинградской области рассчитывают увеличить грузооборот портов в акватории Финского залива за счет ввода в эксплуатацию скоростной платной трассы М-11, которую в среду открыл президент **Владимир Путин**. Об этом сообщил губернатор Александр Дрозденко на совещании о влиянии дороги М-11 на развитие субъектов РФ, которое проводит глава государства.

«Открытие этой дороги - это разгрузка существующей трассы М-10 [«Россия» Москва - Санкт-Петербург] с одной стороны, а, с другой стороны, это потенциал по дальнейшему росту грузооборота портовых комплексов на территории Финского залива в Ленинградской области», - сказал Дрозденко.

Он добавил, что у властей региона есть задача по переводу грузооборота из стран Балтии в порты в Ленинградской области. Губернатор отметил, что до открытия трассы грузовой транспорт, который следовал в порты, стоял в пробках. «К сожалению, Владимир Владимирович, в последнее время этот огромный транзитный поток вставал в многокилометровые пробки в районе Красного Бора, Ям-Ижоры, Шушар, Ульяновки, потому что грузооборот [портов] растет, но дорога не позволяла этот объем переваривать», - сказал Дрозденко.

На территории Ленинградской области расположены крупные портовые комплексы, в том числе в Усть-Луге, Приморске, Высоцке. Также область граничит по суше со странами Евросоюза - Финляндией и Эстонией и поэтому через регион идут большие транзитные транспортные потоки.

Губернатор добавил, что область рассчитывает на рост инвестиций за счет ввода трассы. «Одной из точек стратегического роста становится Тосненский район, потому что в основном по нему проходит дорога. <...> Только в преддверии открытия трассы в этом году на 33% выросли инвестиции в Тосненском районе, а заявлены инвестиции на ближайшие годы еще на 10 млрд рублей», - сказал Дрозденко.

Губернатор добавил, что за счет данных инвестиций в районе планируется создать завод по производству упаковки для пищевых продуктов, производство автоцистерн, логистические терминалы, «суперсовременный смарт-парк» и другие проекты.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/CC43D102403F2284432584BF0045324C>

### **ТАСС; 2019.11.27; ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ: ОТКРЫТИЕ М-11 ПОСПОСОБСТВУЕТ СОЗДАНИЮ 17 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ В РЕГИОНЕ**

Открытие трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург будет способствовать в реализации в Тверской области инвестпроектов на сумму более 90 млрд руб. и созданию 17 тысяч рабочих мест, сообщил в среду губернатор региона Игорь Руденя на совещании о влиянии запуска этой дороги на развитие регионов РФ, которое провел президент РФ **Владимир Путин**.

Трасса М-11 проходит по территории шести субъектов РФ: Москвы, Санкт-Петербурга, Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Общая протяженность дороги - 669 км. Открытие движения на участке от Санкт-Петербургского южного полукольца до Кольцевой автодороги в Петербурге состоялось 27 ноября, автомагистраль полностью введена в эксплуатацию.

«Для нашего региона, который расположен между двумя столицами, М-11, конечно, имеет ключевое значение для развития экономики, сельского хозяйства, туристического продвижения. Благодаря этому проекту у нас развивается и кластер «Московское море», Завидово, Торжок и Вышний Волочек. В ближайшие годы мы планируем, что реализация дополнительных проектов, которые получили свою перспективу, в том числе благодаря наличию у нас трассы М-11, это 90 млрд рублей инвестиций и более 17 тысяч рабочих мест», - сказал Руденя.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/otkrytie-m-11-posposobstvuet-sozdaniyu-v-tverskoj-oblasti-17-tys-rabocih-mest>

### **ТАСС; 2019.11.27; ВОРОБЬЕВ: ЗАПУСК М-11 БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОКРАЩЕНИЮ ЧИСЛА ПРОБОК НА ЛЕНИНГРАДСКОМ ШОССЕ**

Новая скоростная автодорога М-11 «Москва - Санкт-Петербург» будет способствовать снижению загруженности Ленинградского шоссе, а пассажиры аэропорта Шереметьево смогут значительно сократить время в пути от дома до аэропорта и в другом направлении. Об этом сообщил губернатор Подмосковья Андрей Воробьев в среду на совещании с президентом РФ Владимиром **Путиным**, посвященном открытию платной автодороги М-11.

«Самое главное, есть теперь альтернатива, - Ленинградка стала разгружаться. Раньше было так, что в Шереметьево можно было прилететь, там час-два-три потратить на полет, и примерно столько же потратить на выезд на Ленинградку и доехать до Москвы», - сказал Воробьев.

Он также отметил, что еще одним преимуществом является сокращение смертельных ДТП на Ленинградском шоссе. «Грузовики все больше и больше будут уходить на платную дорогу, плюс мероприятия, которые мы предусмотрели, и по ноябрю на 15-16%

[прогнозируем] снижение смертности на дороге по Ленинградке», - сказал губернатор. По словам Воробьева, платная трасса будет способствовать также увеличению пассажиропотока в международном аэропорту Шереметьево.

«У нас большие инвестиции идут в Шереметьево, это порядка 1 млрд долларов инвесторы вкладывают в расширение пассажиропотока. Долгое время люди не могли рассчитать, за сколько выезжать, как вовремя прибыть на регистрацию и улететь. <...> Сейчас платная трасса позволяет увеличивать пассажиропоток, и Шереметьево - аэропорт № 1 страны. Сейчас пассажиропоток - это рабочие места, это налоги, это стратегически важно для нас», - сказал Воробьев.

Кроме того, по словам губернатора, магистраль способствует развитию экономики региона и имеет для Подмосковья колоссальное социальное значение.

«Мы создали индустриальные парки. Вот Mercedes, который мы, в частности, открывали под вашим чутким руководством, Владимир Владимирович, он расположен как раз на территории, которая прилегает к трассе, в Есипово. 15 индустриальных парков мы расположили там, допустим, в прошлом месяце мы открыли самый большой логистический комплекс Leroy Merlin. Почему? Потому что предсказуема стоимость и время доставки. Время - деньги. Сегодня у нас большие заявки на огромные логистические комплексы, которые строятся к прилегающей территории», - добавил Воробьев.

<https://tass.ru/obschestvo/7212947>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; ЮЛИЯ ГРИЦАЙ; 2019.11.27; АВТОМОБИЛИСТЫ ДОГОНЯТ «САПСАН»; НАСКОЛЬКО БЫСТРО МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ ИЗ МОСКВЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПО НОВОЙ ТРАССЕ**

**Владимир Путин** открыл трассу М11 и назвал ее «Нева». Из Москвы в Петербург теперь можно доехать за шесть часов и за 2 тыс. руб. Масштабная стройка, которая велась почти десять лет, обошлась в 500 млрд руб. — это два Крымских моста. Из них четверть — деньги частных инвесторов. **Владимир Путин** протестировал М11 в президентском Augus. Насколько хорошей получилась новая трасса? Выясняла Юлия Грицай.

Как легковой автомобиль может превратиться в скоростной «Сапсан»? Ответ на этот вопрос дает трасса М11. Путешествие из Санкт-Петербурга в Москву или наоборот, даже не нарушая скоростной режим, продлится по трассе всего пять с небольшим часов. Поездка на «Сапсане» на то же расстояние займет около четырех часов.

Путешествие будет проходить так: от МКАД до Твери по новой М11 на максимально допустимой скорости в 130 км/час. Потом участок в 50 км, как его называют водители, «погружения в XX век»: Тверская область со светофорами, ограничением в 80 км/час и старым асфальтом. После этого испытания автомобилист сможет вернуться на М11 и по ней уже добраться, не сворачивая, до Санкт-Петербурга. И эта часть поездки пройдет с комфортом, рассказывает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, ему удалось проехать во всей новой трассе до ее запуска: «Сама дорога настолько хороша, что ты, вообще, не устаешь. Когда в какой-то момент появился указатель «Санкт-Петербург 34 км», если честно, у меня было какое-то странное ощущение.

Мой организм и мозг думал, что мы еще где-то в середине пути.

Но Санкт-Петербург был, в общем, на расстоянии вытянутой руки».

Стоимость проезда по М11 обойдется для легковушки в почти 1,8 тыс. руб. в будний день и в 2 тыс. руб. — в выходной. Цена выглядит привлекательной, даже с учетом расходов на бензин, говорит москвич Николай, часто отправляющийся в поездки на автомобиле из Москвы в Петербург и обратно: «Если у человека есть деньги на бензин до Питера, то уж лишние 1,8 тыс. руб. он точно найдет, это совсем небольшая сумма, особенно, если ехать не одному, а целой компанией. Очевидно, заплатить 1,3 тыс. руб. за то, чтобы проехать



всю дорогу практически вдвое быстрее и не стоять в пробке под Вышним Волочком, это стоит того».

Цена билета на «Сапсан» составляет около 4,5 тыс. руб. Казалось бы, выгода от поездки по М11 очевидна. Но не все так просто. В стоимость нужно закладывать не только цену платной дороги и бензин в пути, продолжает Петр Шкуматов: «Себестоимость проезда на автомобиле эконом-класса составляет примерно 10 руб. за км, и таким образом, дорога 670 км обойдется в 6,7 тыс. руб., включая бензин, износ автомобиля и возможное, скажем так, будущее техническое обслуживание. Плюс 1,8 тыс. руб. стоит сам проезд. Итого мы получаем 8,5 тыс. руб.»

Но эти подсчеты актуальны для тех, кто поедет по М11 в одиночестве. Если выезжают двое, то эту сумму можно разделить поровну, и она сравняется с «Сапсаном». А если трое и больше, то станет в несколько раз дешевле.

Но насколько новая дорога упростит жизнь тем, кто всегда ездит один и еще и на транспорте, за который нужно платить больше, то есть водителям коммерческого транспорта? Координатор движения «Дальнбойщик» Валерий Войтко уверен, что вряд ли среди его коллег М11 будет популярна: «Как правило, это были перевозчики, занятые на контрактах с жесткими сроками доставки, то есть у них работа в графике.

Была возможность объяснить заказчикам, что график стоит денег, надо доплачивать за платную дорогу.

Но значительная часть перевозчиков предпочитает пользоваться бесплатной дорогой».

Впрочем, М11 предоставляет водителям и другой неочевидный плюс. Автомобилисты подсчитали: теперь из Москвы до Финляндии можно будет доехать примерно за восемь часов. И вот закупки санкционного сыра по выходным — теперь развлечение не только для петербуржцев. Стоит ожидать появления новых туристских маршрутов: из Москвы в Финляндию с включением стоимости проезда по М11. Участок М11 в обход Твери «Автодор» обещает закончить в 2021 году, впрочем, пока строительство еще не начали, объездной путь находится на стадии проекта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172268>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.28; ВЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА; ПРОЕКТ ПОДДЕРЖАЛ ВЛАДИМИР ПУТИН**

Проект Восточного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге прорабатывался уже много лет, но у федеральных властей не хватало на него денег. В этот раз проект поддержал президент **Владимир Путин**. Из 30 млрд руб. инвестиций, необходимых для строительства первого участка диаметра (так называемая Витебская развязка), 10 млрд руб. выделит правительство, рассказал президент ВТБ Андрей Костин в среду (ВТБ – инвестор проекта). Еще по 10 млрд руб. потратят власти Санкт-Петербурга и ВТБ, уточнил он.

Помочь проекту в конце октября **Путина** просил губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов («Ведомости» ознакомились с копией его письма, подлинность подтвердил федеральный чиновник). **Путин** в ответ попросил правительство рассмотреть вопрос. «Найдите ресурсы. Проект городу нужен», – написал он поверх письма Беглова вице-премьеру Максиму **Акимову**.

Диаметр должен связать построенный Западный скоростной диаметр с Витебским и Лиговским проспектами. Проект оценивается более чем в 180 млрд руб. «Если мы все оперативно сделаем, связка Витебского вокзала и Западного скоростного диаметра появится уже к 2023 г.», – заявил Костин.

Но 10 млрд руб. не все расходы, которые город должен будет понести. Если поток автомобилистов окажется ниже запланированного, город должен будет доплатить инвестору минимальную гарантированную доходность, говорят три собеседника

«Ведомостей». Финансовые параметры еще будут уточняться после проектирования и экспертизы, уточняет один из них.

ВТБ участвовал в строительстве и прошлого крупнейшего проекта в Санкт-Петербурге – Западного скоростного диаметра (его строила «Магистраль Северной столицы» – структура ВТБ). Строительство закончилось в 2016 г. А спустя три года первый этап Восточного скоростного диаметра был признан продолжением Западного. И «Магистраль Северной столицы» подписала дополнительное соглашение о строительстве первого участка с городом без конкурса. «Для инфраструктурного рынка это необычная практика», – оценивает инвестор в инфраструктурные проекты. По строительству всего Восточного скоростного диаметра ждем концессионного конкурса, говорит представитель ВТБ.

Витебская развязка – не просто развязка, а полноценный участок трассы, говорят два человека, близких к участникам проекта, и собеседник «Ведомостей», близкий к администрации Ленинградской области. Всего предстоит построить около 4 км дороги почти из 28 км всего диаметра, знают они.

Стоимость развязки может превысить 35 млрд руб., говорят два собеседника «Ведомостей». Практически весь первый участок диаметра – эстакады, объясняет такую высокую стоимость человек, близкий к одному из участников проекта. Но есть нерешенные проблемы – например, как организовать переход через Московский проспект, рассматривается в том числе тоннель, отмечает он. Все технические решения, в том числе стоимость проекта и его протяженность, на завершающей стадии, говорит представитель ВТБ.

Строительство первого этапа диаметра увеличивает шансы на завершение всего проекта, считает собеседник «Ведомостей». Проект еще не прорабатывался на федеральном уровне, ответил пресс-секретарь **Путина** Дмитрий Песков на вопрос о финансировании всего диаметра. Он еще не включен в **комплексный план** развития инфраструктуры, но находится в листе ожидания, говорит представитель **Акимова**. **Минтранс** поддерживает проект, говорит его представитель. Связаться с представителем правительства Санкт-Петербурга не удалось.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/27/817350-vlasti-videlyat>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПУТИН НАСТАИВАЕТ НА СВОЕВРЕМЕННОМ ВЫДЕЛЕНИИ ЗЕМЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД**

Местные власти должны избегать проволочек при выделении земель под строительство Центральной кольцевой автодороги, заявил президент РФ **Владимир Путин**.

«Нужно, чтобы местные власти помогали работать, вовремя нужно выделять землю, без всяких проволочек, без административных издержек», - заявил **Путин** на совещании, посвященном влиянию новой дороги М-11 на развитие регионов.

О реализации проекта по строительству ЦКАД на совещании доложил мэр Москвы Сергей Собянин.

«Там около 500 км, первый пусковой комплекс 330 км, это обход вокруг Москвы», - сказал Собянин

Он отметил, что сегодня проект находится в высокой степени реализации.

«Тем не менее, последнее время из-за определенных сложностей он сдвигается на 2020-2021 годы, и я боюсь, что это замедление даст сдвигку ещё дальше», - сказал Собянин.

В связи с этим он попросил провести специальное совещание, посвященное этому проекту.

### **ТАСС; 2019.11.27; ПУТИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ЗАКЛАДКИ КОРАБЛЯ ЛЕДОВОГО КЛАССА «НИКОЛАЙ ЗУБОВ»**

Президент РФ **Владимир Путин** принял участие в церемонии закладки патрульного корабля ледового класса «Николай Зубов».

Президента приветствовали воспитанники Нахимовского военно-морского училища, морского клуба «Юнга» и движения «Юнармия».

«Искренне рад вас приветствовать и поздравить с закладкой нового российского боевого корабля. Это торжественное приятное событие всегда и для Военно-морского флота и для предприятия «Адмиралтейские верфи», - сказал **Путин**.

Он отметил, что на заводе уже 315 лет строят корабли самого разного класса и назначения. По его словам, корабль «Николай Зубов» спроектирован для службы в непростых и порой опасных северных условиях, а также для решения широкого спектра задач. В их числе обеспечение торгового судоходства, научные работы, защита рубежей и национальных интересов России в арктических широтах. «О такой технике, таких кораблях могли только мечтать первопроходцы», - заметил **Путин**.

Президенту продемонстрировали закладную секцию судна, к которой он прикрепил табличку с названием корабля. Гендиректор предприятия «Адмиралтейские верфи» Александр Бузаков рассказал **Путину** о проекте.

«Дальнейшее развитие ВМФ России во всех его составляющих было и остается в числе наших основных приоритетов», - также заявил президент на церемонии. Он отметил, что эта стратегическая задача будет решаться последовательно и качественно.

«Всегда рассчитываем на опыт, высокий профессиональный уровень, четкую слаженную работу трудовых коллективов как адмиралтейских верфей, так и других наших судостроительных предприятий», - сказал **Путин**.

Президента сопровождали министр обороны Сергей Шойгу, главнокомандующий Военно-морским флотом Николай Евменов, глава Минпромторга Денис Мантуров, вице-премьер Юрий Борисов, президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

После церемонии президент пообщался с рабочими завода и поблагодарил их за труд. «Впечатляет», - сказал **Путин**.

В настоящее время степень готовности судна - 11%. Как ожидается, сдача заказа по госконтракту состоится 25 ноября 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7213513>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ТРУТНЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ЗАКАЗЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ ОТ РОСАВИАЦИИ В РЕГИОНЫ**

Функции заказчика реконструкции аэропортов, которые сейчас выполняет Росавиация и ее структуры, целесообразно передать в регионы, считает вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Руководство заказами на строительство (и реконструкцию аэропортов - ИФ) со стороны Росавиации из Москвы мне кажется несколько надуманным, будем делать предложение, изучим его в правительстве. Мне кажется, что все-таки заказывать объекты, в том числе и связанные с наземной инфраструктурой для авиации, должны регионы. Надо передать им эти расходные полномочия вместе с деньгами. Мне кажется, это будет наиболее эффективно», - сообщил Трутнев журналистам в среду в Якутске.

Он также отметил, что поручит Росавиации разработать электронный сервис для мониторинга строительства объектов в онлайн-режиме, «чтобы информация была доступна не только Росавиации, но и Минвостокразвития, регионам, чтобы все вместе могли сверять вопрос, не затягивать его, и сразу же, как только возникает отставание по объекту, на это реагировать».

Ранее сообщалось о неоднократных проблемах с поиском подрядчиков для реконструкции аэропортов на Дальнем Востоке: торги либо остаются без участников, либо работающая на объекте компания срывает сроки и оставляет объект недостроенным. Так, например, найти подрядчика на реконструкцию аэропорта Благовещенска удалось только с шестой попытки после увеличения финансирования и привлечения к решению вопроса представителей Росавиации, а аэропорт поселка Оссора на Камчатке дважды менял подрядчика из-за срыва сроков проведения работ.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7210283>

### **ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.28; РЖД ПРОДАЛА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПОЧТИ В ДВА РАЗА ДОРОЖЕ СТАРТОВОЙ ЦЕНЫ; В ТОРГАХ УЧАСТВОВАЛИ КОМПАНИИ АБРАМОВИЧА И ЛИСИНА, А ПОБЕДИЛА ГРУППА «ДЕЛО» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА**

В Москве 27 ноября состоялся аукцион по продаже 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера» (6,95 млн шт.), принадлежавших «дочке» РЖД – Объединенной транспортно-логистической компании. Победителем стала компания «Дело-центр», входящая в группу «Дело» Сергея Шишкарева. Она предложила за пакет 60,3 млрд руб. при стартовой цене 36,16 млрд руб., сообщил организатор торгов «ВТБ капитал».

Первый шаг аукциона составлял 141 млн руб., остальные – 200 млн руб. Торги оказались ожесточенными и длились около 40 минут, судя по итоговой цене, было сделано более 120 шагов. За актив боролись три компании – помимо группы «Дело» это были «Енисей капитал» совладельцев Evgaz Романа Абрамовича и Александра Абрамова и Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина. Причем «Енисей капитал» уже владеет 24,74% «Трансконтейнера».

Первой сошла с дистанции ПГК, затем «Енисей капитал», говорит близкий к одному из участников торгов человек. Представитель ПГК не уточнил сумму, после которой компания перестала торговаться.

Заявиться на торги могли не все. У претендента должно было быть не менее 5000 грузовых вагонов или контейнерный терминал (терминалы) с совокупным объемом переработки по итогам 2018 г. не менее 50 000 контейнеров в 20-футовом эквиваленте. Либо доля в размере более 20% акций «Трансконтейнера». К участию не допускались компании, среди совладельцев которых есть иностранцы (с долей выше 25%) и российские органы власти (выше 30%), а также те, кто специализируется на морских грузоперевозках (более 50% выручки). Необходимо было также внести задаток в размере 10% стартовой цены – 3,6 млрд руб.

«Трансконтейнер» – крупнейший в России оператор контейнерных перевозок. У компании сеть более чем из 60 терминалов в России, Казахстане и Словакии, в парке – 27 819 фитинговых платформ и 74 118 контейнеров.

Акции «Трансконтейнера» торгуются на Московской бирже. С 7 августа, когда были объявлены условия аукциона, они подорожали на 25,3% – с 6995 до 8765 руб. за штуку 27 ноября по состоянию на 14.25 мск (торги начались в 15.00). То есть акции стоили совсем немногим больше той цены, по которой их на торгах купило «Дело».

Кто такие Шишкарев и «дело»

Шишкарев создал и возглавил транспортно-логистический холдинг «Дело» в 1993 г. С 1999 г. был депутатом Госдумы нескольких созывов, с 2009 по 2014 г. возглавлял комитет по транспорту. С 2014 г. вновь стал президентом группы «Дело».

Много лет бизнес «Дела» был сосредоточен в Новороссийске, где группе принадлежат контейнерный и зерновой терминалы. В 2018 г. «Дело» купило за \$250 млн 30,75% акций

Global Ports – крупнейшего в России контейнерного портового оператора с активами в Северо-Западном и Дальневосточном бассейнах.

РЖД планирует закрыть сделку по продаже доли в «Трансконтейнере» до конца 2019 г. Но это еще не все потенциальные расходы победителя. Ему придется выставить оферту остальным акционерам. Теоретически группа «Дело» может потратить еще около 60 млрд руб., если на нее откликнутся все без исключения совладельцы «Трансконтейнера». Помимо «Енисей капитала» крупным миноритарием «Трансконтейнера» является ВТБ с долей 24,84%.

Ранее Шишкарев пояснял, что помимо собственных средств (25–30%) планирует привлечь для сделки финансирование в Сбербанке. Пресс-служба Сбербанка 27 ноября подтвердила: банк будет финансировать эту сделку. А сам бизнесмен, как передает «Прайм», сообщил, что «Дело» предложит ВТБ остаться акционером «Трансконтейнера», остальным направит оферту. Представитель ВТБ не стал это комментировать.

Результаты аукциона – «огромный успех» как для продавца, так и для покупателя, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Цена актива превзошла самые смелые ожидания», – добавляет он. «Присутствие в трех бассейнах и мажоритарная доля ведущего российского оператора контейнерных перевозок позволят группе «Дело» стать национальным логистическим транспортным интегратором», – отмечается в сообщении компании. У группы «Дело» есть два терминала в Новороссийске, включая контейнерный, а также опыт контейнерных перевозок, напоминает директор по корпоративным и суверенным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов. Рынок перевозок вагонами стагнирует, а контейнерные перевозки ежегодно растут на 15–20%, объясняет Смирнов общий повышенный интерес к «Трансконтейнеру». Впрочем, «Дело» заплатило не такую уж гигантскую цену за «Трансконтейнер». Оценка компании исходя из аукциона – 120,6 млрд руб. При этом EBITDA за год, закончившийся 30 сентября, составила 20,5 млрд руб., отмечает Смирнов. Получается, компания оценена в 5,9 EBITDA. У «Дела» не возникнет проблем с возвратом потраченных средств, считают Бурмистров и Смирнов. Это можно сделать за счет дальнейшего размещения на бирже или продажи пакета, в том числе самого «Дела», стратегическому или финансовому инвестору.

Представитель «Енисей капитала» не стал комментировать итоги аукциона. Решение о дальнейших шагах будет принято после оферты, в которой компания планирует участвовать, отметил он. Акции «Трансконтейнера» достались компании примерно на 70% дешевле, чем группе «Дело», отмечает Смирнов. «Мы считаем конечную цену за данный актив экономически нецелесообразной, поэтому сошли раньше на торгах», – сказал представитель ПГК.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/27/817301-rzhd>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/11/28/5ddd0ed29a79473514434ee2>

<https://www.kommersant.ru/doc/4172842>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; СБЕРБАНК ПОУЧАСТВУЕТ В ФИНАНСИРОВАНИИ СДЕЛКИ ПО ПОКУПКЕ ГРУППОЙ «ДЕЛО» КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»**

Сбербанк (МОЕХ: SBER) России поучаствует в финансировании сделки по покупке группой «Дело» контрольного пакета «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN), сообщил журналистам через пресс-службу зампреда правления Сбербанка Анатолий Попов.

«Сбербанк будет участвовать в финансировании сделки по покупке контрольного пакета акций «Трансконтейнера», - отметил Попов.

По его словам, аукцион показал значительный интерес инвесторов к сектору транспорта и логистики в РФ, который показывает высокие темпы развития. «Сбербанк заинтересован в



финансировании этого сектора и предоставлении полного спектра банковских продуктов компаниям отрасли. Выкуп акций будет происходить в том числе за счет финансирования Сбербанка», - сообщил топ-менеджер.

О том, что группа «Дело» Сергея Шишкарева, победившая в аукционе по продаже контрольного пакета ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО «Трансконтейнер», намерена привлечь финансирование Сбербанка, ранее в среду сообщил «Интерфаксу» генеральный директор группы Игорь Яковенко.

«Финансирование будет осуществляться за счет кредитных средств ПАО «Сбербанк» и за счет собственных средств», - сообщила позже группа «Дело».

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Sberbank-profinansiruet-sdelku-po-pokupke-doli-v-Transkonteinere-2019-11-27/>

### **ТАСС; 2019.11.27; АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ВЫИГРАЛА ГК «ДЕЛО»**

Аукцион РЖД по продаже 50% плюс две акции «Трансконтейнера» выиграла группа «Дело» Сергея Шишкарева. Стартовая цена составила 36,2 млрд рублей, «Дело» предложила за пакет акций 60,3 млрд рублей. Об этом журналистам сообщил заместитель генерального директора «Российских железных дорог» Андрей Старков. Ранее о победе ГК «Дело» в аукционе сообщили источники.

«Компания «Дело»... 60 млрд 300 млн рублей», - сказал он. Таким образом, группа «Дело» купила пакет акций «Трансконтейнера» в 1,7 раза дороже стартовой цены.

«Мы планируем закрыть сделку до конца декабря. Фактически к этому все готово. Подпишем договор купли - продажи, ждем оплату пакета акций, соответственно, сразу даем поручение депозитарию провести перевод акций», - добавил Старков.

По его словам, компания планирует закрыть сделку по продаже 50% акций казахстанского «Кедентранссервиса» до завершения сделки по продаже контрольного пакета акций самого «Трансконтейнера».

«Мы сделку заключили, она находится в стадии реализации. Она будет закрыта до закрытия сделки [по продаже «Трансконтейнера»] с высокой степенью вероятности», - сказал он.

Старков добавил, что существовавший формат взаимоотношений «Трансконтейнера» и Казахских железных дорог в настоящий момент не отвечал тем целям и задачам, которые были сформированы в 2011 году на момент заключения акционерного соглашения. «Продав этот актив, притом «Трансконтейнер» должен получить финансовый результат - чистую прибыль - более 2 млрд рублей от этой сделки, «Трансконтейнер» получает право самостоятельно выходить на рынок Казахстана и Средней Азии. То, чего до этого был лишен, действовал только через дочернюю компанию, где владел 50% голосов», - заключил Старков.

Участие в аукционе также приняли «Первая грузовая компания» и «Енисей Капитал». Первый шаг аукциона составил 141 млн рублей, последующие шаги - по 200 млн рублей. Организатор аукциона - «ВТБ Капитал».

Ранее президент «Дела» Сергей Шишкарев говорил журналистам, что компания намерена профинансировать покупку «Трансконтейнера» на 25-30% из собственных средств, остальную часть - за счет кредита Сбербанка. Он отмечал также, что группа ознакомилась со стратегией развития «Трансконтейнера» и планирует ей следовать.

<https://tass.ru/ekonomika/7212615>

### КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.28; «ОТКАТА, ВОЗВРАТА НАЗАД НЕ БУДЕТ»; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО О НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСАХ, СЕРТИФИКАТАХ И ФАНТИКАХ

Сегодня исполнилось четыре года с момента выхода постановления правительства №1283 о передаче полномочий по сертификации от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) к Росавиации, положившего начало созданию Авиарегистра РФ. Однако участники рынка до сих пор утверждают, что система работает плохо, критикуют саму идею смены органа сертификации и предлагают хотя бы частично вернуть эти функции МАК (см., например, “Ъ” от 27 ноября). В интервью “Ъ” им возражает руководитель Росавиации Александр **Нерадько**.

— За годы попыток перевода сертификации авиатехники из МАК в национальный реестр процесс не раз критиковали и сам комитет, и представители авиапрома, и авиаторы. На ваш взгляд, удалось ли реально наладить работу Авиарегистра?

— В трудный период после распада СССР полномочия по сертификации были временно, обращаю внимание, временно делегированы МАК. Фактически отданы на аутсорсинг. Теперь, когда Россия повсеместно укрепляет позиции, наступило то время, когда необходимо вернуть этот очень важный функционал в национальную юрисдикцию. Отстаивание российских интересов не может быть предметом деятельности международной или межгосударственной организации. Потому что она всегда будет искать компромисс между интересами всех участников.

Мировое авиационное сообщество, ИКАО и другие организации были уведомлены о смене уполномоченного органа, и все с одобрением восприняли решение, начав с этого момента работать с Росавиацией, представляющей государство разработчика и изготовителя авиационной техники. Есть в ИКАО такое понятие, как государство-разработчик и государство—изготовитель авиатехники, эти полномочия и были переданы федеральным органам исполнительной власти РФ. Это очень важно, по-моему. Недопустим конфликт интересов, который существовал, когда МАК одновременно отвечал и за сертификацию авиатехники, и за расследование авиапроисшествий. Авиарегистр — федеральное автономное учреждение. Оно находится в ведении Росавиации, но не является ее подразделением. Это отдельное юридическое лицо, образованное в марте 2016 года путем реорганизации работавшего с начала 1990-х годов госцентра по безопасности полетов.

Всем понятно, что МАК очень непросто было выпустить из рук сертификационные полномочия и смириться с утратой роли площадки для межгосударственного сотрудничества. И до сих пор находились и находятся сочувствующие в лице отдельных должностных лиц организаций и даже отдельных федеральных органов исполнительной власти, которым было «вольготнее» работать с межгосударственной организацией, которая не подвержена в силу статуса никаким проверкам. Она находится под защитой, фактически под дипломатическим иммунитетом, эту организацию никто никогда не проверял.

— Можете уточнить, о каких именно лицах и организациях идет речь?

— Я связан законом о государственной службе и не могу публично критиковать конкретных лиц. Но они хорошо известны. Они не стеснялись оставлять подписи на официальных обращениях в федеральные органы исполнительной власти, даже в международные инстанции, фактически саботируя решение правительства РФ.

Как руководитель Росавиации, я нетерпимо отношусь к неисполнению правительственных решений и растрате средств федерального бюджета и налогоплательщиков на получение нелегитимных уже давно «фантиков» от МАК в сфере сертификации.

Отката, возврата назад не будет. Сейчас, полагаю, это наконец доходит до самых сомневающихся.

— Есть какие-то конкретные результаты работы?

— За четыре года выдано более 650 сертификатов на авиатехнику, процедуру сертификации прошли 50 разработчиков и изготовителей, сформирован комплекс аккредитованных сертификационных центров, лабораторий, экспертов. Активное взаимодействие осуществляется с независимой инспекцией на базе военных представительств Минобороны. В полном объеме, без срывов и задержек исполняются все возложенные функции по сертификации.

Заключаются соглашения с целью минимизации административного и экономического бремени от повторной сертификации на внешних рынках: межправительственные соглашения с США и Индией. В июне и октябре 2019 года в присутствии президента Владимира **Путина** и лидеров Китая и Саудовской Аравии Росавиация заключила соглашения в сфере сертификации с авиаведомствами обеих стран, подписаны договоренности с Турцией, Италией, Канадой, Кубой, Молдовой, Кыргызстаном, Колумбией, Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), Монголией, Республикой Корея, Бразилией.

В декабре текущего года вводятся новые Федеральные авиационные правила сертификации авиационной техники, организации разработчиков и изготовителей. В стадии рассмотрения находится ряд новых норм летной плотности, в том числе по беспилотным авиационным системам.

— Какая именно техника сертифицирована?

— С 2015 года Росавиация проделала работу по восстановлению сертификата типа на вертолет Ми-171, что позволило продолжить экспортные поставки вертолетов этого типа на китайский рынок. Масштабная работа ведется по сертификации в России и в EASA самолета MC-21 и двигателя ПД-14 к нему, в том числе с учетом задач импортозамещения. ПД-14 получил сертификат Росавиации осенью 2018 года, выдача сертификата на MC-21 планируется до конца 2020 года. Плановые сроки по сертификации двигателя и самолета в Европе — 2020 и 2021 годы соответственно. Эти сроки вполне сопоставимы со сроками сертификации, проведенными нашими предшественниками в EASA, типа самолета SSJ100, что заняло шесть с половиной лет.

Поэтому если кто-то говорит, что наличие каких-то ранее заключенных соглашений существенно влияет на сроки сертификации за рубежом, это не так. EASA и американская Федеральная авиационная администрация (FAA) очень тщательно относятся к вопросам сертификации, а после истории с Boeing MAX, думаю, процедуры станут еще более тщательными. Это и для нас очень хороший урок, чтобы мы тоже тщательно относились к тем документам, которые выдаются другими авиационными администрациями, тщательно проверяли результаты испытаний.

— Где вы брали кадры для Авиарегистра?

— Ну, в основном этой работой по сертификации занимаются инженеры и пилоты.

— Кого-то приходилось привлекать из МАК?

— Да, когда решение правительства состоялось, также официально пригласили всех, кто работал в авиарегистре МАК, прийти на работу в интересах РФ.

— И сколько человек пришло?

— Пришли люди... понимаете, это такой количественный показатель — сколько — он ничего не характеризует. Интересно, что к нам на работу перешла молодежь.

— Чем вы их привлекли? Деньгами, карьерными перспективами?

— Рост в федеральном органе исполнительной власти либо в Авиарегистре РФ — это работа долгосрочная. Работа, на протяжении которой вы можете видеть результат: ввод в эксплуатацию новых типов воздушных судов, новые изменения в конструкции. Это взаимодействие с широким кругом специалистов в области авиации, потому что профессионалам интересно работать в своей сфере. Авиация настолько обширная область, начиная от космических технологий, навигационных и заканчивая обычными

инженерными, летными испытаниями. Это участие в сертификационных испытаниях, в заводских испытаниях. Для молодого человека это огромная перспектива.

— Как вы реагируете на то, что многие производители авиационной техники проходят двойную сертификацию — и в Росавиации, и в МАК?

— Мы почти не реагируем. Взаимодействие каких-либо организаций с МАК должно заканчиваться формализацией процесса, выдачей документа: либо сертификата, либо главного одобрения, либо второстепенного одобрения конструкции. Когда МАК выступал от имени РФ, это был документ государственный, от имени России как государства — разработчика и изготовителя. Сейчас я не знаю, и никто вам не скажет статус документа, который, возможно, выдает МАК. Это «фантик».

— В октябре в ходе заседания Госдумы депутат Вера Ганзя заявила, что сертификация самолета-амфибии Ла-8 стоит 180 млн руб. при цене его самого 15 млн руб. Это правда?

— Мне известно, что вопрос обсуждался, но неизвестен источник данных. Эти цифры вызывают недоумение и вопросы. Каких-либо депутатских запросов в Росавиацию не поступало. В таких случаях рекомендовал бы обращаться к официальным данным. Нет и заявки на сертификацию Ла-8. Но разочарую всех, кто бросился подсчитывать в уме миллионные доходы Авиарегистра.

Приведу пример сертификации другого самолета российской разработки — МВ-500 (или Т-500, легкий самолет сельскохозяйственного назначения. — “Б”). Общая стоимость проекта складывается из многих этапов, при этом львиную долю затрат занимает стоимость опытно-конструкторских разработок, подготовка документации, постройки опытных образцов, получение заключений профильных институтов, проектирование и постройки испытательных стендов. Все это для МВ-500 стоило более 177 млн руб., из которых стоимость сертификационных работ в Авиарегистре составила около 15 млн руб., то есть 8,8%.

Сертификация в подобных случаях проводится по упрощенной форме и с применением хорошо знакомой организациям авиапрома утвержденной Минпромторгом Методики определения и обоснования начальной (максимальной) цены госконтрактов на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ. Мы сейчас совершенствуем эту работу, чтобы ценообразование в сертификации было абсолютно прозрачным. Попытка списать якобы на сертификацию все расходы разработчика самолета, это искажение ситуации.

— Месяц назад замгендиректора Azur Air Павел Терещенко говорил, что компания приостановила переаттестацию флота под давлением лизингодателей. Что делает Росавиация, чтобы все-таки стимулировать регистрацию иностранных судов в российском регистре?

— Техническому директору надо заниматься своими вопросами, а не ревизией решений высокого уровня правительства, которое наметило «дорожную карту» постепенного перевода коммерческих воздушных судов в реестр РФ. В сентябре в ходе 40-й сессии ассамблеи ICAO в Монреале состоялась встреча делегации Росавиации с исполнительным директором EASA, и он спросил: «Когда в России прекратится регистрация воздушных судов российских авиакомпаний в экзотических странах?» Нашим европейским коллегам понятно, что регистрация воздушных судов в экзотических странах, к которым можно отнести Бермуды и другие офшоры, это вопрос, прежде всего связанный с безопасностью, а вернее, небезопасностью полетов.

Во-первых, трудно представить, что бермудские инспектора осуществляют надлежащий контроль за техническим состоянием воздушных судов.

Во-вторых, возникает совершенно ненужная дискуссия о том, в чьей юрисдикции находится воздушное судно? Согласно Чикагской конвенции ICAO, воздушное судно приобретает юрисдикцию государства, в реестре которого зарегистрировано. Если самолет находится в юрисдикции другого государства, оно определяет и технические

требования. Может возникнуть ситуация, когда зарегистрированный в офшоре самолет поступает на эксплуатацию в России, а его технический облик соответствует требованиям офшора.

Условно говоря, приходит самолет, который летал в Юго-Восточной Азии. У них в силу географического положения нет вопроса с обледенением. В России же эта проблема была источником многих катастроф. Для предотвращения обледенения на самолеты устанавливают специальную аппаратуру, в наших условиях она просто необходима. При переводе самолета в российский реестр от вас потребуют установить датчики обледенения. Так возникает конфликт интересов между безопасностью пассажиров и интересами владельца и очень часто преобладает «жадность».

— То есть других аргументов у сторонников сохранения самолетов в иностранных реестрах не может быть?

— Первая аксиома противников перевода — российские власти не способны контролировать поддержание летной годности иностранных самолетов, поскольку нет нормативных документов. Это неправда. В российском реестре были зарегистрированы иностранные самолеты. Одни из первых самолетов, которые у нас эксплуатировались, Boeing 737-200 «Сахалинских авиатрасс» (сейчас — авиакомпания «Аврора». — “Ъ”). Гендиректор Константин Сухоробрик, который и сейчас возглавляет «Аврору», принял решение сразу зарегистрировать самолеты в реестре РФ. Они отлетали в реестре РФ, и потом их вернули лизингодателю.

Это миф, что мы не можем контролировать поддержание летной годности. Россия из стран СНГ обладает наибольшим потенциалом для ведения работ в области авиационной деятельности, контроля за состоянием воздушных судов, двигателей, у нас есть возможности и потенциал авиационной науки. Между тем в ряде других стран СНГ уже перевели самолеты из офшоров в национальные реестры, а в России — нет.

— Ваши оппоненты утверждают, что нормативная база не гармонизирована с таковой в Европе и США и в результате самолет теряет стоимость по возвращении лизингодателю после работы с регистрацией в России.

— Было представление, что самолет упадет в цене, если он будет эксплуатироваться в реестре РФ, потому что мы не умеем выполнять международные требования по поддержанию летной годности. Это первый миф. Второй миф: если вдруг возникнет форс-мажор, самолет не вернется к лизингодателю. Такая опасность существовала, когда не было национального законодательства о регистрации прав собственности на воздушные суда и сделок с ними. Однако оно давно принято и работает. Мы ратифицировали Кейптаунскую конвенцию с двумя изъятиями, которые не оказывают влияния на вашу правоспособность в тот момент, когда эксплуатант прекращает уплачивать лизинговые платежи.

То, что говорят ответственные работники авиакомпаний о якобы имеющихся вопросах у лизинговых компаний, надуманные истории. Если бы они с лизингодателями соответствующим образом проводили работу, проблемы не было бы. Здесь другой интерес — вы никогда не узнаете, что происходит в офшоре.

— Как Росавиация может стимулировать перевод техники?

— Недавно принят закон о том, что с 2021 года на воздушные суда в лизинге, если они регистрируются в российском реестре, не уплачивается НДС, а это очень серьезные средства — 18% от стоимости. Второе — мы проводим разъяснительную работу, встречались с лизингодателями. Они свои опасения снимают.

— «Аэрофлот» будет переводить свои самолеты в российский реестр?

— Все его SSJ100 в российском реестре.

По регистрации Boeing, Airbus «Аэрофлот» апеллирует к тому, что долгосрочные договоры лизинга предусматривают регистрацию на Бермудах. Но я вам хочу сказать, это до поры до времени.



Вот не дай бог что-то случится неприятное с учетом вот этих особенностей, и это мгновенно меняет все.

— То есть до первой катастрофы?

— Лучше до этого не доводить, а постепенно проводить работу. Мы же не выкручиваем руки, все эти особенности складывались не один год. Мы говорим: надо установить период, например, с 2023 года самолет, который приходит на эксплуатацию в авиакомпанию РФ, должен быть зарегистрирован в российском реестре.

— Предлагается создать саморегулируемую организацию для регистрации легких и сверхлегких воздушных судов. Как вы к этому относитесь?

— Авиация трансгранична. Российская гражданская авиация живет по принципам, изложенным в Чикагской конвенции ИКАО. А теперь представьте, что перевозчики некоторые под регулированием не авиационных властей, а неких СРО. Допустим, такой самолет прилетает за рубеж. Перронная инспекция приходит и читает документ, выданный СРО. А если предположить, что этих СРО будет не одна организация, а несколько? А ведь ИКАО приняла конвенцию и стандарты, чтобы унифицировать правила.

— То есть это противоречит международным нормам?

— Да, принципам деятельности ИКАО. Сверхлегкие воздушные суда и легкие воздушные суда — это воздушные суда массой 5,7 тыс. кг и менее. В категорию попадают и реактивные самолеты: двухдвигательные, однодвигательные, которые летают на высотах выше 12 км со скоростями 700–800 км в час. Представьте, в одном воздушном пространстве сходятся два или несколько самолетов, и все, кроме одного, летают под конвенцией ИКАО, их пилоты подготовлены по требованиям авиавластей. И вдруг появляется объект, который находится под регулированием СРО. И никому не известны уровень подготовки экипажа, чем оборудован самолет, техническое состояние, как он себя поведет.

Предложения создать СРО являются импровизациями, популистскими историями под предлогом того, что это приведет к каким-то немислимым инвестициям. Называются суммы \$12 млрд. Но авиация — достаточно капиталоемкая история. У нас не так много владельцев люксовых автомобилей. А самолет или вертолет еще более дорогая вещь. И фактически эти владельцы люксовых авто говорят: давайте ездить по другим правилам, которые мы сейчас вам напишем. На красный свет будем ездить, у стоп-линии не останавливаться. Так что Росавиация относится к данной инициативе не просто отрицательно — резко отрицательно и крайне негативно.

— В сентябре введена третья ВПП Шереметьево. При этом из санитарно-защитной зоны не расселены жители деревень Дубровка и Перепечино, расположенных буквально в сотне метров от самой полосы. Из многочисленных писем Роспотребнадзора и других госорганов следует, что расселение должно было состояться еще несколько лет назад.

— Нет, не должно. В 2018 году было издано постановление правительства о выделении субсидий для расселения жителей прилегающих деревень Дубровка и Перепечино. Сейчас мы продолжаем работу с жителями по выкупу земельных участков и построек. Росавиация подготовила 86 соглашений, из них 34 уже подписаны собственниками, а 14 зарегистрированы в Росреестре, что означает возможность получить субсидию, компенсацию за эти участки и постройки. До конца года мы планируем заключить 96 соглашений.

— А сколько их всего должно быть?

— Всего 108. Перерегистрация — это живой процесс, там появляются собственники, кто-то не проявился пока, появляются наследники, а в наследство можно вступить только по прошествии шести месяцев. Эта работа идет, и уверен, что в 2020 году мы ее завершим. Она не может осуществиться мгновенно. После выхода постановления необходимо было определить организацию на конкурсе, которая бы занялась оценкой стоимости участков и сооружений. Начались процедуры оценки. Сегодня они закончились. Кто-то из

собственников согласился с выкупной ценой, кто-то не согласился, кто-то пошел в суд. Где-то не совпали кадастровые номера, где-то не совпали границы участков. Поскольку это деньги бюджета, они находятся под трехкратным контролем.

— В Домодедово затягиваются сроки ввода третьей полосы и модернизации перрона возле нового аэровокзала, собственники несут убытки. Есть ли понимание, когда завершатся работы?

— Взлетно-посадочная полоса и перроны к новому терминалу в Домодедово должны были быть введены в 2018 году к чемпионату мира. Из-за неудовлетворительной работы подрядчика эти мероприятия не были выполнены. С подрядчиком расторгнуты все договоры, выставлены неустойки, он банкротится. Поэтому мы предприняли шаги для привлечения дополнительного финансирования, решением правительства в 2019 году из резервного фонда выделено 620 млн руб.

Небольшие деньги, но появились они буквально два месяца назад. В этом году были и стихийные бедствия на Дальнем Востоке, и пожары, и наводнения, поэтому деньги предоставили, когда сложились условия и возможности. С учетом того что мы фактически ушли в зиму, средства будут потрачены подрядчиком, выбранным на аукционе, на закупку материалов и подготовку к следующему строительному сезону. Рассчитываем, что работы по полосе и по перрону будут выполнены в 2020 году. Полоса уже сейчас находится в высокой степени готовности. И за один строительный сезон вполне реально ее строительство завершить.

— Согласно комплексному плану модернизации магистральной инфраструктуры, до конца 2024 года Росавиация должна реконструировать 68 объектов в 66 региональных аэропортах. Значительная часть из них расположена в северных широтах, где период проведения строительных работ ограничен несколькими месяцами. Задержка освоения бюджетных средств ведет к срывам сроков введения инфраструктуры в эксплуатацию. Есть варианты решения проблемы или уже сейчас можно говорить, что план не будет выполнен вовремя?

— Действительно, 40 объектов, входящих в план модернизации магистральной структуры, расположены за Уралом. В основном в районах Дальнего Востока, Крайнего Севера, где очень короткий строительный сезон, где проблемы с подрядчиками, с логистикой доставки строительных материалов. Это не вопрос недоосвоения бюджетных средств, это проблема общестроительного характера. И мы используем для ее решения объединение усилий федерального центра, органов исполнительной власти. Тут и **Минтранс**, и Росавиация, и Минстрой, а также региональные власти, администрации субъектов.

В ряде случаев путем объединения этих усилий удастся добиваться результатов. В частности, неплохо идет работа по реконструкции аэродрома на Соловках. В этом сезоне выполнили все обязательства. Нашли подрядчика в Оссоре на Камчатке. Нашли подрядчика в Благовещенске с пятого раза. Четыре раза никто не хотел выходить, но нашли. В Новосибирске сейчас идут конкурсные процедуры, первый раз никто не вышел. И вот, объединяя усилия с регионом, буквально за руку приходится приводить подрядчиков. Поэтому уверенность в том, что мероприятия плана будут выполнены, у меня полная.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172112>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ПЕРЕСТАНОВКИ В МИНТРАНСЕ: ГЛАВА РОСАВТОДОРА СТАЛ ЗАММИНИСТРА, РОСМОРРЕЧФЛОТА - ПРОСТО ЗАМОМ**

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** утвердил ожидаемые кадровые перестановки в руководстве **Минтранса**.

Как сообщалось, ранее в ноябре правительство утвердило совмещение должностей заместителя министра транспорта и главы Федерального дорожного агентства

(Росавтодор). До настоящего времени в должности главы агентства и заместителя министра транспорта совмещал только руководитель Росморречфлота. Эти должности, напротив, теперь разделены.

Должность главы **Росморречфлота** - замминистра транспорта занимал **Юрий Цветков**. Как и ожидалось, он остался в статусе **замминистра**: соответствующее распоряжение **Медведев** подписал 26 ноября, оно опубликовано на сайте правительства. В **Росморречфлоте** назначен врио руководителя - зам **Цветкова** Александр Пошивай.

Глава **Росавтодора** Андрей **Костюк** распоряжением премьера получил и должность **замминистра**.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7207609>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.11.28; НА КОНЦЕССИИ НАСТУПАЮТ С ДВУХ СТОРОН; ДЕЙСТВУЮЩИМ МЕХАНИЗМАМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ УГРОЖАЮТ НОВЫЕ**

Рынок концессий ждет урегулирования сразу двух существенных проблем: разграничения этого механизма с госзакупками и разрешения потенциального конфликта с готовящимся режимом соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Оба спорных вопроса вчера были обсуждены на заседании круглого стола в Совете федерации. По мнению экспертов, возникшие противоречия ставят под угрозу само существование концессий.

Вчерашнее совещание в Совете федерации показало, что ведомства так и не пришли к единому мнению в отношении регулирования концессий — споры об их разграничении с госзакупками сохраняются. Напомним, разногласия возникли в 2017 году в ходе так называемого башкирского дела, когда ФАС пыталась признать госзакупкой концессию, предусматривавшую полную оплату бюджетом расходов на строительство дороги. Это вызывало споры между службой и Минэкономки. Противоречия предполагалось снять к маю 2018 года, но процесс затянулся.

Как сообщил вчера замглавы Минэкономки Михаил Расстригин, его ведомство подготовило законопроект, закрепляющий возможность в рамках одной концессии пользоваться одновременно двумя инструментами — платой концедента и капитальным грантом (участие в расходах на создание объекта концессионного соглашения) — и через них покрывать полную стоимость создания объекта. Государство, согласно проекту, само будет определять процентное соотношение применения двух этих инструментов. ФАС продолжает настаивать на более жестком подходе (при стопроцентном бюджетном финансировании возмещение затрат возможно только после ввода в эксплуатацию и по истечении определенного времени) и предлагает запретить совместное использование платы концедента и капитального гранта.

Вмешаться в вопрос регулирования концессий теперь придется и Минфину — в свете обсуждения законопроекта о СЗПК. Он, напомним, вводит механизм соглашений между инвестором и государством о неизменности условий проекта на весь срок его реализации. Эксперты просят не распространять действие этого механизма на концессии. В противном случае, заявила вчера исполнительный директор управления инфраструктурного финансирования Сбербанка Анна Багинская, возникнут серьезные риски для реализации концессий — вплоть до их расторжения и дефолта.

По словам управляющего партнера юридической компании «Качкин и партнеры» Дениса Качкина, проблема даже более глубокая. Как пояснил он “Ъ”, законопроект о СЗПК «накрывает все инвестиционные режимы, но рынок концессий уже зарегулирован как контрактный (то есть стороны равны); из-за этого возникает явный, даже фатальный конфликт, поскольку законопроект о СЗПК предполагает публично-правовой режим и приоритет норм о господдержке».

Исключить из законопроекта концессии предлагает и Аналитический центр (АЦ) при правительстве. Как следует из его презентации, эксперты опасаются «возможной утраты работающего механизма». Объясняется это снижением ответственности государства перед частным инвестором в СЗПК (предполагается компенсация фактических расходов, в то время как при концессиях — возвратность частных инвестиций с учетом нормы доходности), а также переходом рынка в «режим ожидания» из-за того, что новые правила должны быть еще детализированы в подзаконных актах. В связи с этим АЦ предупреждает о рисках заморозки инвестиций в инфраструктуру — из 3 тыс. проектов ГЧП более 2 тыс. приходится на концессии с общим объемом инвестиций в 1,8 трлн руб. Вчера замглавы Минфина Андрей Иванов заверил, что законопроект о СЗПК не заменяет действующие механизмы, а вводит дополнительные инструменты для комфорта инвесторов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172918>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; «АВТОДОР» И ВТБ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОТРАССЫ М-12 ОТ ОРЕХОВО-ЗУЕВО ДО АРЗАМАСА**

Госкомпания «Автодор» и банк ВТБ (МОЕХ: VTBR) договорились о совместной реализации проекта строительства участков автотрассы М-12 (Москва - Казань) от Орехово-Зуево до Арзамаса протяженностью около 350 км.

Как отмечается в совместном сообщении компаний, основные направления сотрудничества - «структурирование и подготовка финансовой и технической документации по проекту для целей привлечения подрядчиков и организации финансирования».

«ВТБ обладает обширным опытом работы с крупными автодорожными проектами - Западный скоростной диаметр (ЗСД) и 7-8 этапы М-11. Уверен, что имеющиеся у нас компетенции и экспертиза не только на этом этапе, но и в дальнейшем будут способствовать успешной реализации этого крупнейшего инфраструктурного проекта», - приводят в пресс-релизе слова председателя правления ВТБ Андрея Костина.

Как сообщалось, общая протяженность трассы от Москвы до Казани составит 794 км, стоимость строительства - около 730 млрд рублей. Трасса станет частью международного транспортного коридора Европа - Западный Китай. Открытая в среду скоростная магистраль М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом, в строительстве которой также участвовала группа ВТБ, входит в этот коридор.

Планы строительства М-12 включают четыре этапа. С 2020 года планируется начать строительство новых скоростных участков от Москвы до Владимира (145 км, включая обходы Балашихи и Ногинска). Второй планируемый к строительству участок - южный обход Казани, участок Канаш-Шали (142,8 км). Эти этапы строительства планируется завершить в 2024 г. Третий этап включает создание участка от Владимира до Арзамаса (267 км) в 2021-2025 гг. В 2022 г. планируется приступить к соединению этих участков, построив дорогу от Арзамаса до Канаша (239 км) к 2027 г.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7212119>

### **ТАСС; 2019.11.27; НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ В ОБХОД ВОЛГОГРАДА НАЧАЛИ ВОЗВОДИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ**

Дорожники приступили к строительству автомобильного моста через Волго-Донской судоходный канал (ВДСК). Сооружение длиной 1,3 км является одним из самых сложных на первом этапе строительства дороги в обход Волгограда, сообщил в среду журналистам начальник ФКУ Упрдор Москва - Волгоград (подведомственное Росавтодору) Юрий Сорокин.

«Начаты работы по строительству моста через Волго-Донской канал на первом этапе возведения дороги в обход Волгограда. На сегодня забито 20 свай под будущее мостовое сооружение, всего их будет порядка 400. Также предстоит возвести 22 опоры. После окончания строительства длина моста составит более 1,3 км вместе с эстакадой», - сказал Сорокин.

Он уточнил, что на объекте, помимо забивки свай, идет сооружение стройплощадки, чтобы дать возможность развернуть парк техники и обустроить подъездные пути.

«Мост через ВДСК - это самое технически сложное сооружение всего обхода. Вместе с тем его строительство является важнейшей задачей, поскольку новое сооружение позволит разгрузить существующий мост в черте города и перенаправить транзитный поток по участку первого этапа обхода Волгограда, что снимет транспортное напряжение в Красноармейском районе города», - отметил Сорокин.

Красноармейский район - самый южный и наибольший по численности из восьми районов Волгограда, в нем проживают около 163 тыс. жителей города-миллионника.

Длина первого этапа обхода составляет немногим более 12 км, здесь полностью завершена расчистка местности от взрывоопасных предметов, оставшихся со времен Сталинградской битвы. По данным пресс-службы Упрдор Москва - Волгограда, всего их было обнаружено и обезврежено 25 единиц. В ходе поисковых работ останков воинов найдено не было.

«Сейчас продолжаем снимать растительный грунт для последующего возведения насыпи будущей дороги. На двухкилометровом участке уже формируется сама насыпь, для чего использовано более 70 тыс. кубометров грунта», - уточнил Сорокин.

Обход Волгограда

Строительство обхода Волгограда имеет ключевое значение для формирования межрегиональных и международных автомобильных коммуникаций, в Волгограде сходятся сразу несколько федеральных трасс, входящих в состав евразийских маршрутов - Р-22, Р-228, А-260. Обходная магистраль позволит повысить скорость перевозок, сокращая время в пути для водителей. Вместе с тем вывод транзита за городскую черту позволит улучшить экологическую и транспортную обстановку в городе.

Работы по возведению обходной дороги Волгограда начались в августе 2019 года, первый этап планируется завершить в 2024 году, одновременно с его выполнением будет проектироваться второй и третий, завершающий, этапы. Планируется, что общая протяженность обходной дороги Волгограда составит немногим более 70 км.

На 12-километровом участке это будет четырехполосная дорога, соединяющая федеральные трассы Р-22 «Каспий» (южное направление), подъезд к городу Элиста и региональную дорогу Волгоград - Котельниково - Сальск. Всего на объекте, помимо моста через Волго-Донской канал, будут возведены три транспортные развязки и две площадки для отдыха водителей. Участок будет полностью снабжен искусственной линией электроосвещения и оборудован современными средствами обеспечения безопасности движения.

На совещании президента РФ Владимира **Путин**а с членами правительства 11 ноября **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** доложил о том, что в этом году в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры проектируется восемь обходов городов: Нижнего Новгорода, Рязани, Волгограда, Хасавюрта, Дербента, Владикавказа, Иванова и Набережных Челнов. Министр сказал, что в 2020 году начнется их строительство.

<https://tass.ru/ekonomika/7209689>



### **ТАСС; 2019.11.27; РОСАТОМ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ КОММЕРЧЕСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ В 2027 ГОДУ**

Росатом планирует начать масштабные транзитные перевозки грузов между Северной Европой и Восточной Азией по Северному морскому пути в 2027 году. Это следует из материалов, размещенных на сайте закупок госкомпании.

Как отмечается в документах, госкорпорацией Росатом инициирован проект «Северный морской транзитный коридор (СМТК)». Маршрут формируется для развития транзитного потенциала и географических преимуществ Северного морского пути. Его развитие планируется за счет предоставления услуг по транзиту грузов по Севморпути через перевалочные порты - хабы на западной и восточной границах РФ.

«Начало коммерческой эксплуатации СМТК (начало отгрузок) планируется в 2027 году», - отмечается в документах.

Оценить перспективы развития СМТК с 2027 по 2050 годы планируется в рамках маркетингового исследования, на проведение которого объявлен открытый конкурс. Победителю предстоит сделать прогноз потенциального объема рынка СМТК в разрезе грузовой базы, грузоотправителей, грузоперевозчиков, в нескольких сценариях: базовый, пессимистичный, оптимистичный. А также он должен оценить возможности перевода грузопотока с Южного морского пути через Суэцкий канал на Севморпуть. И кроме того предстоит разработать наиболее эффективную маркетинговую стратегию по развитию СМТК

Как отмечается в документах, по Севморпути уже регулярно проводятся рейсы. Но, прежде всего, это транспортировка строительных грузов и экспорт с арктических добычных проектов («Новатэк», «Роснефть», «Газпром нефть», «Лукойл»), при этом транзитный потенциал Севморпути не используется полностью.

План развития Северного морского пути уже внесен в правительство РФ, рассказал на прошлой неделе замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков. Документ был доработан после того как вице-премьер РФ Юрий Трутнев по итогам заседания госкомиссии по развитию Арктики 25 июля рекомендовал Росатому уделить больше внимания теме инфраструктуры для СМП, а не только вопросам строительства и эксплуатации ледоколов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosatom-planiruet-nacat-kommerceskie-perevozki-po-sevmorputi-v-2027-godu>

### **ТАСС; 2019.11.27; НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ ЧЕРНОЗЕМЬЯ ВПЕРВЫЕ УСТАНОВИЛИ СВЕТЯЩИЕСЯ МАЯЧКИ**

Светящиеся маячки установили дорожники на опасных участках трасс четырех регионов центрального Черноземья. Для снижения случаев ДТП в ночное время всего оборудовали 8 тысяч таких маячков. Об этом в среду рассказала ТАСС специалист по связям с общественностью Управления автомобильной магистрали Москва - Харьков Федерального дорожного агентства Елена Дурынцева.

«Впервые в центральном Черноземье на протяжении более 11 километров дорог установлено 8 тысяч светодиодных маячков на 20 аварийных участках и крутых виражах автотрасс в Тульской, Орловской, Курской, Воронежской областях. В перспективе такие маячки будут установлены на наших подведомственных дорогах в Курской и Белгородской областях», - отметила Дурынцева.

Так, маячки установили на участке повышенной аварийной опасности на трассе Р-298 возле села Нижнедевицка в Воронежской области. В январе 2019 года там столкнулись три автомобиля и погибли восемь человек.

Дурынцева отметила, что маячки должны снизить число ДТП, произошедших в ночное время. Устройства, вмонтированные в дорожное полотно, работают от солнечных батарей и подсвечивают дорожную разметку на неосвещенных участках автотрасс.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-federalnyh-trassah-cernozema-vpervye-ustanovili-svetasiesa-maacki>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.28; ОТ ВОДЫ ВОДЫ НЕ ИЩУТ; ВЕРХОВНЫЙ СУД НЕ ОТМЕНИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ МЕЖДУ ЯРОСЛАВКОЙ И ДМИТРОВКОЙ**

Подмосковные жители не смогли оспорить в Верховном суде (ВС) планы властей по строительству платной трассы стоимостью более 30 млрд руб., которая соединит Ярославское и Дмитровское шоссе. Дорога, которая появится после 2022 года, создаст риск заражения питьевой воды реагентами и бензином и нанесет ущерб лесопаркам, заявили граждане. Подмосковные власти настаивают на отсутствии рисков и законности стройки, которая улучшит качество жизни граждан.

ВС 27 ноября рассматривал иск подмосковных жителей, оспаривающих постановление правительства Московской области об утверждении проекта планировки территории для будущей дороги Виноградово—Болтино—Тарасовка. 16-километровая трасса соединит Ярославское и Дмитровское шоссе и будет выполнять функцию дублера МКАД. В январе 2018 года подмосковное правительство и «Группа ВИС» подписали концессионное соглашение: стоимость трассы оценена в 30,7 млрд руб. (30 млрд руб.— частные). Строительство еще не началось (идет подготовка территории), в ВИС обещают, что построят дорогу в 2022 году. Первую редакцию проекта планировки территории опубликовали еще в 2014 году, документ несколько раз претерпевал изменения. В мае 2019 года жители пытались оспорить документ в Мособлсуде, но, не добившись успеха, обратились с апелляцией в ВС.

Интересы жителей представляли Елена Мокроусова и Евгений Соседов.

Главное недовольство жителей заключается в том, что будущая дорога пересечет Акуловский водоканал, снабжающий водой столицу и окрестные населенные пункты, пояснила госпожа Мокроусова.

Канал расположен в зоне санитарной охраны так называемой категории 1А, где запрещено любое строительство. Это следует из постановления Роспотребнадзора 2010 года. Кроме того, жителей не устраивает, что магистраль пройдет через Хлебниковский и Пироговский лесопарки, где строительство также запрещено. Это следует из ст. 105 Лесного кодекса (разделение леса приведет к его деградации и уничтожению). Господин Соседов заметил, что рубки уже ведутся. Еще одна претензия — неопределенность по поводу изъятия участков: в текущем проекте планировки упомянуты лишь шесть, но на самом деле их гораздо больше, и изъятие по факту уже началось, отметила Елена Мокроусова. Представили истцов также рассказали, что существовало четыре альтернативных варианта трассы, но их во внимание не приняли.

Водоканал закроют в 150-метровую трубу, дорога пройдет над ним по эстакаде, опоры которой будут расположены за пределами запретной зоны, рассказала представитель правительства Подмосковья Евгения Колосова. Для прокладки трассы лесные участки по согласованию с Рослесхозом переведут из земель лесного фонда в категорию промышленных земель, уточнила представитель областного **Минтранса** Ирина Подобед, при этом планируются компенсационные высадки. Обойти поселки и водоканал невозможно, добавила представитель областного комитета по архитектуре и градостроительству Дарья Шманева. Ирина Подобед пояснила по поводу изъятия земли: в регионе есть много участков, стоящих на кадастровом учете, но не имеющих границ по координатам, поэтому они не попали в проект планировки. Впоследствии, говорит она, сотрудники **Минтранса** «выехали на места», определили четкий перечень участков и их собственников. Сейчас планируется изъять 41 участок с домами и дачами, по 29 из них уже достигнуты соглашения (о выкупе), по трем есть предварительная договоренность, по остальным идут переговоры.

Истцы пытались возражать. Даже тот факт, что опоры эстакады возведут за пределами санитарной зоны, не отменяет запрета на строительство: дорога будет расположена слишком близко к водоканалу, отметил Евгений Соседов. Зимой наверняка будут использовать реагенты, которые попадут в питьевую воду (открытый участок водоканала остается), заметила одна из истцов Татьяна Лаврентьева. «Все это приведет к экологической катастрофе, будем пить бензин из кранов»,— добавила Елена Мокроусова. Компенсация лесов планируется вообще за Лобней. При чем здесь Лобня и наш лес? Он защищает конкретные источники водоснабжения»,— возмущалась Татьяна Лаврентьева. Представитель Генпрокуратуры Лариса Степанова заявила, что оснований для отмены решения Мособлсуда нет. Эту позицию занял и судья ВС Валентин Александров. Евгений Соседов заявил, что решение планируется обжаловать в президиуме ВС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4172947>

### **ТАСС; 2019.11.27; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ПОСТРОЯТ В САМОМ УЗКОМ ИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕСТ, В 30 КМ ЮЖНЕЕ ЯКУТСКА**

Автомобильный мост через реку Лена в Якутии, который соединит крупнейшие транспортные магистрали региона, построят в самом узком месте из тех, где возможно строительство перехода. Ширина русла там составляет лишь 2,5 километра, сообщил ТАСС глава региона Айсен Николаев.

Мост планируется рядом с селом Старая Табага, которое входит в городской округ Якутска и находится в 30 км южнее самого города. Рассматривалось три варианта строительства подъездных путей к мосту, в ноябре приоритетным был назван вариант, который совмещает создание моста и берегозащитной дамбы в селе. В верховьях русло Лены относительно узкое; в районе Якутска оно расширяется до 5-7 км, дальше ширина в отдельных местах превышает 20 км.

«Это самое узкое место, которое есть в этом районе и которое возможно для прохождения моста», - сказал глава региона. Он добавил, что это место практически единственное, где строительство моста вообще возможно.

Данный район является оптимальным с точки зрения сочетания природных и экономических факторов, сообщил ТАСС гидролог из Института мерзлотоведения СО РАН Никита Тананаев.

«Река Лена имеет многорукавное русло, но в данном месте оно однорукавное, это имеет значение при организации подъездных путей. Большие пойменные протоки нельзя перегораживать, для них нужно организовать отдельные водопропуски в теле подводных путей, иначе перед насыпью будет возникать подпор, который отрицательно влияет на их устойчивость. Другими словами, их может размывать. От подпора могут пострадать вышерасположенные села при прохождении половодья», - отметил он.

Строительство моста через Лену в Якутии вошло в проект нацпрограммы по развитию Дальнего Востока. Проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения - «Виллой», «Лена» и «Колыма». Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза - до 6 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7206929>

### **ТАСС; 2019.11.27; РЕКОНСТРУИРОВАННЫЙ УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «СОРТАВАЛА» ОТКРЫЛСЯ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Участок федеральной трассы А-121 «Сортавала», которая связывает Санкт-Петербург и Карелию, открылся в среду после реконструкции на территории Ленинградской области, передает корр. ТАСС с церемонии запуска движения.

«Сегодня этот участок связал два региона: Ленинградскую область и Карелию. И я уверен, что турпоток вырастет не только в Ленинградской области, но и Карелии. Теперь дорога в Сортавалу стала удобнее, открылся по сути новый туристический маршрут вокруг Ладожского озера. Теперь можно проехать по хорошей дороге вокруг Ладожского озера через Сортавалу в Петрозаводск и обратно через трассу «Кола» вернуться в Санкт-Петербург», - сказал журналистам после церемонии открытия заместитель председателя правительства Ленинградской области Михаил Москвин.

В мероприятии также приняли участие представители подведомственному «Росавтодору» учреждения «Упрдор «Северо-Запад» и подрядной организации, которая проводила работы, - АО «ВАД».

Реконструкция участка со 131 по 151 километр трассы началась в 2017 году. Ремонтные работы включали в себя реконструкцию 10,9 километров уже существующей трассы и строительство заново участка длиной почти в 10 километров, в том числе на замену пятикилометровому отрезку, который ранее был без асфальтового покрытия. Таким образом, теперь вся дорога покрыта асфальтом.

Кроме того, в ходе работ построено два моста, оборудована стоянка у памятника участникам Великой Отечественной войны, проведен ремонт путепровода над железной дорогой, а также установлено освещение и системы очистки стоков с дороги вблизи водоемов. Дорожникам из-за особенностей местного ландшафта пришлось проводить буровзрывные работы для разрушения горных пород, а на участках со слабым грунтом - укреплять его с помощью специальных свай.

Также на участке реконструированной трассы нанесли дорожную разметку, установили вдоль него барьерные ограждения между полосами движения для предотвращения ДТП и сетки вдоль обочин, которые будут препятствовать выходу на трассу диким животным. Трасса А-121 «Сортавала» соединяет Санкт-Петербург и город Сортавала в Карелии и заканчивается, примыкая к федеральной трассе Р-21 «Кола».

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekonstruirovannyj-ucastok-federalnoj-trassy-sortavala-otkrylsa-v-leningradskoj-oblasti>

### **ТАСС; 2019.11.27; ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ НА МЦД-2 УТРОМ В СРЕДУ УВЕЛИЧИВАЛИСЬ ИЗ-ЗА ПОЛОМКИ ТОКОПРИЕМНИКА**

Интервалы движения поездов на втором Московском центральном диаметре (МЦД-2 «Курско-Рижский» от Нахабина до Подольска) был увеличен утром в среду из-за поломки токоприемника. Специалисты выясняют причину технического сбоя, сообщается в «Twitter» оператора перевозок - «Центральной пригородной пассажирской компании» (ЦППК).

«На МЦД-2 из-за излома токоприемника до 07:11 были увеличены интервалы до 11 минут. К 07:11 интервал был восстановлен. Причина излома токоприемника будет установлена вместе с РЖД. Приносим свои извинения за возможные неудобства», - говорится в сообщении.

Движение по первым Московским центральным диаметрам «Белорусско-Савеловском» от Одинцова до Лобни (МЦД-1) и «Курско-Рижском», соединяющем Нахабино и Подольск (МЦД-2), было запущено 21 ноября. В четверг и в пятницу сообщалось о проблемах в работе МЦД. 21 ноября в связи с утренней пиковой нагрузкой произошли сбои на некоторых станциях при использовании карт «Тройка», активированных в пригородных кассах. Всех пассажиров, которые столкнулись с подобной проблемой на турникетах, пропускали на МЦД бесплатно.

Поезда на МЦД-2 в пятницу утром следовали с увеличенными интервалами движения в направлении Москвы со стороны Нахабина.

Из-за проблем в работе МЦД было решено сделать проезд на обеих линиях бесплатным в ближайшие две недели. Кроме того, составность всех поездов на МЦД-2 увеличили до 10-

11 вагонов с 25 ноября, благодаря этому в часы пик количество пассажирских мест будет больше на 30%. На МЖД-1 количество вагонов увеличится в течение следующих 15 дней.  
<https://tass.ru/proisshestviya/7207369>

### **ТАСС; 2019.11.27; ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ПОЕЗДА ВПЕРВЫЕ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПО ЛИНИИ ЛЕСОСИБИРСК - АЧИНСК-1**

Тяжеловесные поезда с продукцией деревообрабатывающих предприятий Енисейского, Северо-Енисейского и Мотыгинского районов Красноярского края впервые начали курсировать по самому северному неэлектрифицированному направлению Красноярской железной дороги (КрасЖД, филиал ОАО «РЖД») Лесосибирск - Ачинск-1 - Лесосибирск, следует из сообщения магистрали.

Теперь из Лесосибирска отправляются грузовые составы весом 5,6 тыс. т (ранее максимальная загрузка была 3,8 тыс. т).

В перевозках «тяжеловесов» задействованы мощные 3-х секционные тепловозы серии ЗТЭ10. В основном, это контейнерные поезда с товарами предприятий лесного сектора.

Пиломатериалы, пеллеты и другие виды продукции деревопереработки перевозятся контейнерными маршрутами по Красноярской железной дороге в направлении портов Дальнего Востока, Черного моря и Балтики и далее идут на экспорт - в Китай, Египет, Сирию, Швецию, Данию.

В январе-октябре 2019 года со станции Лесосибирск отправлено 303 «лесных» контейнерных экспресса, что более чем в три раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/7208431>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ ЗАКАЗАЛ У СРЕДНЕ-НЕВСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ПРОЕКТ ПАССАЖИРСКОГО ТЕПЛОХОДА**

Госпредприятие «Центр транспортной логистики» заказало у АО «Средне-Невский судостроительный завод» (СНСЗ, Санкт-Петербург) концептуальный проект пассажирского теплохода А45-90.2 стоимостью 11,4 млн рублей, следует из материалов сайта госзакупок.

Характеристики будущего судна позволят перевозить до 150 пассажиров на маршрутах протяженностью до 2,2 тыс. км. Эта модель теплохода имеет две пассажирские палубы, ресторан, прогулочную палубу и рулевую рубку. Размеры будущего теплохода - 73,4 м в длину и 11,6 м в ширину.

Исполнителю предстоит сделать чертеж судна, произвести расчеты нагрузки и параметров хода, а также предоставить схемы основных систем.

В сентябре сообщалось, что правительство Красноярского края и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» договорились о строительстве и передаче в лизинг двух судов для пассажирских перевозок на линии Красноярск-Дудинка. Они должны заменить теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов», которые эксплуатируются на Енисее более 50 лет.

Ранее губернатор Красноярского края Александр Усс заявлял, что в 2019 году правительство региона закажет 2 круизных теплохода для пассажирских и туристических перевозок по Енисею стоимостью от 1,5 до 2 млрд рублей.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АЭРОФЛОТ ОЦЕНИЛ В \$100 МЛН ВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ**

Выполнение требований по оснащению самолетов камерами и передающим видеозапись оборудованием может обойтись «Аэрофлоту» (МОЕХ: AFLT) в \$100 млн, сообщил



замдиректора департамента управления авиационной безопасностью компании Владимир Гаенко.

«В настоящее время мы эксплуатируем в «Аэрофлоте» 249 воздушных судов, во всем парке группы компаний (включает также «Россию», «Победу», «Аврору» - ИФ) 364 судна. Планируем закупки в 2020-2025 гг. еще 28 широкофюзеляжных Airbus A350 и узкофюзеляжных судов. По оценке завода-производителя стоимость оснащения одного судна - порядка \$282 тыс., а по всему парку будет составлять порядка \$100 млн», - сказал Гаенко в ходе заседания комиссии РСПП по транспорту.

Российские авиакомпании должны с 2020 г. оснащать видеокамерами поступающие к ним новые самолеты, с 2022 г. - бывшие в эксплуатации, а с 2025 г. - весь свой парк. Этого требует постановление правительства от 2018 г. «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности». В начале ноября газета «Ведомости» сообщала, что «Аэрофлот» вынес на рассмотрение правительства предложения по отсрочке этих требований. По оценке источников издания, выполнение постановления обойдется всей отрасли минимум в \$585 млн.

По словам Гаенко, даже если оснастить весь парк «этими средствами транспортной безопасности», они не будут соответствовать требованиям постановления, потому что таких требований в нем нет. С другой стороны, отсутствует инфраструктура для приема сигнала. «Непонятно, чем оснастить, непонятно, в каком формате записывать, непонятно, по каким каналам передавать и куда. То есть, соответствующей инфраструктуры нет, требование к авиакомпаниям заведомо невыполнимо», - заявил представитель «Аэрофлота».

«Была создана межведомственная рабочая группа под председательством заместителя министра транспорта Николая Захряпина. Два раза она собралась - в 2018-м и начале 2019 г. Естественно, никаких новых требований мы не услышали», - добавил Гаенко.

Он предложил комиссии РСПП обратиться в аппарат правительства с просьбой отложить сроки выполнения требований постановления. Для вновь поступаемых самолетов - минимум до 2025 года, для ранее используемых и включенных в сертификат эксплуатанта - до 2027 г., для всех остальных - до 2030 г.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7210113>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ БЫЛО БЫ ШАГОМ В ПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ - ГЛАВА ГРУЗИНСКОГО МИД**

Грузия могла бы только приветствовать решение РФ о возобновлении прямого авиасообщения между двумя странами, заявил в среду глава грузинского МИД Давид Залкалиани.

«Если будут восстановлены полеты, то это будет шаг в правильном направлении», - сказал министр в эфире телеканала «Имеди» из Страсбурга.

«Мы будем только приветствовать, если это произойдет своевременно. Думаю, это даже запоздало», - заявил Залкалиани.

Вместе с тем грузинский дипломат отметил, что ни у одного гражданина РФ и ни у одного другого международного визитера не возникало никаких проблем во время пребывания в Грузии.

Проблемы не будут возникать и в будущем, пообещал Залкалиани, отметив, что «свобода передвижения между народами - это те фундаментальные права, искусственное ограничение которых неправильно».

Ранее в среду «Известия» со ссылкой на информированный источник сообщили, что «авиасообщение между Россией и Грузией, скорее всего, восстановят уже в первой половине 2020 года». По словам источника, до Нового года возобновить рейсы между РФ

и Грузией (а такая возможность рассматривалась) не позволила политическая ситуация в республике, где оппозиция проводит акции протеста.

### **ТАСС; 2019.11.27; ПЛОЩАДЬ ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ В УЛАН-УДЭ УВЕЛИЧАТ НА 30%**

Площадь аэровокзального комплекса аэропорта Байкал в Улан-Удэ, где наблюдается 25-процентный рост пассажиропотока, увеличат к 2022 году на 30%. Об этом сообщили журналистам в среду в пресс-службе Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии.

«Состоялась рабочая встреча министра транспорта Бурятии Александра Аюшеева с руководителем холдинга «Новпорт» Евгением Янкилевичем. Обсуждался вопрос строительства нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий аэропорта Байкал. В августе 2020 года [запланировано] начало строительно-монтажных работ, планируемый ввод объекта в эксплуатацию - август 2021 года. Площадь терминала будет увеличена с 5 тыс. до 6,5 тыс. кв. м», - сообщили в пресс-службе.

В **Минтрансе** региона добавили, после завершения работ начнется капитальный ремонт действующего терминала «с изменением дизайна под международные перевозки».

По данным коммерческого директора аэропорта Байкал Дмитрия Гармаева, пассажиропоток в аэропорту Улан-Удэ в 2019 году вырос на 25%, почти до 470 тыс. человек. В следующем году с учетом работы по привлечению авиакомпаний, расширения маршрутной сети рост ожидается на уровне 15%. Церемония закладки первого камня в фундамент нового терминала в аэропорту Байкал состоялась в апреле 2018 года. Тогда сообщалось, что «Новпорт» планирует инвестировать в проект около 2 млрд рублей.

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Одним из его преимуществ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран АТР для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания. В 2017 году аэропорт Байкал сменил собственника, ранее им была ГК «Метрополь», сейчас - владелец холдинга «Новпорт» Роман Троценко.

В 2017 году аэропорту присвоен статус открытого неба пятой степени свободы воздуха. Это позволяет воздушной гавани принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов. В России такой статус имеют аэропорты Владивостока, Сочи и Калининграда. В 2018 году рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» за 4 млрд рублей построена новая взлетно-посадочная полоса, способная принимать такие типы самолетов, как Boeing 767-300.

<https://tass.ru/ekonomika/7207939>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АЭРОПОРТ ЗЕИ ДОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ, ОСТАВИВШИХСЯ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ В МОСКВЕ И БУРЯТИИ**

Завершение оставшихся 19% работ по реконструкции аэропорта Зеи в Амурской области планируется финансировать за счет средств, сэкономленных на реконструкции аэропортов «Домодедово» (Московская область) и аэропорта Улан-Удэ (Бурятия).

Проект соответствующих изменений в госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы» размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Из представленного документа следует, что госконтракт на реконструкцию аэропорта Зеи между ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» и ФГУП «Главное военно-строительное управление №7» (ГВСУ №7), заключенный в 2015 году, остается действующим. Стоимость контракта - 1 млрд 714,97 млн рублей.

На данном этапе приняты и оплачены работы на сумму 1,3 млрд рублей. Подрядчик в 2018 году не освоил 257,24 млн рублей (не закрытый работами остаток аванса), средства были возвращены в федеральный бюджет.

ГВСУ №7 по решению суда должно было исполнить свои обязательства по госконтракту до 1 декабря текущего года. В незавершенной стадии остается патрульная дорога (выполнено 95%), склад ГСМ (50%), внутривоздушные кабельные линии электроснабжения, связи и ТСО (85%), гараж (91%).

Общая строительная готовность объекта составляет 81%. Для завершения строительно-монтажных работ по объекту требуется восстановление средств, возвращенных в федеральный бюджет.

«Восстановление финансирования предлагается осуществить за счет экономии в размере 214,44 млн рублей», - говорится в документе. Уточняется, что остаток средств образовался в ходе реконструкции аэропорта «Домодедово» (сэкономлено 103,9 млн рублей) и его второй летной зоны (73,2 млн рублей), а также в ходе реконструкции аэродромного комплекса аэропорта Улан-Удэ (37,4 млн рублей).

«Предлагаемое перераспределение средств не повлияет на сроки ввода объектов в эксплуатацию, не приведет к образованию кредиторской задолженности по объектам, по которым уменьшаются объемы финансирования, а также не приведет к увеличению сметной стоимости по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса в Зее», - отмечается в документе.

Реконструкция Зейского аэропорта началась в 2015 году и по плану должна была завершиться в 2017 году. Отставание от графика застройщик объяснял некачественно выполненным проектом, что вынуждало его приостанавливать работы и дорабатывать проектно-сметную документацию. Летом текущего года «Ленаэропроект» по итогам конкурса получил средства на корректировку проекта. Последний раз аэропорт Зейя реконструировался почти 36 лет назад.

### **ТАСС; 2019.11.27; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА ЗАПУСТИЛИ В ТЕСТОВУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ**

Новый терминал челябинского аэропорта, который строили с лета 2018 года, запустили в тестовую эксплуатацию, в среду он принял первых пассажиров, прилетевших из Москвы. Терминал станет вторым и будет использоваться для внутренних рейсов, сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта.

Старый терминал не справлялся с пассажиропотоком, поэтому в августе 2018 года начали строить новый терминал площадью 16,5 тыс. кв. м.

«Строительство завершено. Новый терминал челябинского аэропорта вводим в тестовую эксплуатацию, сегодня встретили и проводили первый рейс из Москвы, первых пассажиров. Тестовая эксплуатация продлится примерно одну-две недели», - сказали в пресс-службе.

Общая площадь нового терминала в полтора раза больше площади старого, он рассчитан на 900 пассажиров в час и отвечает всем современным требованиям, в том числе оборудован для обслуживания маломобильных пассажиров.

«Насколько вырастет пассажиропоток - зависит от авиакомпаний. Новый терминал максимально в год может обслужить 2,5 млн пассажиров, прежний терминал - 1,7 млн пассажиров в год», - добавили в пресс-службе, уточнив, что строительство велось на средства акционеров, объем вложений составил порядка 5 млрд рублей.

Международный аэропорт Челябинск (Баландино) имени И. В. Курчатова - один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший на Южном Урале транзитный узел на маршрутах, соединяющих Европу и Азию. По итогам 2018 года аэропорт обслужил 1,6 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ural-news/7208599>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ В 3-Й РАЗ НЕ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В БРАТСКЕ**

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» в третий раз не смогло найти подрядчика для реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Братска (Иркутская область), следует из информации на сайте госзакупок.

Тендер был назначен на 19 ноября, однако на него не было подано ни одной заявки.

Начальная (максимальная) цена контракта составляла 1,191 млрд рублей.

Ранее ФГУП дважды в течение 2019 года объявляло тендеры на реконструкцию ВПП аэропорта в Братске, оба они не состоялись. В первый раз на тендер была подана лишь одна заявка, во второй (при стартовой цене 1,168 млрд рублей) - ни одной.

Согласно условиям третьего тендера, подрядчик должен был выполнить работы до 30 ноября 2021 года. Ему, в частности, предстояло расширить летное поле, уложить новое покрытие ВПП, реконструировать перрон, аварийно-спасательную станцию, пункт сбора противообледенительной жидкости, устроить водосточно-дренажную сеть, смонтировать светосигнальное оборудование.

Аэропорт Братска расположен на северо-западе Иркутской области, в 8 км от Братска. Взлетно-посадочная полоса аэропорта позволяет принимать воздушные суда без ограничений по максимальной взлетной массе, в том числе Boeing-747, -767, -777, Ил-96. Аэропорт является запасным для аэропорта Иркутска.

Аэропорт Братска управляется ПАО «Аэропорт «Братск», которое принадлежит признанной банкротом авиакомпании «ВИМ-Авиа». Ранее авиакомпания сообщила, что планирует обратиться в суд с заявлением о признании аэропорта банкротом.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С СЕРЕДИНЫ ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В СИАНЬ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 16 декабря открывает рейс из Екатеринбурга в китайский город Сиань, сообщает пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Рейсы в Сиань будут осуществляться четыре раза в неделю на самолете Airbus A320neo вместимостью 176 пассажиров. Вылет из Екатеринбурга запланирован по понедельникам, средам, пятницам и субботам. Время в пути составит шесть часов.

Согласно данным сайта «Кольцово», в настоящее время из Екатеринбурга в Сиань полеты не осуществляются.

### **ТАСС; 2019.11.27; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ СТРИГИНО ПОЛУЧИЛ ПРАВО ПРИНИМАТЬ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ BOEING 747-400**

Международный аэропорт Стригино в Нижнем Новгороде получил допуск на прием широкофюзеляжных самолетов Boeing 747-400, которые используются для средне- и дальнемагистральных перелетов. Об этом сообщается на сайте аэропорта.

«Международный аэропорт Стригино (входит в холдинг «Аэропорты регионов») допущен к приему пассажирских воздушных судов Boeing 747-400. <...> Допуск получен в соответствии с актом готовности аэропорта, согласованным Федеральным агентством воздушного транспорта. Прием аэропортом такого воздушного судна снижает себестоимость перевозки и повышает уровень комфорта для пассажиров», - говорится в сообщении.

Как отмечается, Boeing 747-400 используется ведущими отечественными и зарубежными авиакомпаниями на средних и дальних воздушных магистралях. Самолет позволяет перевозить одновременно более 550 человек.

В 2018 году в Стригино была введена в эксплуатацию вторая взлетно-посадочная полоса, аэропорт получил возможность принимать самолеты Airbus A310 и A340. За последний

год воздушная гавань получила допуск на прием еще пяти типов самолетов, включая грузовые и пассажирские широкофюзеляжные самолеты Airbus и Boeing.

<https://tass.ru/ekonomika/7213269>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.27; ПОДМОСКОВНЫЙ ЗАВОД S7 ВМЕСТО БИЗНЕС-ДЖЕТОВ МОЖЕТ НАЛАДИТЬ ВЫПУСК РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ - ФИЛЕВ**

Авиационный завод, который строит в подмосковном Торбеево группа S7 Aerospace, возможно, будет выпускать не бизнес-джеты Epic Victory, как предполагалось ранее, а самолеты регионального класса.

«Завод, который мы разработали, будет использовать одни и те же технологии для обоих самолетов. И оба проекта мы делали совместно с СибНИА. Поэтому с этой точки зрения по обоим проектам мы находимся примерно в одной точке, технологически мы готовы начинать», - сообщил журналистам владелец S7 Владислав Филев.

«Я думаю, что первый летающий экспериментальный образец мы увидим через 18-24 месяца. И тогда мы поймем, куда будем двигаться дальше. Боюсь, на два самолета у нас не хватит сил одновременно. Даже не то, что боюсь - я практически уверен в этом. Поэтому нужно будет принять тяжелое решение», - заявил он.

Соглашение о создании авиазавода S7 и Московская область подписали на Петербургском экономическом форуме в этом году. Планировалось, что на его площадке будет налажена сборка сверхлегких реактивных Victory. Сообщалось, что первая очередь проекта будет построена в 2023 году.

При этом в сентябре в интервью «Ведомостям» Филев заявил, что S7 готова вложиться в создание самолета для малой авиации на замену Ан-2. Минпромторг РФ отказался от идеи создания биплана «Байкал», вместо него будет финансировать строительство моноплана, но рынку нужен именно композитный биплан, объяснял Филев.

«У каждого проекта (и регионального самолета, и Victory - ИФ) есть свои сторонники. Но президент поставил задачу развивать региональные перевозки - он не ставил задачу развивать административные перевозки. Поэтому с высокой вероятностью все будет определять доступность финансирования: несмотря на то, что мы получили огромное количество знаний в Америке, «упражнения» не дешевые», - сказал журналистам Филев.

### **ТАСС; 2019.11.27; ЗАМГЕНДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА» ПОПРОСИЛ СУД ОТПУСТИТЬ ЕГО ПОД ЗАЛОГ В 10 МЛН РУБЛЕЙ**

Заместитель генерального директора компании «Аэрофлот» Владимир Александров попросил отпустить его под залог в размере 10 млн рублей по уголовному делу о хищении 250 млн рублей, передает корреспондент ТАСС из зала Басманного суда Москвы.

«Прошу суд избрать мне меру пресечения в виде домашнего ареста или залога в размере 10 млн рублей», - сказал Александров.

Представитель прокуратуры в суде попросил изменить Александрову меру пресечения с заключения под стражу на домашний арест.

«Считаю необходимым изменить меру пресечения обвиняемым с заключения под стражу на домашний арест», - сказала прокурор. Помимо Александрова судом ранее арестованы еще трое фигурантов дела: адвокаты Дина Кибец и Александр Сливко, а также Татьяна Давыдова.

Потерпевшая сторона, компания «Аэрофлот», также настаивает на изменении меры пресечения на любую, не связанную с содержанием под стражей.

Следователь в свою очередь утверждает, что обвиняемых необходимо оставить в СИЗО до конца февраля. «По делу необходимо провести еще четыре почерковедческие экспертизы, необходимо также допросить ряд свидетелей, провести очные ставки. Основания для заключения под стражу не отпали», - сказал следователь.



В ходе заседания обвиняемый Сливко заявил об оказании на него давления органами следствия.

Защита обвиняемых выступает против продления срока содержания под стражей. «Оснований для продления срока ареста нет. Александров, зная, что возбуждено уголовное дело, не раз выезжал за пределы РФ и все равно возвращался, что подтверждает, что скрываться от следствия он не собирается», - сказала адвокат, отметив, что вся необходимая документация изъята, обыски проведены.

Суть обвинений

Как следует из материалов дела, следствием установлено, что в 2016-2017 годах Александров, занимая руководящую должность в компании «Аэрофлот», в составе организованной группы под видом оказания юридической помощи заключил четыре контракта с адвокатской коллегией на 250 млн рублей, которые были похищены.

В свою очередь официальный представитель СК РФ Светлана Петренко ранее пояснила, что выполнение работ по указанным контрактам фактически осуществлялось сотрудниками юридического департамента ПАО «Аэрофлот». Во исполнение данных договоров в 2016-2018 годах Александров и Давыдова обеспечили необоснованное перечисление на счета коллегии адвокатов не менее 250 млн рублей на основании подготовленных Сливко и Кибец актов, содержащих заведомо недостоверные сведения об объеме выполненных работ, сообщила представитель СК.

Уголовное дело было возбуждено на основании материалов ФСБ России.

<https://tass.ru/proisshestiya/7212953>

[Вернуться в оглавление](#)