



Ежедневный мониторинг СМИ

29 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.11.28; «РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА» ДОЛЖНА УЧИТЫВАТЬ ТРЕБОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, СЧИТАЕТ МЕДВЕДЕВ	4
ТАСС; 2019.11.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ИНВЕСТПРОГРАММУ РЖД И ФИНПЛАН ХОЛДИНГА НА 2020-2022 ГОДЫ - ДИТРИХ.....	4
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.11.28; БКАД: ТОЧКИ РОСТА; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ВЫСТУПИЛ НА «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОМ ЧАСЕ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ.....	5
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.11.28; КУДА ВЕДЕТ ДОРОГА; ОБ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ И КАЧЕСТВЕ ЖИЗНИ РОССИЯН.....	7
КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.29; «БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД — ЭТО ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕСТАБИЛЬНОСТЬ РАБОТЫ»; ВИЦЕ- МЭР МОСКВЫ МАКСИМ ЛИКСУТОВ О ЗАПУСКЕ МЦД, ПАРКОВКАХ И КАРШЕРИНГЕ	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.29; ДИАМЕТРАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫЙ; ПРОБЛЕМЫ ЗАПУСКА МЦД ОПЛАТИТ ПЕРЕВОЗЧИК	17
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.29; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОТРАТИТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВУЮ ПЛАТНУЮ ТРАССУ В САНКТ- ПЕТЕРБУРГЕ; ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР РАСПОРЯДИЛСЯ ПУТИН	18
ВЕДОМОСТИ; ПЕТР ХАРАТЬЯН АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА АНГЕЛИНА КРЕЧЕТОВА; 2019.11.29; СБЕРБАНК ОБЪЯВИЛ О СОЗДАНИИ КОМПАНИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; СП БУДЕТ СОЗДАНО С COGNITIVE TECHNOLOGIES, ГОСБАНК ПОЛУЧИТ В НЕМ 30%.....	19
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.11.28; КАКОЙ УЧАСТОК НОВОЙ ТРАССЫ М11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ САМЫМ ДОРОГИМ.....	21
КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.11.28; «НЕВА» ВЗЯЛА КУРС НА ОКУПАЕМОСТЬ; ОПРАВДАНЫ ЛИ ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М11.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; «АВТОДОР» ВВЕЛ НОЧНЫЕ ТАРИФЫ НА НОВЫХ УЧАСТКАХ М-11	22
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.11.28; МЦД-3 «ЗЕЛЕНОГРАД-РАМЕНСКОЕ» ОТКРОЮТ ЧЕРЕЗ ДВА-ТРИ ГОДА.....	23
ТАСС; 2019.11.28; «УМНЫЕ» ПОСТЫ БУДУТ УПРАВЛЯТЬ АВТОМАТИКОЙ НА ЖД СТАНЦИЯХ У КРЫМСКОГО МОСТА.....	23
ТАСС; 2019.11.28; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМПАНИЮ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЗАЩИТЫ АЭРОПОРТОВ ОТ ПТИЦ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ ТРУТНЕВА О ПЕРЕДАЧЕ РЕГИОНАМ ФУНКЦИЙ ЗАКАЗЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ.....	25

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.11.29; БЕЛЫЙ ДОМ ПЕРЕДАЕТ КОНТРОЛЬ ГОСДУМЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СФОРМИРОВАЛО БАЗУ ДЛЯ РЕФОРМЫ КНД.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ СЧЕЛ ВОЗМОЖНЫМ ОБЪЕДИНИТЬ НАДЗОРНЫЕ ФУНКЦИИ РЯДА ВЕДОМСТВ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ УСОМНИЛСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО ГРАНТЫ ПОМОГУТ В РЕШЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЗАДАЧ	28
ТАСС; 2019.11.28; СВЫШЕ 120 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС ПОЧИНИЛИ В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ	29
ТАСС; 2019.11.28; ВЛАСТИ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 126 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ.....	29
ТАСС; 2019.11.28; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ В 1,5 РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ	30
ТАСС; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ: НУЖНО РАЗРАБОТАТЬ ПРАВИЛА РАБОТЫ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ РФ.....	30
ТАСС; 2019.11.28; СЕТЬ ГАЗОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ СОЗДАДУТ НА САХАЛИНЕ В 2020 ГОДУ	31
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.28; НАЗВАН ПОБЕДИТЕЛЬ МОСКОВСКОГО СТУДЕНЧЕСКОГО КВИЗА ПО КОНКУРЕНЦИИ.....	31
ТАСС; 2019.11.28; ГРАНТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ СОСТАВИТ ОКОЛО 54,3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	32
КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.28; ПРОЕЗД ГРУЗОВИКОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ СТОИТЬ ОТ 944 ДО 2018 РУБЛЕЙ	32
РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ДОСТРОИЛИ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ОСЛОЖНЕНО ВЫКУПОМ ЗЕМЛИ ПОД ПРОЕКТ.....	33
ТАСС; 2019.11.28; РУХНУВШИЙ ВО ВРЕМЯ НАВОДНЕНИЯ В ЧИТЕ МОСТ НАЧНУТ РЕМОНТИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; МЕТРО ВО «ВНУКОВО» ПРОТЯНУТ К 2023 ГОДУ	35
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.29; СКОРОСТНОЙ СЕРВИС: ПРОСЬБЫ ПАССАЖИРОВ В ПОЕЗДАХ ВЫПОЛНЯТ ЗА 10 МИНУТ; В 2020 ГОДУ В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ГОСТ ДЛЯ «САПСАНОВ» И «ЛАСТОЧЕК»	35
ТАСС; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ: ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НАПРАВЛЕНА НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	37
ТАСС; 2019.11.28; ПЕТЕРБУРГСКОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ ОБОГНАЛО МОСКОВСКОЕ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ НА 31 ДЕКАБРЯ.....	37
ТАСС; 2019.11.28; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ В 2020 ГОДУ «ЛАСТОЧКУ» МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И БАРНАУЛОМ.....	38
ТАСС; 2019.11.28; С ДЕКАБРЯ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СОКРАТЯТ ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ 48 ПОЕЗДОВ	38
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2019.11.29; 50 ОТТЕНКОВ СЕРЫ; КАК ПОВЛИЯЮТ НА НЕФТЯНИКОВ, СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ЭНЕРГЕТИКОВ НОВЫЕ ПРАВИЛА IMO	39
КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.29; ЦЕНА ВОПРОСА; ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ИАА «ПОРТНЬЮС» НАДЕЖДА МАЛЫШЕВА — О ТОМ, ЧТО ЖДЕТ РОССИЙСКИЙ РЫНОК БУНКЕРОВКИ.....	42

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; КРЫМ ИЩЕТ ЗА 482 МЛН РУБ. ПОДРЯДЧИКА ТЭО СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА И КРУИЗОВ	43
ТАСС; 2019.11.28; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ РАСШИРЕНИЕ ТОР В ЯКУТИИ НА ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ АРКТИЧЕСКОГО ПАРОХОДСТВА	43
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.11.28; ПО ЕДИНЫМ ПРАВИЛАМ; В ГОСДУМЕ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМУ НЕЗАКОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ	44
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.11.28; ТРЕБУЕТСЯ ПЕРЕЗАГРУЗКА; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕ ГОТОВЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ РЕАГИРОВАТЬ НА ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ИМ ВЫЗОВЫ	47
RNS; 2019.11.28; ПОСОЛ ЕГИПТА В РОССИИ ВЫСКАЗАЛСЯ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ	50
ТАСС; 2019.11.28; ГЕНПРОКУРАТУРА РФ СОВЕТУЕТ ВНИМАТЕЛЬНО ИЗУЧАТЬ ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗОК.....	50
ПРАЙМ; 2019.11.28; АЭРОТАКСИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ В МОСКВЕ В 2020 ГОДУ - БОГИНСКИЙ	51
ПРАЙМ; 2019.11.28; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ С 2020 Г НАЧНЕТ ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА САМОЛЕТОВ ДЛЯ МЕСТНЫХ АВИАЛИНИЙ	51

ПУБЛИКАЦИИ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.11.28; «РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА» ДОЛЖНА УЧИТЫВАТЬ ТРЕБОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, СЧИТАЕТ МЕДВЕДЕВ

Председатель Правительства России **Дмитрий Медведев** поручил при доработке законопроектов о реформе контрольно-надзорной деятельности учесть требования к нормативным документам со стороны международных организаций, в которых участвует страна. Об этом он заявил на заседании кабмина, передаёт ТАСС.

Данный вопрос поднял на заседании глава Минтранса **Евгений Дитрих**. По его словам, есть вопросы общего свойства, связанные с членством России в различных международных организациях.

Министр отметил, что «закон об обязательных требованиях устанавливает достаточно жёсткую систему выстраивания под международные договоры таких обязательных требований внутри России». В частности, **Дитрих** заявил, что содержащий обязательные требования нормативный акт принимается, если в соответствии с международным договором от государства это требуется.

Однако в ряде позиций, например, по членству России в Международной организации гражданской авиации, нет прямого указания о разработке тех или иных обязательных требований, подчеркнул глава **Минтранса**.

«Есть указания о разработке некоей системы нормативных актов, системы безопасности полётов или что-то в этом роде. Некий особый, может быть, режим предусмотреть при доработке [законопроекта]», — сказал **Евгений Дитрих**.

По словам **Медведева**, это, «действительно, вопросы состыкованности международных требований и нашего внутреннего, теперь будущего, регулирования в этой сфере». Он добавил, что нужно, «чтобы мы не забыли здесь ничего и не попали в сложную ситуацию».

Ранее в четверг **Медведев** заявил, что Правительство России постаралось учесть все пожелания бизнеса и субъектов Федерации при разработке законопроектов о реформе контрольно-надзорной деятельности.

<https://www.pnp.ru/social/regulyatornaya-gilotina-dolzha-uchityvat-trebovaniya-mezhdunarodnykh-organizaciy-schitaet-medvedev.html>

ТАСС; 2019.11.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ИНВЕСТПРОГРАММУ РЖД И ФИНПЛАН ХОЛДИНГА НА 2020-2022 ГОДЫ - ДИТРИХ

Правительство РФ утвердило инвестиционную программу «Российских железных дорог» (РЖД) и финансовый план холдинга на 2020-2022 годы, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Инвестпрограмму РЖД и финплан на три года сейчас утвердили на правительстве», - сказал он.

На заседании правительства в четверг премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** предложил рассмотреть финансовый план и инвестиционную программу РЖД на ближайшие три года, проекты которых уже были рассмотрены предварительно.

Планируемый объем инвестпрограммы на 2020-2022 годы, по словам **Медведева**, составляет 2,5 трлн рублей, более 820 млрд рублей предусмотрено на 2020 год. Большая часть средств должна пойти на развитие инфраструктуры, обновление локомотивного парка и на реализацию крупных проектов - таких как модернизация БАМа и Транссиба.

Инвестиционная программа компании на 2019 год составляет 690 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-pravitelstvo-utverdilo-investprogrammuru-zd-i-finplan-holdinga-na-2020-2022-gody---ditrih>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.11.28; БКАД: ТОЧКИ РОСТА; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ВЫСТУПИЛ НА «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОМ ЧАСЕ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

К выступлению министра была приурочена экспозиция «Регионы России – колесо истории», рассказывающая о становлении и развитии транспортной отрасли Российского государства за 210 лет. Часть выставки была посвящена реализации **нацпроекта БКАД**, о предварительных годовых итогах которого и проинформировал **министр транспорта**.

Из входящих в **нацпроект** четырех федеральных проектов самым капиталоемким является федеральный проект «Дорожная сеть». На его финансирование выделены 111,2 млрд из 126 млрд руб (88%). Его основная цель – повысить протяженность автодорог в нормативном состоянии к 2024 году: это не менее половины региональных трасс и не менее 85% улиц в агломерациях.

В 2019 году доля дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна вырасти до 44,1%, что составит 218 тыс. км. Доля дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, должна вырасти до 85% к 2024 году. «В этом году по плану должны были выйти на показатель 46%. Но уже сейчас, по оценкам субъектов, этот показатель может составить более 60%. Поработали качественно», – сообщил **Евгений Дитрих**.

Общий процент кассового исполнения по всем субъектам составляет 83,3%, или более 90 млрд руб. Кроме этого, в бюджеты субъектов до конца текущего года из федерального бюджета поступят иные межбюджетные трансферты на сумму 14,7 млрд руб.

В 70 субъектах в рамках **БКАД** все работы завершены или находятся на финальной стадии. Среди лидеров по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона, – Белгородская, Самарская, Пензенская, Томская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, Удмуртская и Чеченская республики, отметил **Евгений Дитрих**.

В рамках **нацпроекта** ведутся работы по 18 капиталоемким мероприятиям. При этом в Орловской и Нижегородской областях до сих пор не заключены контракты по капиталоемким объектам, в Еврейской автономной области работы по мосту через реку Бира в этом году не начнутся. «Главы субъектов проинформированы, что рассмотрение вопросов дополнительного финансирования на будущие периоды поставлено в прямую зависимость от выполнения запланированной программы работ и достижения целевых показателей в этом году», – предупредил **министр транспорта**.

Далее министр затронул проблему качества работ.

Очень важно, какую позицию занимают в этом вопросе губернаторы, заметил **Евгений Дитрих** и привел пример Курской области, где глава региона Роман Старовойт заставил подрядчиков переделывать работы на ряде городских улиц, так как контрольные замеры показали повышенные значения коэффициента уплотнения асфальтобетона, что в процессе эксплуатации дорог привело бы к их быстрому разрушению.

Уже сейчас началась подготовка к следующему дорожному сезону: регионы заключили контракты на выполнение работ в 2020 году по 966 объектам. До конца года необходимо иметь не менее 60% законтрактованных объемов будущего года, а до марта регионам и городам нужно провести торги по всем объектам, напомнил **Евгений Дитрих**.

По словам министра, завершается создание реестра новых и наилучших технологий и материалов. **Минтранс** работает также над совершенствованием нормативно-технических документов, стандартов проведения дорожных работ. До 2024 года должны быть разработаны и актуализированы более 130 стандартов.

Среди важных новаций 2019 года министр отметил внедрение маршрутного принципа выполнения дорожных работ и межсубъектное планирование.

Евгений Дитрих акцентировал внимание на том, что на некоторых вновь отремонтированных участках региональных трасс возросло число аварий. Ситуация с аварийностью ухудшилась в 35 регионах.

С целью снижения аварийности **Минтранс** совместно с МВД разработал Методику определения мест размещения камер фотовидеофиксации. В 2019 году вместо запланированных 9 тыс. камер фактически будут установлены почти 12,5 тыс. ед. Также в этом году разработаны и частично приняты ряд законодательных инициатив для совершенствования исполнения административных наказаний, контроля за состоянием автомобилей и дорог, усиления ответственности водителей за грубые нарушения правил дорожного движения. Введены государственные стандарты, устанавливающие классификацию и технические требования к дорожной разметке и правила производства работ на дорогах. Подготовлены к утверждению требования в части применения технических средств организации дорожного движения.

В результате всех усилий ситуация в сфере безопасности дорожного движения в целом улучшается и основные показатели аварийности снижаются, сказал министр. Количество точек аварийности, мест концентрации ДТП к концу 2019 года должно снизиться на 8,3% от уровня 2017 года, а в 2024 году – до 50%.

Для сокращения аварийности при перевозке пассажиров автотранспортом **Минтранс** совместно с МВД разработал проект концепции совершенствования системы контроля перевозок пассажиров и грузов, который готовится к общественному обсуждению.

Минтранс уделяет повышенное внимание формированию региональных дорожных фондов. «В ряде субъектов до сих пор часть средств выводится из дорожных фондов и направляется на иные цели», – заявил **Евгений Дитрих**. Таким образом субъекты за счет региональных дорожных фондов уплачивают налог на имущество региональных автодорог. Несмотря на то, что с каждым годом количество регионов, взимающих «налог на дороги», сокращается – в 2014 году их было 45, в этом году чуть более 20, – тем не менее в 2019 году таким образом из региональных дорожных фондов изъято более 12 млрд руб. Чтобы закрепить освобождение региональных дорог от налога на имущество, **Минтранс** подготовил соответствующие изменения в Налоговый кодекс.

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко указала на недопустимость использования средств региональных фондов на другие цели: «Это полное безобразие. Не от хорошей жизни переносятся эти деньги в другие статьи расходов, но мы так не договаривались. В федеральном бюджете на ближайшие три года все акцизы на топливо и бензин в полном объеме будут зачисляться в дорожные фонды, то есть увеличатся объемы средств на ремонт, строительство и содержание автомобильных дорог».

Евгений Дитрих проинформировал также о проекте программы приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений и мостов на региональных и местных автодорогах. Заявлены более 3900 объектов с общим объемом финансирования свыше 370 млрд руб., однако источники для реализации этой программы не прописаны. **Минтранс** предлагает включить в **нацпроект БКАД** новый, пятый федеральный проект «Мосты и путепроводы». **Евгений Дитрих** пригласил сенаторов к совместной работе над этим проектом, чтобы уже в декабре внести его для обсуждения на площадку правительства.

По традиции члены СФ задали министру транспорта вопросы, которые касались строительства моста через реку Лена в Якутске и моста через Волгу в районе Астрахани, решения вопроса о строительстве семи разноуровневых железнодорожных переходов на территории Крыма и др.

<http://transportrussia.ru/item/5299-bkad-tochki-rosta.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.11.28; КУДА ВЕДЕТ ДОРОГА; ОБ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ И КАЧЕСТВЕ ЖИЗНИ РОССИЯН

О влиянии национальных проектов на развитие и совершенствование автодорожной сети России шла речь на состоявшейся в рамках Транспортной недели – 2019 отраслевой конференции. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** напомнил, что на недавнем совещании с членами Правительства РФ глава государства сказал, что в России в среднем ежедневно строят 5 км новых дорог и ремонтируют почти 75 км. Безусловно, для страны важно не только привести в порядок существующую дорожную сеть, на что нацелен национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», но и двигаться вперед – совершенствовать дорожную сеть, развивающую центры экономического роста и новые территории, как это предполагает **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, подчеркнул министр. Опыт, который сегодня есть у федеральных дорожников, надо использовать и тиражировать в регионах, отметил **Евгений Дитрих**. Для распространения федерального опыта, а также обмена лучшими практиками **Минтранс России, Росавтодор, Госкомпания «Автодор»** совместно с профессиональным сообществом развивают на базе ФАУ «РОСДОРНИИ» Отраслевой центр компетенций.

Восстановление нашей страной членства во Всемирной дорожной ассоциации (PIARC) позволяет наладить общение с зарубежными партнерами, восполнить пробелы в современных технологиях и стандартах, а также продвинуть свои решения и компетенции на международный уровень. «Нам особенно приятно присутствие представителей PIARC на Транспортной неделе, что говорит и о возрастающей роли Российской Федерации на международной дорожной арене», – сказал министр.

Развитие и совершенствование автодорожной сети предусмотрено национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, напомнил первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**. В рамках **нацпроекта** на сегодняшний день завершены работы по укладке верхнего слоя дорожного покрытия более чем на 96,2% ремонтируемых дорог и улиц, это 122,7 млн кв. м. Проекты регионов включают свыше 6,5 тыс. объектов, которые будут введены до конца 2019 года.

По словам **Иннокентия Алафинова**, **комплексный план** предусматривает развитие межрегиональных связей, создание новых качественных автодорог, что будет способствовать деятельности бизнеса и мобильности граждан, для которых поездки в выходные дни на автомобилях на расстояние 300–400 км станут привычными и вполне комфортными. Кроме того, важная задача **нацпроекта** и комплексного плана – повышение уровня безопасности движения на автодорогах.

Эту тему развил начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников. По его словам, помимо масштабного приведения дорог в нормативное состояние в рамках **нацпроекта** выполнен целый комплекс мероприятий по обустройству транспортной инфраструктуры в субъектах РФ, что позволило повысить безопасность дорожного движения. Разделение транспортных потоков на четырех- и трехполосных дорогах к 2024 году позволит сохранить тысячи жизней. Этому же способствует расширение тротуаров в населенных пунктах, расположенных вдоль трасс.

О перспективах развития сети скоростных дорог России рассказал заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» **Георгий Чичерин**. Скоростные трассы должны обеспечивать потребителю качество перемещения, доступ к новым возможностям, в том числе к местам отдыха и туризма, а также к объектам историко-культурного наследия. На своих дорогах госкомпания развивает различные сервисы для

пользователей. Бизнесу все это дает возможность быстро и безопасно доставить грузы, сократить издержки.

Комплекс мероприятий, предлагаемых госкомпанией, включает модернизацию существующих федеральных трасс и строительство новых скоростных магистралей. Среди перспективных проектов – создание скоростной трассы от Санкт–Петербурга до Новороссийска с подъездами к крупным городам Балтийского и Черноморского побережья. Еще одно направление – развитие транспортной системы южного кластера, что позволит в разы сократить время в пути между городами Черноморского побережья России.

Среди других проектов – строительство хорд, соединяющих крупные центры экономического роста, минуя Москву. Речь о новых направлениях, которые свяжут порты Азово–Черноморского бассейна с Приволжьем и Уралом, а также побережье Балтии с крупнейшими городами Урала и Сибири. Как отметил Георгий Чичерин, в результате реализации этих мероприятий к 2035 году скоростными дорогами будут охвачены 44 региона России, в которых проживает 75% населения страны.

Опытом развития дорожной инфраструктуры в регионе, в том числе в рамках стартовавшего в 2019 году **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, поделился губернатор Новгородской области Андрей Никитин. За три последних года в этом субъекте РФ приведены в порядок сотни километров трасс. Seriously изменился подход к проведению дорожных работ: применяются материалы, соответствующие национальным стандартам, используются современные технологии и техника. В стартовый год **нацпроекта** отремонтировано 300 км региональных и муниципальных дорог, а также 35,5 км улично–дорожной сети в Великом Новгороде. Новгородцы и гости региона теперь с комфортом могут добраться до крупных историко–культурных объектов. Люди видят реальные результаты и говорят дорожникам спасибо.

Только что завершилось строительство скоростной трассы М–11 Москва – Санкт–Петербург, значительный участок которой проходит по территории Новгородской области, что также влияет на развитие транспортной инфраструктуры. Уже сейчас за сутки здесь проезжают около 15 тыс. автомобилей. Как сообщил Андрей Никитин, из 22 многофункциональных зон, которые будут действовать на этой автомагистрали, шесть расположены на территории области. Это не только комфорт для водителей, но и новые рабочие места для новгородцев.

Новгородская область стала первым субъектом РФ, заключившим трехлетние контракты на выполнение дорожных работ. По словам губернатора, они позволяют заказчикам иметь долгосрочную картину работ и знать исполнителей, которые в течение заданного срока будут трудиться на территории региона. Со своей стороны, подрядные организации, понимая перспективные объемы работ, заранее беспокоятся о технической оснащенности и необходимых материалах, подготовке и переподготовке кадров.

О том, каких перемен в дорожном хозяйстве региона удалось достичь в уходящем году благодаря **нацпроекту**, рассказал губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский. Большой ремонт дорог в субъекте РФ начался с диагностики. Передвижная дорожная лаборатория обследовала трассы протяженностью 3,5 тыс. км. На ряде участков были выявлены проблемы. Накануне сезона инвесторы построили три асфальтобетонных завода, пять модернизированы по современным стандартам. Подрядные организации области на треть обновили парк дорожной техники. Все это позволило в текущем году отремонтировать 378 км региональных и местных дорог, это в два раза превышает показатель 2018 года.

По словам Станислава Воскресенского, благодаря реализации **нацпроекта** в этом году удалось связать все городские округа с областным центром качественными дорогами. А уже в следующем году в рамках комплексного плана начнется строительство восточного обхода Иваново, который позволит создать объездное кольцо для транзитного транспорта

в составе транспортного коридора Санкт–Петербург – Нижний Новгород – Казань. Сейчас Иваново – один из немногих областных центров в ЦФО, не имеющих полноценного обхода.

Как сообщил **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин, в 2019 году в рамках **нацпроекта** в регионе завершён ремонт 104 участков автодорог протяжённостью 257 км: 180 км региональных трасс, а также 60 км улично–дорожной сети в Самаре и 17 км в Тольятти. При планировании работ были учтены показатели, предусмотренные паспортом **нацпроекта**: 10% контрактов заключены на условиях жизненного цикла, ещё 10% контрактов предусматривали проведение работ с использованием новых технологий и материалов.

Обновление участков региональных дорог, проходящих через населённые пункты Самарской области, стало одним из приоритетных направлений реализации **нацпроекта** в 2019 году. Так, современные дороги появились в посёлках Новосемейкино, Стройкерамика, селах Большая Раковка, Лопатино, Каменный Брод, Большая Черниговка, Старопохвистнево, расположенных в разных частях региона. В границах населённых пунктов вдоль автодорог построены 23 тыс. пог. м тротуаров, проведены 26 тыс. пог. м линий улично–дорожного освещения.

Другим направлением работ стало приведение в нормативное состояние дорог, входящих в опорную сеть региона. Благодаря **нацпроекту** отремонтированы дорожные участки Самара – Бугуруслан, Тольятти – Узюково – Димитровград, а также трассы, ведущие в направлениях Оренбурга, Волгограда, Ульяновской и Саратовской областей и входящие в маршруты маятниковой миграции населения Самаро–Тольяттинской агломерации. Общая протяжённость отремонтированной в 2019 году опорной сети в регионе составила 44 км.

Важный акцент работы по улучшению транспортной инфраструктуры регионов – приведение в нормативное состояние искусственных сооружений. Об этом в рамках конференции сообщил заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко. В ближайшее время на рассмотрение правительственной комиссии будет представлен новый федеральный проект «Мосты и путепроводы», включающий два направления. Первое – восстановление аварийных и предаварийных искусственных сооружений. Второе – реконструкция и строительство путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями.

Участники конференции отметили, что **нацпроект** задал темп поступательному развитию дорожно–транспортной инфраструктуры. Одна из первоочередных задач, стоящих перед регионами, – обеспечить своевременную контрактацию объектов 2020 года.

В завершение мероприятия была отмечена работа ряда субъектов РФ по реализации **нацпроекта**.

<http://transportrussia.ru/item/5300-kuda-vedet-doroga.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.29; «БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД — ЭТО ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕСТАБИЛЬНОСТЬ РАБОТЫ»; ВИЦЕ-МЭР МОСКВЫ МАКСИМ ЛИКСУТОВ О ЗАПУСКЕ МЦД, ПАРКОВКАХ И КАРШЕРИНГЕ

Запуск на прошлой неделе Московских центральных диаметров (МЦД) сопровождался техническими накладками: возникли проблемы с длиной поездов, работой билетной системы, расписанием аэроэкспресса. Москвичи и жители Подмосковья оставили в соцсетях много негативных отзывов. Что произошло, кто виноват, удалось ли устранить все неполадки и как будет развиваться платная парковка в столице, в интервью “Ъ” рассказал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов.

— Поскольку поезда «Иволга» существенно короче платформы или стандартных электричек, это спровоцировало давку в вагонах и большое количество негативных отзывов. Можно ли было этого избежать?

— В первый день запуска мы столкнулись с двумя вещами. Первая — отсутствие достаточного объема информации у людей, вторая — технические накладки, которых, к сожалению, редко удается избежать, когда запускается такая огромная инфраструктура. Так как поезда «Иволга» ярко брендированы надписями «МЦД», у многих пассажиров (мы это выявили в ходе опроса в этот же день) сложилось впечатление, что только эти поезда являются составами МЦД, а все остальные к МЦД не относятся.

В итоге примерно 70% пассажиров не садились в привычные для них поезда, а ждали брендированные «Иволги», думая, что только там включается специальное тарифное решение, действующее на МЦД (45 руб. для дальнего пригорода, включая бесплатную пересадку в метро, — снижение от двух до трех раз тарифа по сравнению с прежними).

Почти 700 наших волонтеров объясняли пассажирам, что тарифная сетка работает на любых пригородных поездах, курсирующих в зоне работы МЦД. Но в первый день оказалось, что информации недостаточно, несмотря на масштабную кампанию, которая длилась больше года. Некоторые люди специально выходили из поездов, чтобы только попасть в «Иволги». В итоге весь поток, который вывозился до этого обычными поездами, переходил в основном в новые поезда, они переполнились. Хотя общее количество пассажирских мест по сравнению с тем, что было раньше, увеличилось на 60% (+900 тыс. мест в сутки в рабочий день на МЦД-1 и МЦД-2) даже с учетом «Иволг» в коротком исполнении. Совместно с РЖД мы постарались немедленно отреагировать: было принято решение на самом напряженном направлении МЦД-2 увеличить поезда до 10–11 вагонов. За два дня 20 поездов там стали 11-вагонными, два — 10-вагонными. Это добавило еще 670 тыс. пассажирских мест в сутки.

— Увеличение числа вагонов в составах произошло за счет дополнительной закупки или за счет расформирования имеющихся поездов?

— Это параллельный процесс. Есть план обновления всего подвижного состава, который работает на двух диаметрах: за два года перевозчик обязался перед правительствами Москвы и Московской области полностью поменять все поезда на МЦД-1 и МЦД-2 на новые «Иволги» в 11-вагонном исполнении. Мы следим за тем, чтобы это было сделано максимально быстро, даже быстрее чем за два года. Перевозчик, Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК), заключил большой контракт на закупку подвижного состава, чтобы полностью заменить весь подвижной состав на двух диаметрах. В рамках этого контракта они получают поезда и, соответственно, произвели замену из тех, что пришли, и из тех, что у них были в резерве. ОАО РЖД существенно помогло: дали дополнительные поезда «Ласточка» и поезда ЭП2Д (модель, которая была до «Иволги»).

— Выходит, заказчик не понес дополнительных затрат, просто поставки в рамках контракта были ускорены?

— Из-за тех поездов, которые перевозчик вынужден был взять в аренду дополнительно, компания, конечно, будет нести затраты. Но об экономике перевозчика не хотел бы говорить — это их зона ответственности. Наша задача с правительством Московской области — обеспечить четкий и долгосрочный заказ на организацию пригородных перевозок, проследить, чтобы перевозчик — АО ЦППК — его четко выполняет, и следить за тем, чтобы нашим пассажирам было безопасно и удобно.

— На МЦД-1 запланирован в ближайшее время переход на 11-вагонные поезда?

— Мэр Москвы такую задачу поставил: в течение двух недель увеличить составность до 10–11 вагонов, хотя с объемом перевозки и нынешний подвижной состав справляется. АО ЦППК дано поручение с 9 декабря обеспечить 11-вагонные «Иволги» на МЦД-1, это даст прибавку еще 357 тыс. пассажирских мест в сутки.

— По итогам первых дней эксплуатации есть претензии к «Трансмашхолдингу», производителю «Иволг»? Выявлены технические недочеты?

— Правительства Москвы и Московской области заказывают пригородные перевозки у железнодорожного оператора, имеющего соответствующую лицензию. АО ЦППК управляет движением на инфраструктуре ОАО РЖД, при этом мы координируем всю работу и, понятно, несем основную ответственность перед пассажирами. Есть несколько вопросов к производителю поездов: доработка системы управления дверями, дополнительная информация в салоне поезда. Есть еще и резервы, связанные с возможностью более четкого исполнения графика с учетом опыта мосметро. В метрополитене, к примеру, для оборота поездов на конечных станциях привлекаются дополнительно два машиниста. Они сразу садятся в головную и хвостовую кабины управления, чтобы не тратить время на переход из кабины в кабину на обратном пути. Основной машинист принимает управление уже на платформе. Это экономит как минимум 2,5 минуты. Уже сейчас, например, поезда в Подольске ждет резервная локомотивная бригада, которая отводит поезд на путь оборота, чтобы за это время у основной бригады было время перейти в другую кабину. Это повышает надежность и точность исполнения графика.

— Подтвердилось ли наличие у «Иволг» проблемы с кнопками, которые не блокировались для исключения выхода пассажиров на рельсы?

— Эта проблема, насколько я помню, носила не системный характер. Ранее она обнаруживалась и на МЦК в поездах «Ласточка» при заполнении вагонов. Там проблема была не в кнопках, а в алгоритме закрытия дверей. Он постоянно дорабатывается и адаптируется, чтобы поездку сделать максимально комфортной и безопасной.

— Также поступали жалобы на несовпадение уровня поезда и платформы. Как с этим?

— Во-первых, были построены новые платформы. Как вы знаете, открылись новые станции Волоколамская и Пенягино, где новые платформы с той высотой, которая должна быть в стандарте. В Подольске сделана временная платформа. Всего перевозчик получил порядка 10–15 замечаний по ж/д инфраструктуре, которые будут устранены.

На той части пути, где поезда проходят по существующей инфраструктуре, платформы какие были раньше, такие и остались. У нас есть программа вместе с «Российскими железными дорогами» на следующих этапах стандартизировать все, переделать и достроить старые платформы. Это процесс, который долго не будет прекращаться, с тем чтобы инфраструктуру сделать максимально комфортной. Должны быть построены дополнительные подземные переходы, конкорсы (распределительные залы для пассажиров.— “Ъ”). Ширина поезда и высота не поменялись — это стандартный габарит и для ЭП2Д, и для «Иволг», и для «Ласточек». Что касается «Иволг», у пассажиров достаточно высокая оценка этого поезда, комфортности поездки в нем.

— Закупки «Иволг» в шести- и семивагонном исполнении были запланированы заранее, значит, вы рассчитывали, что их будет достаточно для обслуживания всего пассажиропотока?

— Заказывает поезда перевозчик — АО ЦППК. С учетом того что общий рост пассажирских мест составляет 900 тыс. в сутки на МЦД-1 и МЦД-2, они посчитали, что такое решение оптимально. Но пассажирам было некомфортно. Поэтому за два дня ЦППК совместно с РЖД поменяли все поезда на 11-вагонные.

— До сих пор в Московской области использовались 11–12-вагонные электрички. Казалось бы, очевидное и простое решение — новые поезда поставить сразу длинными. Почему выбрали иное решение?

— Семивагонный поезд «Иволга» вмещает около 2 тыс. пассажиров, почти как 10-вагонный поезд «старого» поколения. В нем отсутствуют тамбуры и есть сквозной проход, что сразу прибавляет дополнительное количество мест и делает поездку более комфортной. С проблемой коротких поездов мы сталкивались еще на МЦК, в частности на станции «Лужники», где платформа длинная и выход находится с краю. Пассажиры привыкли к этому месту остановки вагонов, поэтому, когда пустили более короткий

поезд, большое количество людей вынуждены были садиться в крайние вагоны. Это привело к тому, что в головных вагонах было плотно, а в середине были еще места. Причина — отсутствие на первом этапе достаточной информации у пассажиров о смещении поезда от привычного места остановки, что создало некомфортные условия для поездки в первые дни.

— Многолетние привычки пассажиров и их реакция на новые поезда — вещь достаточно предсказуемая. Нельзя было предупредить граждан информационными табличками о местах остановки коротких «Иволг»?

— Мы предупреждали об этом более года — и в павильоне, на станции. Мы развесили около 40 тыс. указателей, листовок, наклеек на остановках, в метро, на вокзалах, на подходах. Безусловно, можно было сделать навигацию еще удобнее, и мы об этом перевозчику сказали. Информации никогда не бывает много, потому что каждый воспринимает ее по-своему. Мы поручили ЦППК в ежедневном режиме отслеживать все комментарии в соцсетях и районных группах, в первую очередь потому, что физических обращений к перевозчику не очень много. Сотрудникам ЦППК поручено внимательно это анализировать и немедленно реагировать: в течение ночи добавлять, менять, передвигать различные информационные носители, чтобы поездку сделать максимально комфортной. И четко реагировать на все обращения пассажиров. Мы сами координируем эту работу, помогаем им везде, где требуется. Если бы количество пассажиров на МЦД стало меньше, если бы количество негативных комментариев увеличилось, можно было бы сказать, что проект развивается неправильно. Но тех, кто выбирает поездку на МЦД каждый день, становится все больше, динамика роста пассажиропотока на этих направлениях в 40 раз больше, чем на других пригородных направлениях Московской железной дороги, услуга с каждым днем становится все более востребованной, и мы понимаем, что проект точно успешный и у него точно отличное будущее. Уверен, что диаметры уже занимают достойное место в транспортном поведении миллионов людей ежедневно. Проект МЦД — безусловно, успешный, он фактически перевел пригородный железнодорожный транспорт в новый стандарт — наземного метро. Проект будет постоянно улучшаться, качество перевозки будет расти, как мы это делаем вместе на МЦК. Принятые интегрированные тарифные решения — беспрецедентные не только для российских городов, но и для лучших европейских и мировых мегаполисов.

— Что касается аэроэкспресса, сейчас старт в Одинцово, поезд идет с множеством остановок...

— Прежнее время отправления с Белорусского вокзала по графику раз в 30 минут осталось. И если вы привыкли садиться в аэроэкспресс на Белорусском вокзале, вы по-прежнему получаете эту услугу. Но для нескольких десятков тысяч жителей Московской области теперь на поезде «Аэроэкспресс» можно добраться из Одинцово, Сколково до аэропорта Шереметьево, не выходя из поезда. Да, для тех пассажиров, которые едут с Белорусского вокзала, время в пути увеличилось.

Но на этом этапе при построении графика движения поездов пришлось искать баланс, потому что ускорение или сохранение того времени в пути, которое было раньше, приводило к тому, что той парности тактового движения поездов на диаметре достичь было невозможно.

Но у нас с ОАО РЖД есть второй этап развития Савеловского направления, который предусматривает строительство двух дополнительных путей от Савеловского вокзала до Лобни. И время, к которому привыкли пассажиры экспресса, будет обратно возвращено. К сожалению, это не может по объективным причинам произойти завтра. Потребуется, я думаю, около двух лет.

— Часть проблем, возникших при запуске МЦД, была связана с картами «Тройка» и различными сбоями в системе. Почему вообще карты для проезда понадобилось перекодировать?

— Когда мы запускали бесплатную пересадку с метро на МЦК, то «Тройку» тоже перекодировали. Так как работа карты связана с определенным алгоритмом безопасности, подобная операция необходима. Сейчас 95–97% всех карт пользователей диаметров уже перекодированы.

— Почему получилась так, что у некоторых людей перекодированные «Тройки» не принимались, списывались некорректные суммы?

— Это была зона ответственности пригородного перевозчика. Чтобы применить новые интегрированные тарифы на МЦД с учетом поездки на метро, метрополитен доработал свою систему и ЦППК должна был доработать свою.

Пригородный перевозчик, к сожалению, не обеспечил ту стабильность, которую мы привыкли видеть в метро, когда миллионы пассажиров ежедневно проходят и все срабатывает в течение миллисекунд.

Некоторые турникеты из более 1 тыс. работали не с тем уровнем качества и выдавали ошибки, что приводило к справедливым возмущениям пассажиров. Мы приняли решение о том, что лучше переделаем за них все еще раз, чем создавать для пассажиров какие-то неудобства. С 28 ноября начнется тестирование уже новой системы. Теперь этими доработками управляет уже Московский метрополитен.

— При запуске МЦК серьезных сбоях с «Тройкой» не было.

— Там с самого начала стояли турникеты РЖД, но билетная система мосметро. Хотя на каких-то станциях и были небольшие вопросы, интеграция прошла достаточно быстро и без проблем. В случае с МЦД была интеграция второй большой билетной системы, пригородной, с системой метрополитена. В результате, к сожалению, возникли эти неувязки и нестабильная работа. Они недопустимы для того качества, которое мы хотели бы видеть на диаметрах. Поэтому ЦППК вместе с метрополитеном полностью перепишут эту систему в короткий срок, доработают ее — и привычная стабильность будет обеспечена.

— МЦК месяц работало бесплатно. Допускали ли вы возможность сделать так же с МЦД?

— Когда запускалось МЦК, было понятно несколько вещей. Первое — что пассажир не придет завтра. Это совершенно новая инфраструктура, которой до этого не было и про которую мало кто знал. Второе — это удобная пересадка, интегрированная в билетную систему, метро, фактически дополнительная наземная кольцевая линия мосметро. Но пассажиры не пришли сразу, и мы понимали, что какое-то время мы так и будем предоставлять большее количество мест, чем будет пассажиров. Мы обязаны были с самого начала соблюдать по кольцу шестиминутный интервал движения. На МЦД же немного другая ситуация — уже есть пассажиры, которые используют эти направления, количество их было понятно. Могу вам сказать, что в рабочий день направлениями будущих двух диаметров совокупно пользовались 450 тыс. пассажиров. Поэтому, предоставляя удобную интеграцию со станциями метро — а мы постарались, чтобы эти интеграции либо были заново построены, либо серьезно улучшены, — мы понимали, что уже есть тот поток пассажиров, который точно воспользуется этой системой, и предоставили беспрецедентное снижение стоимости поездки. Пройдет немного времени, и пассажиры МЦД поменяют свое транспортное поведение — например, станут больше проезжать на МЦД вместо активного использования первой ближайшей пересадки на метро, пользоваться МЦД в дополнение к метро для поездок внутри города. И мы видим, что это уже происходит. То есть раньше в основном пассажиры доезжали до первой станции метро и выходили, а дальше надо было платить отдельно за поездку в метрополитене. Сейчас мы видим, что длина поездки по железной дороге уже увеличивается примерно на 20%. То есть люди едут дальше, понимая, что им не надо платить второй раз, тем самым снимая нагрузку на некоторые крайне проблемные перегоны в метрополитене. И постепенно транспортное поведение еще больше изменится: пассажиры выберут тот сценарий, который им наиболее комфортен, когда нет давления с

точки зрения тех тарифных зон, которые были раньше на пригородном железнодорожном транспорте, с учетом дополнительной поездки на метрополитене. Потребуется еще где-то от трех до шести месяцев, чтобы пассажиры постепенно увидели новые возможности и преимущества.

— На чьи плечи лягут расходы в связи с решением о бесплатном проезде?

— Все расходы берет на себя АО ЦППК по договору с правительством Москвы и Московской области, это строго его сфера ответственности.

— Это было записано изначально в соглашении между городом, Московской областью и ЦППК?

— Перевозчик должен обеспечить определенное качество и надежность работы, это прописано в соглашении, которое было заключено еще два года назад. Соответственно, если что-то работает не так, то компания несет полную ответственность. Бесплатный проезд — это ответственность АО ЦППК перед пассажирами за нестабильность работы части турникетов. У нас очень строгие требования к таким вещам. Пассажиры привыкли к высокому стабильному сервису, связанному с работой метро. Поэтому такие же жесткие требования предъявляем ко всем, кто работает в Москве с пассажирами.

— Дата старта была зафиксирована или можно было еще через месяц запустить?

— Можно было бы и через год, наверное. И поверьте, эффект первого дня все равно бы остался: кому-то некомфортно, кто-то вовремя не узнал, безусловно, всплыли бы технические вопросы и нужно все это постоянно менять и донастраивать. Есть масса причин, почему можно было бы это сделать через год или через два и получить результат немного хуже или немного лучше. Могу сказать, что система была с точки зрения основной инфраструктуры полностью готова и количество дополнительных мест, о которых я говорил, 60% (900 тыс. пассажирских мест в сутки), было предоставлено. Поэтому говорить о том, что дату надо было переносить, не стоит. Она была выбрана совместным решением и правительства Московской области, и ОАО РЖД, и пригородного перевозчика. И эта дата была известна минимум за полгода, насколько я помню.

— Какие проблемы вы могли бы назвать 100-процентно прогнозируемыми и ожидаемыми и какие можно назвать нештатной ситуацией?

— Нештатных ситуаций не было. Была нестабильность работы билетной системы, соответственно, решения по ней были приняты сразу — бесплатный проезд в течение двух недель. Вопросы, как расставить навигационные указатели и прочее, — для этого нет однозначного решения: кому-то комфортно так, а кому-то по-другому. До запуска поставили более 40 тыс. разных элементов навигации и указателей, после запуска — еще около 5 тыс. по обращениям пассажиров. И установим еще столько, сколько нужно, — надо исходить из потребностей пассажиров и стараться подстраиваться под них. Сбоев критических не было, основные недостатки, которые были вначале, устранены, причем за минимальный срок.

— Опыт, который получен в результате анализа проблем первых дней эксплуатации, как-то повлияет на сроки пуска других диаметров?

— Только приблизит их. Потому что самое лучшее — это когда есть что посмотреть и детально проанализировать. У нас уже есть понимание, фактура и знания, которые говорят о том, что проект точно востребован. Количество пассажиров, несмотря на вопросы первого дня, растет. Мы проводили опрос, будут ли люди и дальше пользоваться диаметрами: более 80% опрошенных сказали, что однозначно будут продолжать пользоваться. За МЦД-1 и 2 фактически проголосовали пассажиры, которые за первую неделю работы совершили на 239 тыс. поездок больше, чем на предыдущей неделе до открытия МЦД.

— В федеральном КоАП есть норма о 50-процентной скидке на уплату штрафа, но на московские санкции (например, на штраф 5 тыс. руб. за неоплату парковки) дисконт не

распространяется. Депутаты Мосгордумы предлагают ввести скидку и для таких случаев. Как вы к этому относитесь?

— Я могу сказать свое личное мнение: вводить скидку на штрафы не надо. 98–99% автомобилистов, которые пользуются парковочным пространством, все делают вовремя и проблем не испытывают. Проблемы с оплатой возникают крайне редко. В основном штрафы получают люди, которые системно не платят, постоянно забывают платить или не делают этого из «каких-то других» соображений. У этих людей штрафов, как правило, несколько. Поэтому я думаю, что сумма 5 тыс. руб. оправдана. Оплата доведена до автоматизма благодаря высокому качеству работы парковочного приложения, также мы сейчас добавили возможность исправить номер автомобиля, исправить ошибку, заплатить, если забыл. Если человек осознанно принимает решение не платить за парковку, почему мы должны подстраиваться под него, если другие платят и считают это правильным?

— С каждым месяцем у жителей все больше вопросов возникает из-за машин каршеринга, которые забивают резидентные места, обладателям разрешений негде ставить свои машины. Вы считаете это проблемой?

— Мы делали анализ, чтобы понять, кто эти люди, которые оставляют машины каршеринга у жилых домов. 75% автомобилей (данные на конец сентября 2019 года) — это машины, на которых приезжают сами местные жители. Им так удобнее: свой автомобиль они поставили в гараж или во двор и пользуются каршерингом. Права на парковку у дома у них ровно такие же, как у их соседей, которые от собственных машин не отказались.

— Вы говорили, что одна машина каршеринга заменяет семь личных автомобилей, но иногда возникает ощущение, что на машинах каршеринга ездят люди, у которых машин раньше не было. Они пересели с общественного транспорта на дешевый каршеринг и теперь создают лишний паразитный трафик.

— По этому поводу мы тоже проводили исследование. У 70% пользователей каршеринга есть машина, а у некоторых даже две. Им по каким-то причинам неудобно такси, но надо только доехать на работу. Свой автомобиль по приезде на работу в течение семи-восьми часов просто стоит, за него нужно платить. Для этих людей экономически выгоднее использовать автомобиль краткосрочной аренды, что приводит к изменению транспортного поведения и снижению нагрузки на транспортную сеть Москвы.

— Насколько можно, на ваш взгляд, доверять данным соцопроса для принятия тех или иных решений?

— Другого надежного механизма нет. В первую очередь, мы должны спрашивать мнение жителей Москвы, я считаю, что это наша обязанность. Мы можем спрашивать людей на предмет того, какое у них транспортное поведение было и где он проживает. Это надежный способ получения информации. Также мы постоянно используем огромный массив данных нашей Интеллектуальной транспортной системы, компиляция этих данных позволяет получать хороший результат.

— Муниципальные депутаты разных районов Москвы уже получили письма от департамента транспорта с предложениями расширить платные парковки. Эти дискуссии традиционно начинается осенью, а под Новый год вводятся платные зоны. В этом году будет так же?

— До конца года ничего не изменится из уже ранее принятых решений. У нас стоит задача обсудить все предложения с муниципальными депутатами и жителями, тут потребуется время. Например, в Таганском, Даниловском, Новогиреево изменения уже согласованы. Работа с депутатами по корректировке парковочной политики идет постоянно, в течение всего года. Потому на ваш вопрос отвечаю, что до конца года мы не предвидим каких-то существенных изменений в нашей парковочной программе.

— Сколько районов получили предложения департамента?

— Сейчас наши предложения находятся в 13 районах — из тех, где уже есть платная парковка: это дополнительные улицы и участки улиц. Часто жители к нам обращаются, говорят, что им комфортно стоять на другой стороне улицы, просят присоединить улицы к другому району. Происходят какие-то небольшие донастройки. Мы работаем по каждому обращению, стараемся найти компромисс по любому обращению.

— Начало 2019 года запомнилось автомобилистам парковочными нововведениями: штраф за неоплаченную парковку повысился до 5 тыс. руб., бесплатное время за парковки сократилось с 15 до 5 минут. Такого уровня новшеств не планируются?

— Существенных изменений до конца этого года не планируем. Постоянно работаем над доработкой мобильного приложения. Недавно добавили туда новые функции и будем добавлять еще. У нас целая программа по появлению новых удобных опций. Стараемся подключить некоторые капитальные частные парковки к нашему мобильному приложению, договориться с их владельцами, чтобы можно было удобнее оплачивать парковку машины в частных паркингах.

— В правительстве России недавно развернулась дискуссия о том, как обозначать дорожные камеры на дорогах. Какова ваша позиция на этот счет?

— Есть решение Госсовета и президента РФ об обязательности размещения в интернете координат камер фотовидеофиксации. Мы это решение начали выполнять первыми в России. Обо всех новых камерах мы сразу даем информацию в СМИ, наносим их на своем едином транспортном портале. Большинство водителей привыкли пользоваться навигационными системами при поездках на своих автомобилях по Москве. Все основные компании, которые занимаются картографией и навигацией, используют наши официальные данные. Табличка «Фотовидеофиксация» на дороге, на мой взгляд, лишняя вещь, особенно в таких мегаполисах, как Москва, где есть много дорог в три-шесть полос в одном направлении. Обнародование точных координат в интернете намного информативней и полезней, чем установка дополнительной таблички, которую 90% водителей даже не замечают. Все это только лишние траты бюджетных средств. Такого мое мнение, мнение Центра организации дорожного движения и Московского автомобильно-дорожного института и тех экспертов, с которыми мы советовались по формированию этой позиции.

— Но ПДД и ГОСТы, где говорится об установке табличек, писали тоже эксперты: внимание водителя направлено на дорогу либо на правую часть проезжей части, чтобы как раз эти знаки увидеть, а не в телефон смотреть.

— На сегодняшний день требования ГОСТа расплывчаты, требуют уточнений, но мы таблички эти ставим сейчас там, где это возможно. Наносим также разметку на асфальте там, где это актуально. Наша задача — предупредить о камере водителя всеми удобными для него способами, и мы продолжим это делать. Если окажется, что эти таблички нужны и они комфортны и нравятся водителям, значит, они будут. Это должно быть обдуманное и оправданное решение, исходя из того, что большинство водителей пользуются навигатором. Если будет принято решение об обязательности табличек, мы его обязательно выполним, этот вопрос даже не обсуждается.

— Размещая информацию о камерах в навигационных системах, а не на дорожных знаках, вы провоцируете водителей смотреть больше в телефоны, а не на дорогу. Разве нет?

— Это не совсем так. Во-первых, во всех основных навигационных системах голосом в навигаторе предупреждают о том, что вы въезжаете в зону автоматического контроля скорости или приближаетесь к ней. Почти в каждой программе есть функция голосового оповещения, и большинство водителей ею пользуются. От дороги это не отвлекает. Во-вторых, есть международный опыт больших городов в Европе и США, где зачастую никаких табличек нет или стоит всего одна табличка при выезде на дорогу с предупреждением об автоматическом контроле скорости. В Москве мы сделаем так, как удобно водителям.

<https://www.kommersant.ru/doc/4173767>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.29; ДИАМЕТРАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫЙ; ПРОБЛЕМЫ ЗАПУСКА МЦД ОПЛАТИТ ПЕРЕВОЗЧИК

Расходы в связи с бесплатным проездом по Московским центральным диаметрам, введенным с 25 ноября на две недели, лягут на частного перевозчика — ЦППК. Компания, по мнению мэрии города, недостаточно подготовила турникеты к обслуживанию карт «Тройка», что привело к сбоям в их приеме и, как следствие, отмене оплаты. Потери ЦППК не раскрываются, по расчетам “Ъ”, они не слишком значительны: в пределах 300 млн руб. Но аналитики считают, что возлагать на компанию всю ответственность за сбой по меньшей мере странно — ее должен разделить и департамент транспорта Москвы.

Издержки за обеспечение двухнедельного бесплатного проезда по МЦД-1 и МЦД-2 целиком лягут на перевозчика — Центральную пригородную пассажирскую компанию (ЦППК). Об этом в интервью “Ъ” рассказал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов.

По его словам, поскольку сбой биллинга, вызвавший неправильную обработку карт «Тройка», произошел на системе турникетов ЦППК, а не Московского метрополитена, ответственность понесет пригородный перевозчик, как определено в договоре с правительствами Москвы и области. Устранить ошибки было поручено метрополитену, 28 ноября началось тестирование новой системы. Мэрия ввела бесплатный проезд по МЦД с 25 ноября по 8 декабря.

ЦППК — оператор МЦД и крупнейшая пригородная пассажирская компания РФ, на нее приходится 63,4% пригородных перевозок в России и 91,4% — в Московском железнодорожном узле. В 2018 году перевезла 577 млн пассажиров. Пакет в 50% минус две акции — у ООО МПК (владеет, в частности, компанией РЭКС), подконтрольному кипрской Fredlake Holdings Ltd, которую связывают с совладельцами «Трансмашхолдинга» Искандаром Махмудовым и Андреем Бокаревым. ОАО РЖД свои 25% плюс одну акцию в 2017 году продало ООО «Маршрутные системы» (100% — у Анны Боевой). Правительству Московской области принадлежит 12,7% компании, еще 12,7% — казначейские акции.

В ЦППК не уточнили размер ожидаемых потерь и не сказали, будут ли спорить с мэрией. Недополученную выручку, впрочем, нетрудно посчитать. Господин Ликсутов говорил о пассажиропотоке 450 тыс. человек в рабочий день, фактический пассажиропоток в первые дни работы превышал 500 тыс. В выходные он ниже: в субботу 23 ноября по двум диаметрам провезли 279 тыс. человек, в воскресенье — 258 тыс., но с учетом роста составности можно ожидать, что далее он несколько увеличится.

Если предположить, что все поездки проходили по тарифу «пригород» (45 руб. за поездку), то суточный недополученный доход ЦППК составит 20,2–22,5 млн руб. в будни и около 13,5 млн руб. в выходные. Таким образом, за две недели ЦППК недосчитается 255–280 млн руб.

Среди недочетов, отмеченных пользователями МЦД в первые дни, — не только давка в «Иволгах», которые в первоначальной комплектации были существенно короче платформ, и несоответствие высоты платформ уровню дверей электричек, но и отсутствие пересадки с одного диаметра на другой, несоблюдение обещанных интервалов движения, самобытная система навигации, позднее предупреждение о необходимости перепрошивки «Троек» и прочее. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, отмечает, что ЦППК предлагала сразу закупать длинные «Иволги», но это предложение было отклонено. Другой собеседник “Ъ” говорит, что все эти недочеты, в сущности, простительны, если бы не масштабная пиар-кампания, сформировавшая завышенные ожидания у будущих пассажиров.

По мнению главы Союза пассажиров Кирилла Янкова, возлагать всю ответственность за сбои на ЦППК по меньшей мере странно: ее нельзя снимать с Московского метрополитена как оператора карт «Тройка» и департамента транспорта Москвы как организатора запуска МЦД. Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук солидарен с коллегой и напоминает, что не все сбои запуска были связаны с картами «Тройка»: так, дептранс как координатор пиар-кампании не уведомил общественность о том, что по сниженному тарифу МЦД обслуживаются перевозки не только в брендированных коротких «Иволгах», но и во всех электричках, следующих этими маршрутами. Также возникают вопросы к сотрудникам ОАО РЖД, принявшим строительные работы по новым платформам, которые оказались заметно выше уровня выхода из электричек, отмечает эксперт. Что касается ЦППК, то возложение на перевозчика всей ответственности за сбои скажется не только на его финансовых результатах, но и на КРІ персонала, не всегда виноватого в создавшихся трудностях, полагает господин Савчук.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что МЦД — один из худших запусков крупных транспортных проектов последних лет, и неудивительно, что власти Москвы не признали свои ошибки и сделали ЦППК крайней. Он полагает, что ЦППК не будет привлекать внимания к этой истории, поскольку это осложнит и без того непростую ситуацию, которую трудно сгладить даже отменой платы за проезд.

<https://www.kommersant.ru/doc/4173605>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.29; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОТРАТИТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВУЮ ПЛАТНУЮ ТРАССУ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ; ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР РАСПОРЯДИЛСЯ 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 проспекта и Западного скоростного диаметра появится уже в конце 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>

ВЕДОМОСТИ; ПЕТР ХАРАТЬЯН АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА АНГЕЛИНА КРЕЧЕТОВА; 2019.11.29; СБЕРБАНК ОБЪЯВИЛ О СОЗДАНИИ КОМПАНИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; СП БУДЕТ СОЗДАНО С COGNITIVE TECHNOLOGIES, ГОСБАНК ПОЛУЧИТ В НЕМ 30%

Молодой человек едет на автомобиле, а голосовой помощник Сбербанка все время норовит ему что-то подсказать: проходит распродажа его любимого вина, пришло время сдать анализы и пройти ежегодный чекап, неплохо поменять машину, как раз у дилера акция, – так представлял Сбербанк свое ближайшее будущее в ролике, который президент банка Герман Греф показал в марте 2018 г. Теперь банк решил, что автомобиль может быть беспилотным.

Сбербанк и группа Cognitive Technologies создадут совместное предприятие для развития беспилотного транспорта в России, говорится в сообщении банка: подписаны юридически обязывающие документы. Новая компания будет называться Cognitive Pilot (CPilot), Сбербанк получит в ней 30%, менеджмент Cognitive Technologies – 70%. Закрытие сделки запланировано на декабрь.

Возглавит компанию основатель и президент Cognitive Technologies Ольга Ускова. В своем Facebook она отметила, что участники СП не будут разглашать параметры сделки: «Могу сказать только одно: после сделки с Mail.ru эта – на российском рынке высокотехнологичных компаний – самая крупная». Она уточнила «Ведомостям», что имела в виду СП Сбербанка и Mail.ru Group, стоимость которого его участники оценили в 100 млрд руб.

CPilot будет развивать системы помощи водителю автомобиля на базе технологий искусственного интеллекта (ИИ) и систем автономного управления наземным транспортом и промышленными устройствами. Ее продукты и решения смогут быть использованы в сфере транспорта, сельского хозяйства, компьютерного зрения и ИИ, говорится в релизе. Партнеры ожидают, что компанию можно будет вывести на биржу, добавила Ускова, компания должна быть готова к IPO к 2023 г.

Зачем это Сбербанку

Сбербанк заинтересован в развитии беспилотных технологий по той причине, что его экосистема вышла в новые индустрии, где эти технологии востребованы и могут дать серьезные преимущества, объясняет представитель Сбербанка: у SPilot большие возможности для коммерциализации технологий беспилотности в широком спектре направлений, где у банка уже есть собственные продукты.

Греф придает ИИ большое значение. Он был одним из инициаторов создания альянса по развитию ИИ, о котором объявил 8 ноября. Кроме Сбербанка в него вошли «Яндекс», «Газпром нефть», РФПИ, Mail.ru Group и МТС.

Экспертиза в области технологий для беспилотников позволит ускорить развитие ИИ в России, приводятся в сообщении Сбербанка слова первого зампреда правления Льва Хасиса: «Мир стоит на пороге массового использования беспилотных решений, и мы заинтересованы в том, чтобы и группа Сбербанк, и вся наша страна находились в авангарде этого тренда».

Зачем это Cognitive Technologies

Ускова называет выбор партнера «не самым простым решением»: Cognitive Technologies помимо Сбербанка обсуждала возможность партнерства с крупным российским банком, иностранным банком и еще одной иностранной компанией. Выбор Сбербанка она объясняет наличием у него экосистемы в области технологий ИИ, чего другие предложить не могли. По ее словам, экосистема Сбербанка дает возможность значительно расширить сервисы на базе ИИ.

«Все изобретения и патенты в области ИИ и беспилотного транспорта мы перевели на компанию SPilot – все то, во что мы инвестировали последние восемь лет. Сбербанк же со своей стороны обеспечивает финансирование будущим проектам компании», – пояснила она.

Зачем это рынку

Сейчас безоговорочный лидер в технологии беспилотников – «Яндекс». Год назад Сбербанк пытался усилить влияние на компанию, где владел «золотой акцией», а Греф входит в совет директоров, но безуспешно. В итоге банк создал СП с Mail.ru Group и возвращает «Яндексу» «золотую акцию». Представитель «Яндекса» не стал обсуждать SPilot, лишь выразив надежду на то, что с появлением большего числа игроков на этом рынке ускорится переход к «более прогрессивному регулированию в сфере беспилотного транспорта», от чего выиграет вся индустрия.

«У нас технология беспилотного вождения – одна из самых лучших в мире. Но есть проблема регуляторики. Сейчас в Америке уже 1400 машин беспилотных тестируются на дорогах. Мы ровно сегодня вывели первые пять. У нас очень длинные процедуры». На прямой линии с президентом Владимиром Путиным, 20 июня 2019 г.

Аналитик «ВТБ капитала» Владимир Беспалов видит у сделки перспективы: Cognitive Technologies обладает неплохими технологическими наработками, Сбербанк – значительными финансовыми средствами, необходимыми для реализации таких проектов, как беспилотный автомобиль.

Cognitive Technologies сотрудничала с «Камазом» и «Ростсельмашем». Все контракты были успешно закрыты, говорит представитель Cognitive Technologies, называя дальнейшее использование разработок «делом наших партнеров». Представитель «КамАЗа» Олег Афанасьев подтвердил, что в 2015–2016 гг. компания сотрудничала с Cognitive Technologies, но комментировать это отказался. Представитель «Ростсельмаша» сообщил, что компания решила разрабатывать беспилотный комбайн самостоятельно.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/11/28/817379-besplotnikov>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.11.28; КАКОЙ УЧАСТОК НОВОЙ ТРАССЫ М11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ САМЫМ ДОРОГИМ

Член Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Андрей Мухортиков в студии программы ОТражение рассказал об особенностях новой трассы М11 Москва - Санкт-Петербург.

«Там действительно скорость разная, где-то 130, где-то 110. Не будем забывать, что есть еще участок бесплатный, который объединяет М11 и М10 в районе Твери, там пока трасса М11 не достроена, около 50 километров, и там скорость где-то 90, а где-то и 60 в населенных пунктах», - пояснил Мухортиков.

По его словам, на новой дороге есть участок, который еще предстоит достроить после 2020 года, но точные сроки завершения строительства пока не определены.

«Начнем с того, что, если бы не самый первый дорогой участок в районе Москвы, трасса была бы еще дешевле, потому что он действительно там из вот этих 1600–1700 рублей 500–600 рублей занимает первый участок, то есть фактически треть, хотя это всего 40 с небольшим километров. Что касается красивых видов, это все-таки не главная функция трассы. Главная функция трассы – это безопасно и быстро», - отметил эксперт.

<https://otr-online.ru/news/kakoy-uchastok-novoy-trassy-m11-moskva-sankt-peterburg-budet-samym-dorogim-140479.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.11.28; «НЕВА» ВЗЯЛА КУРС НА ОКУПАЕМОСТЬ; ОПРАВДАНЫ ЛИ ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М11

Дороже Крыма, но дешевле Казани: трасса М11 стала самым затратным инфраструктурным проектом в России. Она обошлась в полтриллиона рублей. Зато магистраль ускорила путь из Москвы в Санкт-Петербург и стала успешным примером государственно-частного партнерства. Следующим может стать трасса из столицы в Казань, которую оценивают в 700 млрд руб. Но чего стоил путь из Санкт-Петербурга в Москву? И оправданы ли затраты? Разбирался Иван Корякин.

Трасса хоть и Москва—Санкт-Петербург, но открывали ее не в столице, а в Пушкинском районе культурной столицы. Сначала президентский Augus проехал, а затем «КамАЗ» и даже грузовик с мороженым.

«Ничего подобного такого уровня в стране не было»,— заявил **Владимир Путин**. И оказался, пожалуй, прав, потому что стройка обошлась в 520 млрд руб. — вдвое больше затрат на Крымский мост, пускай он и 20-километровый, а трасса «Нева» — 670 км асфальта. Зато какого — по нему в Санкт-Петербург можно будет доехать за шесть часов. И за небольшие деньги, заявил глава **Минтранса Евгений Дитрих**: «Сегодня гражданин имеет возможность сэкономить до 40% за счет использования электронного транспондера при проезде на пунктах взимания оплаты. 1350 руб. будет стоить проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по всей трассе».

Но это по самым скромным подсчетам. Добавить еще затраты на бензин, и получится 4,5 тыс. — дешевле Сапсана, если ехать с пассажирами. Куда больше за «Неву» заплатили строители. В среднем каждый километр обошелся в 777 млн руб. И это оправдано, говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Екатерина Решетова: «Это даже очень недорого. В целом в пределах Московской области стоимость строительства доходит до 150-200 млн за километр одной полосы. Но у нас все это любят политизировать, очень грубо считать. Люди, которые, в общем-то, в этом особо не разбираются, берут и просто общую стоимость делят на общую протяженность».

Сравнивать с зарубежными дорогами по такой логике тоже не совсем корректно. Играет роль рельеф, климат, стоимость того же асфальта, оплата труда и, в конце концов,

кредиты, выданные частным компаниям под строительство. Бизнес оплатил примерно больше четверти «Невы» — 148 млрд. Деньги ему вернутся лет через 25 — как раз тогда истечет срок концессионных соглашений. Здесь уже сравнение с Западом уместно — там это работает примерно так же. Но дорога строилась не ради окупаемости, отмечает вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков: «То, что творилось до того, как ее построили, — это было какое-то безумие и африканская страна. Поэтому я бы сказал, что исправили эту ошибку, которая долгое время почему-то не исправлялась. В этой связи все просто аплодируют тому, что этот проект запустился и, я бы сказал, закрывают глаза на извечный русский вопрос: а можно ли было это сделать дешевле? Наверное, можно было бы, но это досужие домыслы.

Надо смотреть проектно-сметную документацию и кучу всяких нормативных проблем решать, которые позволили бы в будущем строить дороги дешевле».

Да и чего это стоило: М11 — это и акции в защиту Химкинского леса, национального парка Завидово и орудия труда железного века, найденные в Ленинградской области. Учитывая, сколько строили магистраль, легко поверить, что работы начали еще тогда.

Формально М11 еще не готова: северный обход Твери пока даже не начали проектировать. Ввод этого участка сократит время в пути до Санкт-Петербурга до пяти с половиной часов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4173192>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; «АВТОДОР» ВВЕЛ НОЧНЫЕ ТАРИФЫ НА НОВЫХ УЧАСТКАХ М-11

Госкомпания «Автодор» ввела ночные тарифы на 7-й и 8-й участках трассы М-11, проходящих по территории Тверской, Новгородской, Ленинградской областей и Санкт-Петербурга.

Как сообщила компания, с 27 ноября при проезде по участкам от Мясного Бора до Санкт-Петербурга (маршруты 543-646 км, 543-668 км, 543-684 км, 646-668 км, 646-684 км, 668-684 км) действует дифференцированный по времени суток тариф.

Дневной тариф на участках от 208 до 684 км действует с 6:00 до 23:59, ночной - с 00:00 до 5:59.

«Например, проезд от 646 до 684 км для легкового автомобиля с транспондером днем стоит 96 рублей, ночью - 40 рублей. Соответственно, без транспондера - 120 и 50 рублей», - отмечает «Автодор», подчеркивая, что более полная информация о тарифах размещены на ее сайте.

Ранее ночные тарифы действовали только на участке М-11 от Солнечногорска до Твери (58-97 км и 97-149 км). Дневной тариф на этих участках также действует с 6:00 до 23:59 следующего дня, а ночной - с 1:00 до 5:59. Поездка в пятницу в интервале 00:00 - 00:59 тарифицируется по тарифу четверга, а в понедельник в интервале 0:00-00:59 - по тарифу воскресенья.

Движение по платной скоростной автотрассе М-11 от Москвы до Санкт-Петербурга открылось накануне с введением финальных 7-го и 8-го участков. Стоимость проезда от одного города до другого для легковых машин в будни составляет 1,82 тыс. руб., с транспондером - 1,331 тыс. руб., в выходные - 2,02 тыс. руб. и 1,494 тыс. руб. соответственно. Для грузовиков проезд стоит 2,71 тыс. руб., для автобусов - 3,98 тыс. руб., с транспондером - 2,106 тыс. руб. и 3,188 тыс. руб. соответственно.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Na-esche-neskolkih-uchastkah-trassi-M-11-vveli-nochnie-tarifi-2019-11-28/>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.11.28; МЦД-3 «ЗЕЛЕНОГРАД-РАМЕНСКОЕ» ОТКРОЮТ ЧЕРЕЗ ДВА-ТРИ ГОДА

Третью линию Московских центральных диаметров «Зеленоград-Раменское» (МЦД-3) планируется открыть через два-три года, рассказал в интервью РИА Новости мэр Москвы Сергей Собянин.

На прошлой неделе открылось движение по двум первым диаметрам - МЦД-1 «Одинцово-Лобня» и МЦД-2 «Нахабино-Подольск». Первые две линии МЦД включают 132 километра путей и 57 станций, в будущем их количество увеличится до 66. С 19 станций можно пересесть на метро и Московское центральное кольцо (МЦК).

«Следующий этап – МЦД-3, зеленоградская ветка, которая пройдет мимо Ленинградского вокзала на северо-восток. Я думаю, что на эту работу нам понадобится еще два-три года», - сказал Собянин.

Он добавил, что строительство таких транспортных диаметров целесообразно с экономической точки зрения. По словам мэра, строительство метро по аналогичным маршрутам обошлось бы в десятки раз дороже.

МЦД – совместный проект **Минтранса**, РЖД, властей Москвы и Подмосковья, предполагающий реконструкцию сквозных железнодорожных линий в российской столице и Московской области и организации на них диаметральных маршрутов пригородных электропоездов. Всего к 2025 году планируется создать пять линий, связывающие подмосковные города беспересадочным железнодорожным сообщением через Москву.

<https://realty.ria.ru/20191128/1561705212.html>

ТАСС; 2019.11.28; «УМНЫЕ» ПОСТЫ БУДУТ УПРАВЛЯТЬ АВТОМАТИКОЙ НА Ж/Д СТАНЦИЯХ У КРЫМСКОГО МОСТА

Станции в Тамани и Керчи, через которые поезда будут проходить в Крым, оборудованы «умными» постами, отвечающими за работу автоматических систем, сообщили журналистам в четверг в инфоцентре Крымского моста.

«На двух берегах Керченского пролива оборудуют посты электрической централизации - главные объекты на станциях Тамань-Пассажи́рская и Керчь-Южная Новый парк. Здания построены, сейчас в технических помещениях идут пусконаладочные работы систем железнодорожной автоматики. Специальные устройства позволят в режиме реального времени управлять движением поездов на станционных путях, Крымском мосту и подходах к нему», - говорится в сообщении.

Уточняется, что на посту на керченском берегу установлены микропроцессоры, интеллектуальные контроллеры, путевые приемники и другие устройства. В целом - более 2 тыс. единиц оборудования. Этот «умный» центр отвечает за работу 18 стрелочных переводов, 26 сигнальных светофоров, 62 рельсовых цепей в парке путей станции Керчь-Южная Новый парк. Автоматика позволит избежать, например, случайного перевода стрелок и отправления поезда на занятый путь.

Пост будет контролировать график движения составов, корректировать их скорость и межпоездной интервал на мосту и подходе со стороны Крымского полуострова. На двухпутной железной дороге через Керченский пролив установлено 158 путевых ящиков с оборудованием, уложено более 500 км линий связи и сигнализации, централизации и блокировки. Коммуникация устройств на мосту с автоматикой станции и локомотивов позволит по сигналу снизить или увеличить скорость поезда, выполнить торможение. Также пост электрической централизации будет оборудован на краснодарской стороне пролива - в Тамани.

Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа. 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь, время

в пути должно составить 33 часа. Первым по Крымскому мосту пройдет поезд из Санкт-Петербурга.

ТАСС; 2019.11.28; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМПАНИЮ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЗАЩИТЫ АЭРОПОРТОВ ОТ ПТИЦ

Авиакомпания «Аэрофлот» предложила создать компанию, которая будет предлагать услуги ловчих птиц и собак для повышения орнитологической защиты в российских аэропортах. Отмечается, что такая компания может быть создана при поддержке **Минтранса** или Росавиации, а ее услуги будут предоставляться только в наиболее «проблемные сезоны».

Соответствующее предложение содержится в докладе главного специалиста департамента управления безопасностью полетов «Аэрофлота» Игоря Нельги по итогам конференции по безопасности полетов воздушных судов (копия доклада опубликована на сайте Росавиации).

«Использование ловчих птиц, собак на аэродромах РФ не распространено и является редким исключением (Пулково, Внуково и др.) <...>. По примеру международного опыта компания Hawreye's Canadian предлагает специалистов и тренированных животных (орлы, ястребы, соколы, совы и собаки) <...>. Предлагается создание специальной компании (возможно, при поддержке **Минтранса**, Росавиации) для предоставления услуг - ловчих птиц, собак на проблемные сезоны», - говорится в докладе.

Аэропорт Шереметьево (крупнейший в России, базовый для «Аэрофлота») «не применяет метод отпугивания с использованием тренированных животных», отмечается в докладе. Как следует из доклада, наиболее загруженный период для орнитологов на московских аэродромах - с мая по сентябрь, «остальное время данным специалистам работы практически нет».

Также в докладе отмечается, что «все меры, применяемые по орнитологическому обеспечению полетов, являются стандартными», в том числе все аэропорты занимаются окосом травы, что не всегда может быть эффективно.

«Хотелось бы отметить, что скашивание травы может быть не эффективным средством, а высота травы должна быть определена согласно рекомендаций орнитологов из местных биологических учреждений. К примеру, чайки боятся именно высокой травы, а отпугивание данных птиц возможно производить с использованием ловчих собак (из международного опыта - возможна замена травы на не требующую окоса)», - говорится в докладе «Аэрофлота».

В документе отмечается, что нормативное обеспечение орнитологической безопасности в России необходимо привести в соответствие с рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО). «Нормативные документы РФ по орнитологическому обеспечению безопасности полетов требуется привести в соответствие с рекомендуемой практикой ИКАО, а также современными требованиями», - отмечается в докладе.

По данным компании, сейчас орнитологическое обеспечение полетов регулируется федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации» (ФАП-128). «Требования по орнитологическому обеспечению полетов раскрываются только в общих чертах, не конкретизируя их детально, - говорится в докладе. - В данном разделе полностью отсутствуют рекомендации международной практики ИКАО».

Единственный документ с «конкретными рекомендациями» - «Руководство по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации», утвержденное приказом Министерством гражданской авиации СССР.

Радиолокационное обеспечение

Также в докладе указывается, что российские аэропорты не применяют современные средства радиолокационного контроля за орнитологической обстановкой.

«Ни в одном из аэропортов РФ не применяются новые технологии международного опыта по использованию системы радиолокационных станций для обнаружения и прогнозирования появления птиц в реальном времени, - говорится в докладе - Назрела необходимость создавать свои отечественные системы обнаружения и прогнозирования появления птиц и распространять их применение, хотя бы в крупных аэропортах РФ».

Рекомендации аэропортам

«Аэрофлот» также предложил российским аэропортам создать комплексную программу повышения орнитологической безопасности. «Аэропортам РФ предлагается разрабатывать комплексную программу взамен плана регулирования живой природы в аэропорту, при этом следует включать все аспекты: подготовку специалистов, участие в конференциях, а также проведение претензий авиакомпаний по столкновению ВС с птицами», - говорится в докладе.

Более того, компания предложила на законодательном уровне установить зоны ответственности за орнитологическое обеспечение полетов, взяв за основу критерии ИКАО.

Кроме того, «Аэрофлот» обратил внимание на то, что ни один из российских аэропортов на систематической основе не выполняет работы по видовому определению птиц уже после самого факта столкновения с самолетом. Эта работа необходима для выявления и устранения причин концентраций птиц у аэродромов.

Вопрос орнитологического обеспечения аэропортов особо остро встал после того, как в августе этого года в небе над аэропортом Жуковский в оба двигателя самолета «Уральских авиалиний» попали птицы. В результате произошел отказ двигателей, а потом и возгорание силовых установок. Тогда пилотам удалось посадить самолет на ближайшем поле, все пассажиры (около 230 человек) были эвакуированы.

<https://tass.ru/ekonomika/7223555>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-predlozhit-sozdat-spetskompaniyu-dlya-zaschiti-aeroportov-ot-ptits-2019-11-28/>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/11/28/817459-v>

<https://www.kommersant.ru/doc/4173788>

<https://www.rbc.ru/business/28/11/2019/5de013379a7947ef9cbf068e>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ ТРУТНЕВА О ПЕРЕДАЧЕ РЕГИОНАМ ФУНКЦИЙ ЗАКАЗЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ

Росавиация в целом поддерживает предложение вице-преьера - полпреда президента в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева передать функции заказчика реконструкции аэропортов в регионы, но крупные объекты предлагает оставить всё же в ведении федерального ведомства.

«Будем рассматривать вопрос передачи в регионы функционала заказчика по реконструкции аэропортов. Может быть, крупные аэропорты останутся в ведении федерального центра, а аэропорты местного значения перейдут к регионам», - сообщил глава ведомства Александр **Нерадько**, слова которого приведены в сообщении пресслужбы главы и правительства Якутии по итогам совещания по вопросу строительства и реконструкции аэропортов Дальнего Востока.

По словам **Нерадько**, на Дальнем Востоке есть четыре казенных предприятия, управляющих местными аэропортами: «Аэропорты Севера», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорты Камчатки» и «Аэропорты Чукотки».

«Конечно, из Москвы сложнее из-за большой удаленности контролировать ход реконструкции аэропортов. Этот функционал перейдет (к регионам - ИФ) вместе с финансированием - деньгами, которые сейчас находятся в распоряжении федеральных казенных предприятий в подчинении Росавиации. В этом случае, мы считаем, контроль за строительством и реконструкцией аэропортов будет плотнее и эффективнее», - считает **Нерадько**.

Как сообщалось, в среду Трутнев заявил о целесообразности передачи в регионы функций заказчика реконструкции аэропортов, которые сейчас выполняет Росавиация и ее структуры.

Ранее на Дальнем Востоке неоднократно возникали проблемы с поиском подрядчиков для реконструкции аэропортов: 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 6-й 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.

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.11.29; БЕЛЫЙ ДОМ ПЕРЕДАЕТ КОНТРОЛЬ ГОСДУМЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СФОРМИРОВАЛО БАЗУ ДЛЯ РЕФОРМЫ КНД

Два главных законопроекта реформы контрольно-надзорной деятельности (КНД) — об обязательных требованиях и о госконтроле — одобрены вчера на заседании правительства. Дорабатывать их будут уже в Госдуме — ко второму чтению, документы, в частности, планируется дополнить особенными частями, определяющими сферы контроля и надзора. Власти спешат с реформой, поскольку ведомства при актуализации своих требований должны ориентироваться на эти законы. Сферы деятельности, нуждающиеся в снижении избыточных требований в первую очередь, будут выбирать на следующей неделе — в понедельник Минэкономики представит соответствующие предложения премьеру Дмитрию **Медведеву**.

Правительство на вчерашнем заседании одобрило к внесению в Госдуму законопроекты об обязательных требованиях и о госконтроле. Эти документы должны обеспечить реализацию реформы КНД — ожидалось, что внесение в Госдуму произойдет еще сентябре-октябре, однако процесс согласований документов несколько затянулся.

Первый, «материальный» законопроект — об обязательных требованиях — за время доработки изменился довольно существенно.

Но принципы установления таких требований остались прежними: исполнимость, обоснованность, предсказуемость. Порядок вступления в силу актов, содержащих обязательные требования, несколько изменился — с 1 марта и с 1 сентября, но не ранее чем через три месяца после их официального опубликования (в предыдущей версии — 1 января или 1 июля и не ранее полугодия). Смягчен и подход к мониторингу обязательных требований: ранее говорилось об их актуализации не реже чем в пять лет, теперь законопроект устанавливает лишь необходимость проведения оценки воздействия норм как минимум каждые пять лет. Исключена также категоризация обязательных требований исходя из степени социально опасного риска и последствий их несоблюдения (см. “Ъ” от 1 августа).

Второй, «процессуальный» законопроект о госконтроле устанавливает порядок контрольно-надзорного производства.

В его рамках каждый шаг инспектора должен иметь процессуальное обоснование. Основная идея — переход от карательного к профилактическому подходу (в частности, за счет риск-ориентированного подхода). В зависимости от степени риска объекты контроля делятся на категории, от которых зависит, насколько пристальным будет внимание к ним

со стороны инспекторов. Этот документ изменился меньше: по сравнению с прежней версией он предусматривает более широкий перечень изъятий (например, не распространяется на сферы иностранных инвестиций, контроля за оборотом оружия и детективной деятельности). Включены в него также положения о проверочных листах (список вопросов, ответы на которые свидетельствуют о соблюдении или нарушении наиболее значимых требований), которые должны применяться инспекторами и могут использоваться бизнесом для самообследования.

Как отметил вице-премьер Константин Чуйченко, хотя проекты в ближайшее время будут внесены в Госдуму, их пока нельзя назвать «готовым продуктом». На протяжении двух месяцев Минэкономики будет их дорабатывать и представит поправки ко второму чтению. По словам Константина Чуйченко, планируется вписать в законопроекты особенные части, в которых будут очерчены сферы КНД. В правительстве ожидают, что документы в целом могут быть приняты в весеннюю сессию.

Минэкономики также предстоит решить вопрос участия Банка России в реформе. Как отметила вчера глава ЦБ Эльвира Набиуллина, в первоначальной редакции проектов для регулятора были установлены изъятия, то есть они не распространялись на ЦБ. «Но почему-то в этой редакции это исчезло», — посетовала глава Банка России. Она пояснила, что при таком варианте возникает коллизия с законом о ЦБ: законопроект об обязательных требованиях предполагает, что один орган не может совмещать функции регулирования и надзора, но Банк России таким правом обладает. В качестве компромисса вчера предлагалось перенести положения, касающиеся ЦБ, в закон, регулирующий его деятельность, и там указать, как Банк России будет применять «регуляторную гильотину» в своей сфере.

Одна из главных задач реформы — полностью пересмотреть предъявляемые к бизнесу обязательные требования (отсечь устаревшие, исключить дублирующие и актуализировать их), ревизия должна завершиться к 2021 году. По оценкам Минэкономики, сейчас на федеральном уровне существует более 220 видов госконтроля, на региональном — еще почти 50, на муниципальном — 16 видов. В общей сложности насчитывается около 2 млн обязательных норм и правил. **Дмитрий Медведев** поручал Минэкономики к 18 ноября представить перечень сфер деятельности, которым снижение избыточных требований необходимо в первую очередь, они и должны стать пилотными отраслями. Как рассказал вчера Константин Чуйченко, 2 декабря премьер проведет совещание по этому вопросу, пока среди таких сфер фигурирует ресторанный и гостиничный бизнес.

Впрочем, ведомства, не дожидаясь принятия установочных законопроектов, уже начали активную деятельность по актуализации обязательных требований в своих сферах. За последние месяцы опубликовано немало подобных проектов, их довольно трудно оценить на соответствие законопроектам об обязательных требованиях и госконтроле, которые продолжают дорабатываться. «Мы поэтому и поторопились вносить законы, чтобы ведомства при осуществлении этой большой работы ориентировались на них», — прокомментировал вчера подобные инициативы Константин Чуйченко.

Отметим, что в Белом доме уже рассматривают возможность расширения реформы КНД за счет возвращения к идее оптимизации структуры контрольных и надзорных ведомств. Напомнил об этом вчера первый вице-премьер — министр финансов Антон Силуанов: «Очень много надзорных органов, и, может быть, нам одновременно с так называемой регуляторной гильотиной посмотреть еще раз на возможность сокращения их количества». Подобная идея обсуждалась еще в ходе предыдущего этапа реформы КНД в 2015–2016 годах, когда ее курировал экс-министр по делам «Открытого правительства» Михаил Абызов. Тогда на повестке стояло, в частности, объединение Россельхознадзора с Роспотребнадзором. «Давайте посмотрим, что куда присоединить, кого от кого

отсоединить, может быть, такое тоже необходимо», — согласился с идеей **Дмитрий Медведев**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4173659>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ СЧЕЛ ВОЗМОЖНЫМ ОБЪЕДИНИТЬ НАДЗОРНЫЕ ФУНКЦИИ РЯДА ВЕДОМСТВ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** заявил, что необходимо рассмотреть возможность в ряде случаев объединить надзорные функции различных ведомств.

Первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов предложил подумать над возможностью сокращения количества надзорных функций.

Премьер отметил, что для бизнеса, прежде всего, важно «сколько бумажек будет приходиться», а не «сколько будет контролеров». «Общее соединение в ряде случаев надзорных функций, там, где это разумно и возможно, наверное, это можно сделать», — сказал премьер.

Он отметил, что работа контрольно-надзорных органов находится в компетенции правительства и президента, и предложил проработать вопрос. «Давайте посмотрим, чего куда присоединить, кого отсоединить», — сказал **Медведев**.

<https://ria.ru/20191128/1561703662.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ УСОМНИЛСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** раскритиковал надзорную систему в России.

Он напомнил, что в стране существуют более 220 видов госконтроля на федеральном уровне, около 50 — на региональном и свыше 600 видов разрешительной деятельности.

«Все это осуществляется каждый день, но вот эффективность очень часто вызывает вопросы», — сказал глава правительства на заседании кабмина, отметив актуальность «регуляторной гильотины».

Он также допустил возможность объединить надзорные функции различных ведомств.

«Давайте посмотрим, чего куда присоединить, кого отсоединить», — заключил **Медведев**.

<https://ria.ru/20191128/1561704030.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО ГРАНТЫ ПОМОГУТ В РЕШЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЗАДАЧ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** рассчитывает, что выделяемые регионам гранты помогут решить ряд стоящих перед ними задач, в частности, по развитию региональной экономики и социальной сферы.

«Также в повестке дня выделение грантов тем регионам, которые сумели добиться наилучших значений показателей эффективности работы губернаторов и региональных органов исполнительной власти по итогам прошлого года. Напомню, что в прошлом году эти гранты получили 40 регионов на сумму в 20 миллиардов рублей. В этом году поощрение получают 50 субъектов федерации на общую сумму в 45 миллиардов рублей. Это весьма приличные деньги. И рассчитываю на то, что они будут направлены на развитие региональной экономики и социальной сферы, помогут решить ряд текущих задач», — сказал **Медведев** на заседании правительства в четверг.

Он отметил, что также будет произведен ряд мер бюджетных трансфертов.

«Поможем 22 регионам сбалансировать свои бюджеты этого года. Об этом запросы со стороны регионов регулярно поступают. Почти 19 миллиардов рублей — это различные мероприятия и финансово-региональные, и хозяйственные вопросы и ряд других», — добавил премьер-министр.

«Помимо этого выделим трем регионам Северного Кавказа в рамках госпрограммы развития Северо-Кавказского федерального округа на социальные учреждения и

инженерную инфраструктуру. И также сегодня мы распределим субсидии на следующий год, которые пойдут на поддержку трех общероссийских общественных организаций инвалидов», - рассказал **Медведев**.

<https://ria.ru/20191128/1561703807.html>

ТАСС; 2019.11.28; СВЫШЕ 120 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС ПОЧИНИЛИ В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Власти Курганской области отремонтировали 123 км региональных трасс по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году. Об этом в четверг сообщили в пресс-службе департамента строительства, госэкспертизы и жилищно-коммунального хозяйства региона.

«Три региональных трассы общей протяженностью 123 км [отремонтированы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году]. В Кургане отремонтированы проспекты Конституции и Голикова, улицы Мостостроителей, Пролетарская, Сибирская, Омская, автодорога Курган - Садовое, Шадринский тракт. В Кетово отремонтировали улицы Ленина и Советская, капитально - улица Космонавтов», - цитирует пресс-служба заместителя начальника управления автомобильных дорог департамента Александра Мелехова.

В пресс-службе администрации Кургана уточнили, что в городе по **нацпроекту** отремонтировали 31 км дорог в этом году.

Пресс-служба департамента отметила, что в 2020 году планируется продолжить ремонт трех региональных дорог и включить участок Лебяжье - Мокроусово - Щигры - граница Тюменской области, общая протяженность дорог составит 158 км. В Кургане в следующем году хотят отремонтировать 37 км дорог. Общая сумма финансирования проекта составит 2,2 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/svyse-120-km-regionalnyh-trass-pocinili-v-kurganskoj-oblasti-po-nacproektu-v-2019-godu>

ТАСС; 2019.11.28; ВЛАСТИ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 126 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Более 126 км региональных дорог отремонтируют в Оренбургской области в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила в четверг пресс-служба областного правительства.

«По многочисленным обращениям оренбуржцев, мы уделим большое внимание восточной части Оренбуржья - Орской агломерации. <...> Всего в 2020 году в рамках **нацпроекта** планируется отремонтировать более 126 км на региональных дорогах», - цитирует пресс-служба зампреда областного правительства - министра строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Александра Полухина.

По его словам, по **нацпроекту** планируется привести в порядок региональные дороги по направлениям Гай - Ириклинский, Энергетик - Новоорск, Орск - Домбаровка - Светлый, продолжить ремонт трассы Илек - Ташла - Соболево, на западе региона провести капитальный ремонт участка дороги Секретарка - Дымка в Северном районе, отремонтировать участок трассы Бугульма - Бугуруслан - Бузулук - Уральск в Бугурусланском районе и ряд других объектов.

В 2020 году участие в реализации **нацпроекта** в регионе продолжат две крупнейших агломерации - Оренбургская и Орская, в состав которой входят Орск, Новотроицк и Гай. Власти Оренбурга после общественных обсуждений включили в план ремонта 15 объектов города: улицы Комсомольская, Туркестанская, Аксакова, Правды, Володарского, Бр. Коростелевых, Цвиллинга, Мира, Маршала Жукова, 16 Линия, Монтажников, Авторемонтная, Газовиков, Алтайская и Терешковой. «На эти мероприятия будет выделено порядка 1,36 млрд рублей», - сообщил в четверг журналистам замглавы

Оренбурга по градостроительству, земельным вопросам и дорожному хозяйству Михаил Серегин.

Специалисты мэрии намерены заранее подготовиться к предстоящему сезону ремонта дорог. Уже подготовлена сметная документация, пройдена экспертиза. «Мы сейчас занимаемся размещением торгов на эти мероприятия, то есть мы уже готовимся к реализации, к 2020 году», - уточнил Серегин.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-orenburgskoj-oblasti-otremontiruut-bolee-126-km-regionalnyh-dorog-v-2020-g>

ТАСС; 2019.11.28; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ В 1,5 РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

Более 555 км дорог отремонтировано в 2019 году в Тверской области, на это было направлено более 10,9 млрд рублей. За счет **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** объемы работ в 1,5 раза превысили показатели 2018 года, сообщил в четверг губернатор Игорь Руденя на заседании правительства региона.

«В 2019 году началась реализация национального проекта, который открыл новые возможности для нашего региона. В текущем году плановый объем ремонта дорог регионального и местного значения увеличился в 1,5 раза по сравнению с 2018 годом. Отремонтировано более 555 км дорог», - приводит пресс-служба слова Рудени.

Всего объем дорожного фонда региона в 2019 году составил более 10,9 млрд рублей. «Из них почти 2,8 млрд рублей было направлено в качестве поддержки муниципалитетам на проведение дорожных работ», - отметили в пресс-службе.

Муниципальные образования региона впервые в этом году получили субсидии на повышение безопасности дорожного движения. По данным пресс-службы, на дорогах местного значения установлено более 300 светофоров, 2,1 тыс. дорожных знаков, нанесено около 1,9 тыс. метров разметки, оборудовано 6,7 тыс. погонных метров линий освещения.

По **нацпроекту** до 2024 года в Тверской области планируют отремонтировать более 1,2 тыс. км региональных дорог, свыше 260 км - в Твери. На эти цели из федерального бюджета поступит порядка 18 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nacproekt-pozvolil-v-15-raza-uvelicit-obem-remonta-dorog-tverskoj-oblasti---gubernator>

ТАСС; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ: НУЖНО РАЗРАБОТАТЬ ПРАВИЛА РАБОТЫ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ РФ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** заявил о необходимости разработать правила для работы беспилотного транспорта в городах РФ.

«Нам нужно обязательно эти правила [для беспилотного транспорта] разработать. Я все трясусь, трясусь всех, но так мне ничего и не принесли по этому поводу», - сказал глава правительства в четверг во время посещения выставки Сбербанка, где ему продемонстрировали системы автономного управления наземным транспортом.

Медведеву, в частности, рассказали о беспилотном трамвае, который курсирует по маршруту в районе ВДНХ и на котором уже прокатился глава московского транспортного департамента Максим Ликсутов. Премьер в ответ заметил, что правила для беспилотников в городе так и не разработаны. «Вот, уже показывают, как это работает во всю - причем это даже не в поле, а в городе. Город - это среда особой опасности, и тем не менее... Нужно точно готовить какие-то нормативные акты по этому поводу», - сказал глава кабинета, добавив, что в мире уже были зафиксированы смертельные ДТП с участием беспилотного транспорта.

«В любом случае это вопрос ответственности», - подчеркнул **Медведев**. Вице-премьер **Максим Акимов** в свою очередь отметил, что в Москве беспилотный транспорт ездит на

легальной основе, с оператором. При этом он заверил, что по мере накопления «инцидентов и кейсов» будет налажена системная работа по внесению изменений в законодательство. **Медведев** отметил, что изменения должны коснуться правил дорожного движения, а также правил в сфере железнодорожного сообщения.

Кроме этого, главе правительства продемонстрировали системы автономного управления железнодорожным транспортом, городским трамваем, уборочным комбайном, которые уже используются, причем для их работы интернет не нужен. Как рассказали премьеру, подобные системы, используемые в комбайнах, позволяют повысить их производительность и экономят топливо.

Медведев также ознакомился с технологиями лаборатории робототехники Сбербанка, в частности, протестировал возможности робота-курьера, который доставил ему ежегодный обзор робототехники. Этот робот, созданный для доставки грузов в помещениях, двигается как человек, самостоятельно определяя свое местоположение и лучшую траекторию. Он способен открывать двери и просить уступить дорогу. В самом Сбербанке уже работают два таких аппарата.

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

ТАСС; 2019.11.28; СЕТЬ ГАЗОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ СОЗДАДУТ НА САХАЛИНЕ В 2020 ГОДУ

Власти Сахалинской области планируют создать в регионе сеть стационарных и мобильных газозаправочных станций. Об этом в четверг сообщила пресс-служба правительства региона.

«В следующем году на Сахалине начнут работать передвижные газовые автозаправки. Они появятся в Невельске, Холмске, Долинске, Аниве, Макарове, Смирных и Охе», - рассказали в пресс-службе.

В Корсакове и Южно-Сахалинске уже есть по одной такой станции. Еще одна заработает в областном центре до конца года.

В этих же городах - наиболее загрязненный воздух. Как уточнили ТАСС в правительстве региона, благодаря созданию сети заправок люди смогут экономить на газе, а также не вредить экологии.

Основным источником выбросов вредных веществ в регионе является автомобильный транспорт.

Также газозаправочные станции заработают в Поронайске, Тымовском и Ногликах, но работа по их обустройству будет вестись в течение трех лет. Газовые заправки появятся вдоль главной автомагистрали региона Южно-Сахалинск - Оха, связывающей юг с севером Сахалина. Источником финансирования выступают представители бизнеса, но регион предоставит им субсидии на закупку техники на сумму до 70% от затрат.

<https://tass.ru/obschestvo/7216867>

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.28; НАЗВАН ПОБЕДИТЕЛЬ МОСКОВСКОГО СТУДЕНЧЕСКОГО КВИЗА ПО КОНКУРЕНЦИИ

Команда **Российского университета транспорта** заняла первое место в московском студенческом квизе «Конкурент-мотиватор», который 28 ноября впервые организовал Департамент города Москвы по конкурентной политике на столичной площадке агентства стратегических инициатив «Точка кипения» МИСиС.

Команды московских вузов соревновались в своих знаниях, сообразительности, быстроте, реакции и чувстве юмора. Интеллектуальное соревнование проходило в формате «вопрос-ответ», а задача студентов была продемонстрировать смекалку и вовремя предоставить правильный ответ. Участниками квиза «Конкурент-мотиватор» стали 15 вузов. От каждой команды было представлено по восемь участников. Задания игры позволили рассмотреть

понятие конкуренции. Команда **Российского университета транспорта** лидировала по итогам каждого тура.

Мероприятие прошло в рамках масштабного городского проекта «Дни московской конкуренции», цель которого привлечь внимание общественности, представителей органов власти, экспертного и предпринимательского сообщества к вопросам формирования здоровой конкурентной среды во всех сферах жизнедеятельности мегаполиса в условиях стремительной цифровой трансформации глобальной экономики.

<https://vm.ru/news/765868-nazvan-pobeditel-moskovskogo-studencheskogo-kviza-po-konkurencii>

ТАСС; 2019.11.28; ГРАНТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ СОСТАВИТ ОКОЛО 54,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Капитальный грант на строительство автомобильного моста через реку Лену в Якутии, состоящий из федерального и регионального бюджетов, составит около 54,3 млрд рублей. При этом доля федеральных средств составит 75%, или около 47,9 млрд рублей. Об этом сообщается в паспорте проекта, с которым в пятницу ознакомился вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев вместе с главой Якутии Айсеном Николаевым.

Проект предполагается реализовывать на условиях государственно-частного партнерства. Часть финансирования составят средства капитального гранта, часть - средства инвестора. Как ранее пояснял ТАСС глава Якутии, по графику средства гранта предполагается использовать на более поздних этапах, в 2022-2024 годах.

«Расходы на инвестиционные расходы рассчитываются примерно на 83,4 млрд рублей. Капитальные расходы рассчитываются в размере 77,9 млрд рублей, прочие расходы - около 5,5 млрд рублей. Капитальный грант, состоящий из федерального и регионального бюджетов, выделят на строительство автомобильного моста через реку Лена в Якутии в размере около 54,3 млрд рублей. Из них часть федеральных средств составит 75% или около 47,9 млрд рублей, средства из бюджета Якутии - 10% или 6,4 млрд рублей. Заемные средства и средства инвесторов в общем составят около 29,1 млрд рублей», - сообщается в паспорте объекта.

Протяженность моста составит 3,12 км, протяженность подъездных подходов - 10,9 км. На дороге будут две полосы движения, интенсивность движения согласно прогнозу составит примерно 5,8 тыс. автомобилей в сутки. Проектирование моста должно занять 2020-2021 годы, строительство - с 2021 по 2025 годы, эксплуатация - с 2025 по 2044 годы. Ожидается, что мост позволит снизить затраты на «северный завоз» на 4,1 млрд рублей ежегодно.

Строительство моста через Лену в Якутии вошло в проект национальной программы 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 - «Виллюй», «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/7225021>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.28; ПРОЕЗД ГРУЗОВИКОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ СТОИТЬ ОТ 944 ДО 2018 РУБЛЕЙ

Цена проезда грузовых машин по мосту через реку Лену в Якутии будет варьироваться от 944 руб. до 2018 руб. в зависимости от их габаритов, сообщил ТАСС со ссылкой на паспорт проекта. Как и писал ранее «Ъ», легковые автомобили будут ездить по мосту бесплатно.

Согласно предельным тарифам по ценам 2025 года, на грузовую машину категории два с двумя осями (высотой до 2,6 м) проезд составит 944 руб.; на грузовую машину категории три (высотой выше 2,6 м) — 1255 рублей; на грузовую машину категории 4 с тремя осями (высотой выше 3 м) — 2018 рублей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4173967>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.28; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ДОСТРОИЛИ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ

В Благовещенске на реке Амур завершилось строительство единственного моста из России в Китай, сообщает правительство Приамурья.

В своем выступлении на открытии Амурского экономического форума губернатор Василий Орлов отметил, что завершено строительство мостового перехода и начался процесс оформления документов.

По словам главы региона, через несколько дней состоится также торжественное открытие газопровода «Силы Сибири», по которому начнутся поставки российского газа в Китай, начато строительство уникальной трансграничной канатной дороги.

Возведение трансграничного мостового перехода в китайский Хэйхэ стартовало в 2016 году, стыковка двух частей состоялась 31 мая 2019 года. Мост сделали вантовым с низкими пилонами (экстрадозный) с двухполосной автодорогой. Ожидается, что его пропускная способность составит 630 грузовиков, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тысячи человек в сутки.

Орлов в интервью РИА Новости рассказывал, что мост достроят в этом году, но документы по плану будут оформлять вплоть до апреля 2020 года и к концу апреля мост «должен поехать». Сначала по мосту разрешат проезд только грузового транспорта, без пассажирского. Это временная схема движения. Как сказал Орлов, Росгранстрой к середине 2021 года должен построить постоянный **пункт пропуска** для моста, сейчас идет его проектирование.

<https://ria.ru/20191129/1561730178.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ОСЛОЖНЕНО ВЫКУПОМ ЗЕМЛИ ПОД ПРОЕКТ

ГКУ Новосибирской области «Мост», исполняющее функции государственного заказчика строительства четвертого моста через реку Обь в Новосибирске, при подготовке площадки под него столкнулось с теми же трудностями при выкупе земельных участков и зданий, которые несколько лет назад затянули сроки реализации проекта третьего моста.

«Все эти процессы идут достаточно тяжело, как и по третьему мосту. Практически 50% этих манипуляций происходит в судебной плоскости, потому что та оценка, которую дают независимые эксперты, не устраивает тех агентов, которые находятся с другой стороны», — сообщил министр строительства Новосибирской области Иван Шмидт журналистам в четверг.

Больше всего времени, по его словам, занимают процедуры по выкупу земель частного сектора и у «третьих лиц».

«Пока, по нашей информации, практически 70% земельных участков сформировано, и по ним порядка 60% уже выкуплено», — добавил министр.

Согласно данным картотеки, во вторник Арбитражный суд Новосибирской области удовлетворил иск ГКУ Новосибирской области «Мост» и вынес решение изъять у предпринимательницы Людмилы Асадчей земельный участок площадью 3,45 тыс. кв. метров и расположенные на них «административное здание с кузницей» и гараж (560 и 505 кв. метров соответственно). Изначально «Мост» предложил выкупить имущество за 38,5 млн рублей, а после отказа собственницы обратился в суд. Повторная экспертиза определила стоимость участка и недвижимости в сумме 44,2 млн рублей, которая

устроила обе стороны. Предпринимательнице также пошли навстречу, увеличив время на переезд с одного до трех месяцев.

По указанному в судебном решении адресу — ул. Станционная, 2 — располагается трехэтажное здание с производственными и торговыми площадями, а также сетевая химчистка и столовая.

Как сообщалось, в октябре 2014 года подрядчик третьего моста через реку Обь — АО «Сибмост» потребовал от властей Новосибирска компенсировать убытки, понесенные им при строительстве. По мнению истца, ответчики с отставанием от графика предоставили ему земельный участок для строительных работ. В итоге окончание строительства было перенесено на два с лишним года. За это время, согласно данным назначенной судом экспертизы, стоимость материалов и работ за счет инфляции увеличилась на 2,5 млрд рублей. Истец оценил свои убытки примерно в такую же сумму. В удовлетворении иска «Сибмосту» было отказано.

Владимир Городецкий, бывший тогда губернатором Новосибирской области, говорил, что мэрия не могла в назначенный срок предоставить площадку под строительство моста из-за трудностей с расселением более 300 домов.

В декабре 2018 года Минстрой Новосибирской области и ООО «Сибирская концессионная компания» заключили концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе четвертого автомобильного моста через Обь. Общая стоимость проекта оценивается в 40,5 млрд рублей, из которых более 26 млрд рублей должна выделить РФ, 4 млрд рублей — регион, около 10 млрд рублей — концессионер.

Планируется, что четвертый мост через Обь соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом. Проект также предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах для подключения моста к дорожной сети города, строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», «Сибирь» и «Чуйский тракт».

ТАСС; 2019.11.28; РУХНУВШИЙ ВО ВРЕМЯ НАВОДНЕНИЯ В ЧИТЕ МОСТ НАЧНУТ РЕМОНТИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ

Власти Забайкальского края планируют в 2020 году начать капитальный ремонт автомобильного моста на севере Читы, который частично обрушился в июле 2018 года во время масштабного наводнения. В пятницу мост осмотрели депутаты Госдумы, сообщила пресс-служба регионального министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта.

В июле 2018 года из-за резкого подъема воды в реке Чита была подмыта одна из опор моста на втором километре автодороги регионального значения «Обход города Чита». Спустя неделю пролетное строение общей длиной 42 метра рухнуло в воду. Отсутствие моста осложняет транспортную обстановку на северо-западе города, создает многокилометровые пробки.

«По проекту, для проведения капитального ремонта необходимо 440 млн рублей. Восстановление планируется начать в 2020 году. Для этого будет возведен технологический мост, который, в том числе, можно будет использовать для проезда транспорта», - говорится в сообщении.

Как пояснил замглавы регионального Минстроя Сергей Кривошеков, проект капитального моста в декабре с положительным заключением выйдет с повторной государственной экспертизы. Проект предполагает замену всех семи опор моста на опоры с фундаментным основанием. Таким образом конструкция сможет выдержать подъем и напор воды.

Год назад мост осматривал полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе, вице-премьер Юрий Трутнев. Тогда власти говорили, что

капитальный ремонт строения обойдется примерно в 300 млн рублей. Однако после того, как первый проект его ремонта был забракован, стоимость работ увеличилась.

Летом 2018 года в Забайкальском крае больше месяца почти ежедневно шли дожди, что в июле привело к масштабным паводкам. В зону подтопления попали более 60 населенных пунктов, от наводнения пострадали свыше 12 тыс. человек. Вода подтопила около 800 жилых домов, разрушила 182 км региональных и муниципальных дорог, повредила 36 мостов, включая автомобильный мост через реку Чита. Общий ущерб от стихии превысил 1 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/7224883>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; МЕТРО ВО «ВНУКОВО» ПРОТЯНУТ К 2023 ГОДУ

Работы по продлению Калининско-Солнцевской линии метро до аэропорта «Внуково» планируется завершить в 2022 году, заявил «Интерфаксу» глава департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев в четверг.

«На участке «желтой» линии метро от станции «Расказовка» до аэропорта «Внуково» ведется обустройство строительных площадок, после чего начнутся работы подготовительного периода. Протяженность участка составит 5,46 км, в его составе будут открыты две станции — «Пыхтино» и «Внуково», — сказал Бочкарев.

По его словам, маршрут линии был представлен местным жителям на публичных слушаниях в марте 2019 года, линия пройдет вдоль трассы «Аэроэкспресса» без захода в поселок Внуково. «В полном объеме работы планируется завершить до конца 2022 года», — отметил Бочкарев.

Как следует из материалов Адресной инвестиционной программы Москвы, на проектирование и строительство этого участка выделено около 34,47 млрд рублей.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.29; СКОРОСТНОЙ СЕРВИС: ПРОСЬБЫ ПАССАЖИРОВ В ПОЕЗДАХ ВЫПОЛНЯТ ЗА 10 МИНУТ; В 2020 ГОДУ В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ГОСТ ДЛЯ «САПСАНОВ» И «ЛАСТОЧЕК»

В России утвердили нормы оказания услуг в дневных экспрессах — скоростных поездах с сидячими местами. Соответствующий ГОСТ вступит в силу в марте 2020 года, сообщили «Известиям» в Росстандарте. Документ впервые определяет 14 критериев оценки качества сервиса в таких экспрессах. Среди них — оборудование вагонов кондиционерами, Wi-Fi и вендинговыми автоматами. Жестко регламентируется время обслуживания пассажиров: на выполнение просьб отводится от 10 до 20 минут в зависимости от класса обслуживания. Железнодорожники стараются повышать качество услуг на фоне конкуренции со стороны автотранспорта и авиации, поясняют эксперты. Важно при этом увеличивать количество быстрых маршрутов с комфортными поездами.

Рассадят по классам

В России принят национальный стандарт (ГОСТ Р), утверждающий требования к предоставлению услуг в дневных экспрессах. Он вступит в силу в марте 2020 года, уточнили в Росстандарте. «Известия» ознакомились с документом.

К категории дневных экспрессов относятся поезда, укомплектованные в основном вагонами с местами для сидения. Они движутся со скоростью более 70 км/ч по маршрутам на расстояние свыше 200 км. Это, в частности, «Ласточки», «Стрижи», «Невские экспрессы», а также высокоскоростные поезда «Сапсан».

Замдиректора Института управления и цифровых технологий РУТ МИИТ (разработчик стандарта) Екатерина Копылова рассказала «Известиям», что цель нового стандарта — закрепить минимальный набор услуг и требований ко всем компаниям, которые сейчас осуществляют перевозку дневными экспрессами или смогут это делать в будущем. Эксперт пояснила, что, помимо РЖД и Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам в дальнем следовании), в перспективе допуск на такие

перевозки могут получить другие игроки рынка — например, пригородные компании, управляющие электричками.

В стандарте впервые прописаны 14 критериев оценки качества сервиса в поездах такого типа, включая санитарно-гигиеническое обслуживание, освещение, температурный режим и работу персонала, добавила она.

Сейчас сервис в поездах регулируется внутренними документами РЖД и ФПК, а также утвержденными Минтрансом «Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» и рядом других документов, сообщили «Известиям» в ФПК.

Новый стандарт устанавливает для скорых и скоростных дневных поездов три класса обслуживания: базовый, эконом и бизнес. В последнем предоставляются дополнительные услуги. В частности, бизнес-класс предусматривает повышенные требования к креслам — наличие регулятора наклона спинки, столика, подголовников со сменой чехлов перед каждым рейсом, розеток. Клиентам также предложат печатную продукцию, плед, аппарат для чистки обуви и гигиенический набор.

На окнах вагонов ГОСТом предусмотрены средства защиты от солнца — это могут быть экраны или тонированные стекла. Также все вагоны должны быть оборудованы кондиционерами и Wi-Fi, а в эконом-классе рекомендуется установить вендинговые автоматы. В ФПК уточнили, что сейчас кондиционерами оснащены порядка 77% вагонов компании, включая скоростные «Ласточки» и «Стрижи». Все «Сапсаны» изначально оборудованы климат-контролем и Wi-Fi, а также мультимедийной развлекательной системой, добавили «Известиям» в пресс-службе РЖД.

— Пассажиры могут узнать о том, оснащен ли их вагон кондиционером, при приобретении билета — эту информацию уточнит кассир. При покупке онлайн это обозначается специальной пиктограммой в виде снежинки, — отметили в ФПК.

Вендинговые аппараты также уже начали устанавливать — например, есть они в дневном экспрессе Москва–Воронеж, а позже появятся во всех поездах с двухвагонными сцепами, пообещали в компании. Речь о вагонах с теплыми переходами.

Новый национальный стандарт жестко устанавливает время обслуживания пассажиров дневного экспресса. Так, на то, чтобы принять заказ в вагоне-ресторане, отводится не более 10 мин. Пассажир бизнес-класса также вправе заказать еду из вагона-ресторана на свое место, ее должны доставить в течение 20 минут, написано в ГОСТе.

В целом на то, чтобы выполнить просьбу пассажира, в вагоне с базовым уровнем обслуживания отводится до 20 минут, в экономклассе — 15 минут, в бизнесе — 10 минут. Время обслуживания установлено на основе маркетинговых исследований, включающих опрос пассажиров и перевозчиков, исходя из числа посадочных мест в вагоне того или иного класса, обслуживающего персонала и набора услуг, пояснила Екатерина Копылова.

В ФПК отметили, что пассажиры в дневных экспрессах обращаются с разными просьбами, но чаще всего просят принести чай или легкие закуски. При этом вызов врача и оказание первой медицинской помощи должны выполняться немедленно. ГОСТ также рекомендует дублировать все объявления для пассажиров на английском языке.

Некоторые требования, по словам Екатерины Копыловой, были исключены из национального стандарта в процессе его обсуждения и доработки. Например, обязательное наличие видеомониторов в бизнес-классе. Создатели документа пришли к выводу, что пассажиры там едут со своими мобильными устройствами — ноутбуками, планшетами, смартфонами, поэтому эта услуга не будет востребована.

По словам замруководителя департамента исследований ж/д транспорта Института проблем естественных монополий Александра Поликарпова, стандарт устанавливает минимальные требования. В то же время сами железнодорожники уже вынуждены повышать уровень сервиса из-за давления конкурентов — автобусных перевозчиков и авиакомпаний. На качество транспортной услуги будут больше влиять внедрение

современного комфортабельного подвижного состава и сокращение времени в пути, полагает эксперт.

Популярный экспресс

Дневные экспрессы, по данным ФПК, пользуются повышенным спросом. Сегодня курсирует 58 пар таких поездов по 34 маршрутам. В частности, они перевозят людей между столицей и Санкт-Петербургом, Белгородом, Курском, Смоленском, Тверью, Нижним Новгородом и другими крупными городами.

Маршрутная сеть дневных поездов постоянно расширяется. С начала 2019 года, согласно данным ФПК, ими воспользовались на 19% больше пассажиров, чем в 2018-м, — более 14,9 млн человек. В общем объеме перевозок компании доля дневных поездов за 10 месяцев составила более 17%. «Сапсаны» с января по октябрь, по данным РЖД, перевезли 4,8 млн пассажиров (+2,7%).

Для безопасности пассажиров в пути новый национальный ГОСТ рекомендует организовывать сопровождение поездов профессиональной охраной.

За обеспечение правопорядка в «Ласточках», «Стрижах» и других дневных экспрессах, по данным ФПК, отвечают наряды полиции линейных управлений МВД на транспорте. На части маршрутов, где это необходимо, правопорядок помогают поддерживать и частные охранные организации, что не влияет на стоимость проезда.

Скоростные дневные поезда и дальше будут набирать популярность в сегменте поездок продолжительностью 4–5 часов, считает гендиректор InfraNews Алексей Безбородов. При перемещении на относительно небольшие расстояния в 500–700 км они остаются самым выгодным и комфортным видом транспорта. Эксперт добавил, что скоростные поезда эффективно связывают экономические центры с ближайшей периферией — например, Москву с городами ЦФО, что важно для развития бизнеса и экономики в целом.

<https://iz.ru/948272/aleksandr-volobuev/skorostnoi-servis-prosby-passazhirov-v-poezdakh-vypolniat-za-10-minut>

ТАСС; 2019.11.28; МЕДВЕДЕВ: ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НАПРАВЛЕНА НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** заявил, что большая часть инвестиционной программы РЖД пойдет на развитие инфраструктуры и на реализацию крупных проектов. На заседании правительства в четверг глава кабинета министров предложил рассмотреть финансовый план и инвестиционную программу РЖД на ближайшие три года, проекты которых уже были рассмотрены предварительно. «Планируемый объем инвестпрограммы на три года составляет 2,5 трлн рублей, более 820 млрд рублей - в следующем году, - сказал **Медведев**. - Большая часть должна пойти на развитие инфраструктуры, на модернизацию железнодорожных путей, на обновление локомотивного парка и на реализацию крупных проектов - таких как БАМ, Транссиб, которые позволят снять инфраструктурные ограничения для развития экономики».

<https://tass.ru/ekonomika/7218511>

ТАСС; 2019.11.28; ПЕТЕРБУРГСКОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ ОБОГНАЛО МОСКОВСКОЕ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ НА 31 ДЕКАБРЯ

Поезд сообщением Санкт-Петербург - Севастополь лидирует по продажам билетов на поезда, которые проследуют по Крымскому мосту в новогоднюю ночь. Всего на петербургском направлении на 31 декабря продано 1084 билета, тогда как из Москвы в Симферополь и обратно - 866 билетов, сообщили ТАСС в пресс-службе федерального госпредприятия «Крымская железная дорога» (КЖД).

Продажа билетов на поезда в Крым, которые впервые пойдут по Крымскому мосту, стартовала 8 ноября в 08:00 мск. «В целом на поезда в Крым и обратно на 31 декабря куплено 1950 билетов, больше всего билетов куплено на поезд Санкт-Петербург -

Севастополь - 513 билетов. На поезд Москва - Симферополь - 198 билетов. На поезда, которые отправятся в последний день 2019 года из Севастополя и Симферополя, продано 571 и 668 билетов соответственно», - уточнили в пресс-службе.

На 1 января из Санкт-Петербурга в Севастополь продано 440 билетов, в обратном направлении - 504 билета. Из Москвы в Симферополь - 349, в обратном направлении - 554 билета. В целом, отметил собеседник агентства, с начала продаж и по состоянию на 27 ноября по всей России реализовано более 34,5 тыс. билетов на поезда, которые последуют по Крымскому мосту.

<https://tass.ru/obschestvo/7216105>

ТАСС; 2019.11.28; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ В 2020 ГОДУ «ЛАСТОЧКУ» МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И БАРНАУЛОМ

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) в 2020 году планирует запуск скоростных поездов «Ласточка» в Западной Сибири, первым направлением станет Новосибирск - Барнаул. Об этом сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС замначальника Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Булгаков.

РЖД рассматривалась возможность запуска «Ласточек» на маршрутах Сибири в 2020-2021 гг. Движение поездов планировалось запустить от Новосибирска до Омска, Кемерово, Томска, Барнаула и Новокузнецка. Для этого нужно модернизировать существующие депо и построить новые, определить пропускную способность железнодорожных линий, выбрать перевозчика.

«Мы ставим задачу в следующем году попытаться уже начать движение поездов «Ласточка», и первым направлением, приоритетным, первоочередным направлением смотрится участок Новосибирск - Барнаул», - сказал Булгаков.

<https://tass.ru/sibir-news/7216735>

ТАСС; 2019.11.28; С ДЕКАБРЯ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СОКРАТЯТ ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ 48 ПОЕЗДОВ

Новый график движения на Западно-Сибирской железной дороге, который вводится с 8 декабря и действует до 12 декабря следующего года, предусматривает сокращение времени движения 48 пассажирских поездов при том, что в действующем графике стали двигаться быстрее только 15 составов, сообщил в четверг пресс-центре ТАСС заместитель начальника Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Булгаков.

«Новый график 2019-2020 года будет вводиться с 8 декабря 2019 года и действовать по 12 декабря 2020 года. На полигоне будет курсировать 74 пары пассажирских поездов, их них 41 поезд - это поезд формирования Западно-Сибирского филиала. <...> При разработке графика мы ускорили 48 пассажирских поездов, 30 - наших (формирования Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании, являющейся дочерней компанией ОАО «РЖД» - прим. ТАСС)», - сказал Булгаков.

В частности, сократилось время движения поездов № 117 сообщением Новосибирск - Москва (на 39 минут), № 123 сообщением Новосибирск - Белгород (42 минуты), № 153 Новосибирск - Анапа (1 час 35 минут), № 127 Красноярск - Адлер (1 час 6 минут).

Булгаков добавил, что в новом графике продолжится объединение маршрутов поездов, вследствие чего появятся, в частности, поезда сообщением Омск - Владивосток и Абакан - Москва.

<https://tass.ru/sibir-news/7218899>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2019.11.29; 50 ОТТЕНКОВ СЕРЫ; КАК ПОВЛИЯЮТ НА НЕФТЯНИКОВ, СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ЭНЕРГЕТИКОВ НОВЫЕ ПРАВИЛА ИМО

Через месяц в силу вступят новые правила Международной морской организации (ИМО), по которым все суда должны резко сократить выбросы серы, содержащейся в топливе. Учитывая огромный объем мирового бункерного рынка, изменение серьезно повлияет на РФ как одного из ведущих экспортеров дизтоплива и мазута. Нефтяники могут только в 2020 году потерять около \$2 млрд из-за падения цен на сернистый мазут, а российский рынок бункеровки, ориентированный в первую очередь на иностранцев, рискует снизиться на 20%. “Ъ” разбирался в том, какое влияние ИМО-2020 может оказать на нефтепереработку, бункеровку, судоходный бизнес и даже энергетику РФ.

С 2020 года вступят в силу изменения в приложении 6 правил Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (MARPOL). По ним содержание серы в любом жидком судовом топливе ограничивается уровнем 0,5% по массе. Топливо с содержанием серы до 3,5% с 2020 года разрешается применять лишь на судах, оборудованных скрубберами (системами очистки выхлопных газов). Это не первое ужесточение требований: в 2010 году содержание серы в судовом топливе по всему миру было ограничено 4,5%, а с 2012 года — 3,5%. В отдельных районах плавания SECA (Балтийское и Северное моря, пролив Ла-Манш, а также западное и восточное побережья Северной Америки и относящиеся к США акватории Мексиканского залива и Карибского бассейна) с 1 марта 2010 года содержание серы ограничено 1%, а с 2015 года — 0,1%. Сходные требования установлены с 2010 года для всех портов ЕС.

Однако новое ограничение примечательно масштабами — мазут с содержанием серы до 3,5% (HSFO) используется как топливо на более 70% мирового флота, ежегодное потребление превышает 200 млн тонн. Теперь же судовладельцы должны либо установить дорогой скруббер, либо перейти на альтернативы — гораздо более дорогое дизтопливо, все еще экзотический сжиженный газ или новые смеси газойлей с мазутом, которые соответствовали бы требованиям по содержанию серы.

Нефтяники в плюсе и минусе

Это печальное обстоятельство для российской нефтепереработки, которая в 2018 году произвела, по данным Минэнерго, 48 млн тонн мазута при общем объеме выпуска темных нефтепродуктов в 80 млн тонн. Содержание серы в них, как правило, значительно превышает 0,5%, поскольку большая часть перерабатываемой в России нефти является сернистой (в Urals содержание серы составляет около 1,7%).

Чтобы убрать серу из этих темных нефтепродуктов, на НПЗ должна быть установка гидрокрекинга или гидроочистки вакуумных газойлей. Но, по данным Refinitiv Kortes, общая мощность таких установок в России составляет всего 17,5 млн тонн при объеме первичной переработки более 270 млн тонн в год.

Таким образом, большей части российских НПЗ придется продолжить выпуск HSFO, хотя цены на него стремительно падают (см. график). Маржинальность производства нефтепродуктов определяет крэк-спред — разница между их стоимостью и ценой нефти. Опрошенные “Ъ” участники рынка ожидают, что в целом крэк-спред на мазут может упасть на \$100 на тонну в 2020 году, а крэк-спред на дизтопливо вырастет на \$30 на тонну. В таком случае российская нефтепереработка потеряет почти \$2,5 млрд маржи.

В наибольшем проигрыше окажутся крупнейшие производители мазута — «Роснефть» (потери в \$1,4 млрд) и «Сургутнефтегаз» (около \$0,4 млрд). Для ЛУКОЙЛа и «Газпром нефти» эффект будет близким к нулю, а «Татнефть», «Газпром» и НОВАТЭК, вероятно, могут даже заработать из-за повышения цен на дизтопливо. Однако на конец ноября ценовая конъюнктура выглядит хуже прогноза: крэк-спред на HSFO упал примерно на

\$150 на тонну с начала года, тогда как по дизтопливу почти не вырос. Соответственно, потери могут оказаться в два-три раза выше.

В то же время после «шокового» 2020 года ситуация для российских НПЗ, как ожидается, начнет улучшаться. В Argus Media ожидают восстановления крэк-спреда на HSFO с минус \$31,5 за баррель до минус \$16,5 к 2023 году за счет увеличения числа скрубберов. Кроме того, нефтяники прилагают усилия для избавления от мазута. Вице-президент ЛУКОЙЛа Павел Жданов говорил 27 ноября, что компания в 2020 году может сократить выпуск мазута в РФ на четверть, а на своих зарубежных НПЗ — вдвое. «Газпром нефть» собирается прекратить выпуск мазута к 2024 году (подробнее см. интервью). В «Роснефти» заявили “Ъ”, что «планы технологической модернизации НПЗ «Роснефти» были разработаны с учетом рыночных трендов и предусматривают, в том числе, сокращение выпуска высокосернистого мазута», но не предоставили конкретных параметров. В «Сургутнефтегазе» “Ъ” не ответили.

Куда теперь плыть

Рынок бункеровки в российских портах, по оценке Минэнерго, в 2018 году составил около 10,7 млн тонн, из которых около 8,7 млн тонн пришлось на мазут с содержанием серы 3,5%. Теперь 70–80% объема, ожидают участники рынка, должно быть замещено иными видами топлива. Проблема в том, что дизтопливо, которое в РФ производится в избытке, не слишком удачная замена. Помимо более высокой цены оно плохо подходит для судовых двигателей, которым нужно более вязкое топливо. В результате при переходе на дизтопливо расход может вырасти почти до полутора раз, дополнительно придется потратиться на моторные масла. Идеальным для судоходства было бы тяжелое топливо, соответствующее требованиям ИМО, но российские НПЗ из-за малого числа установок гидрокрекинга едва ли смогут произвести его в достаточном количестве.

Единственная компания, которая уже сейчас выпускает тяжелое топливо с серой 0,5%, — ЛУКОЙЛ, крупнейший поставщик бункерных топлив (4,7 млн тонн в 2018 году, из них 1,7 млн тонн в розницу). «Газпром нефть» собирается начать выпуск тяжелого топлива с серой 0,5% в 2020 году, но в компании признают, что также для обеспечения потребностей своего бункерного бизнеса будут смешивать дизтопливо с мазутом. Для «Роснефти», чей «РН-Бункер» в 2018 году продал 3,2 млн тонн судового топлива, такой вариант видится единственным выходом, поскольку у компании мало гидроочищенных газойлей, которые могли бы пойти на новое топливо с серой 0,5%. В «Роснефти», впрочем, заявили “Ъ”, что «вся потребность бункеровочного бизнеса компании в судовых топливах с низким содержанием серы, соответствующих требованиям ИМО, будет полностью обеспечена».

Ситуация вызывает большие опасения судоходных компаний, которые ждут в России дефицита тяжелого топлива с серой 0,5% или, как минимум, существенного роста цен. Об этом, в частности, говорил в конце марта президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин. Поскольку речные перевозки внутри РФ еще не оправались от резкого роста цен на топливо в 2018 году, правительство решило оградить их от нового повышения цен и предлагает внести изменения в техрегламент ЕАЭС, разрешив использовать на внутренних водных путях мазут с серой 3,5% до 2024 года. По данным “Ъ”, совет Евразийской экономической комиссии может одобрить такую отсрочку в декабре. В таком случае некоторые внутренние перевозчики смогут выиграть от падения цен на сернистый мазут. Однако в целом на ситуацию в российской бункеровке эта отсрочка не повлияет — на внутренние водные пути приходится, по оценке Минэнерго, лишь 600 тыс. тонн топлива в год (менее 6% всей бункеровки в РФ).

Судьба же основного объема бункеровки будет зависеть от того, смогут ли участники рынка обеспечить конкурентоспособные цены на тяжелое топливо с серой 0,5%. Бункеровка в РФ в последние годы росла именно потому, что благодаря особенностям

налогового режима (пошлины на нефтепродукты ниже, чем на нефть) российские компании могли предложить более низкие цены. В 2020 году ситуация изменится, и некоторые эксперты ожидают сокращения бункеровки в РФ на 20% (см. «Цена вопроса»). Источник “Ъ” в крупной международной судоходной компании говорит, что уже сейчас цена новых топлив с серой 0,5% в отдельных крупнейших портах России существенно превышает уровень за рубежом: «Это приводит к значимому смещению спроса на иностранные хабы, а в ближайшей перспективе может вылиться в сокращение продаж судовых топлив российских производителей и поступлений от портовых сборов с иностранных судов, заходящих под бункеровку». Речь идет о серьезных суммах: только в Восточном и Находке в 2018 году крупнотоннажные суда совершили 1,5 тыс. заходов под бункеровку, что принесло около 700 млн руб. сборов.

Сложности могут быть, особенно в первом квартале 2020 года, когда рост предложения новых топлив, возможно, будет отставать от возросшего спроса, соглашается Сергей Агибалов из Argus Media. Однако он не ожидает существенного провала, поскольку Россия является крупным экспортером малосернистых дизтоплива и газойля, ВГО и пр., которые могут использоваться для блендинга новых судовых топлив с серой 0,5%. Это новое топливо, по ожиданиям Argus Media, будет торговаться с небольшим дисконтом относительно дизтоплива с серой 0,1%.

Убыли и прибыли

Тем не менее судоходные компании уже активно готовят рынок к тому, что изменение правил увеличит расходы на перевозки и ставки фрахта. Так, Maersk с 2019 года ввела новую бункерную надбавку, оценивая рост своих затрат на топливо в \$2 млрд в год, а всей отрасли — в \$15 млрд. Аналогичные надбавки ввели и другие международные игроки — MSC и CMA CGM.

Управляющий директор Северо-Западного пароходства (СЗП) и «Судоходной компании «Волжское пароходство»» (входят в UCL Holding Владимира Лисина) Юрий Гильц ожидает роста расходов на топливо минимум на 10%. В Fesco также допускают, что «есть определенная вероятность роста стоимости» морских перевозок, отмечая при этом, что стоимость топлива зависит от динамики цен на нефть больше, чем от других факторов. В компании подчеркивают, что экономичные суда в новых условиях получают преимущества: «Некоторые старые суда не смогут конкурировать, установка скрубберов на них не окупится. Как результат, они пойдут на лом, что может привести к дефициту тоннажа и росту ставок фрахта». Но в UCLH и в Fesco, которые используют в основном сухогрузы и контейнеровозы, не планируют переходить на СПГ-топливо, что решило бы проблемы с уровнем серы. Затраты на модернизацию судов под СПГ или строительство нового флота слишком высоки. «Совкомфлот», перевозящий нефтеналивные грузы, остается единственной российской компанией, которая сделала ставку на СПГ.

Но у новых правил есть и неожиданные выгодоприобретатели — те, кто использует дешевеющий мазут. По оценкам Argus Media, в Татарстане для крупных ГРЭС мазут стал на 20% выгоднее газа. Пока большинство крупных энергокомпаний всерьез не рассматривают смену топлива. В «Т Плюс», в частности, заявили, что «стоимость мазута в регионах присутствия снизилась не настолько, чтобы электростанции могли везде использовать его с маржинальным замещением по отношению к газу». В компании уточнили, что рост потребления мазута возможен при снижении цен до уровня первого квартала 2016 года. Судя по ценам на СПбМГСБ, это уже почти произошло — сейчас средняя цена в европейской части РФ составляет 5,3 тыс. руб. на тонну против 15,5 тыс. руб. в ноябре 2018 года и 4–4,5 тыс. руб. в первом квартале 2016 года.

https://www.kommersant.ru/doc/4173645?from=other_trend

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.29; ЦЕНА ВОПРОСА; ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ИАА «ПОРТНЬЮС» НАДЕЖДА МАЛЫШЕВА — О ТОМ, ЧТО ЖДЕТ РОССИЙСКИЙ РЫНОК БУНКЕРОВКИ

Бункерный рынок в морских портах России с 2020 года ждут серьезные изменения. Главная интрига: сохранится ли сам рынок? То есть смогут ли морские порты предоставлять услугу по бункеровке судов, которая, будучи качественной и недорогой, в последнее десятилетие является дополнительным стимулом для иностранных судозаходов. Если отбросить крайний пессимизм, можно ожидать, что бункерный рынок останется, но его емкость сократится с 11 млн тонн в 2019 году до 8 млн тонн в 2020 году. Большую часть этого объема будут бункеровать дочерние структуры крупных нефтяных компаний, оставив место лишь для нескольких крупных независимых бункеровщиков. Средний и малый бизнес в этом сегменте морского рынка вряд ли выживет.

Для таких изменений существует несколько причин. Во-первых, изменится реальная финансовая нагрузка на бункеровочный бизнес: с апреля вводится акциз на мазут, а порядок его возврата сильно отличается от возврата НДС как минимум длительностью срока. Во-вторых, прогнозируются значительный дефицит конвенционных нефтепродуктов (соответствующих требованиям ИМО) и, как следствие, ограниченный доступ к ресурсу. Производители нефтепродуктов будут стремиться реализовывать их крупными партиями, так как у них попросту нет возможности содержать парк разной емкости под многочисленные виды блендов (смесей). Это приведет к снижению маржинальности бункеровочного бизнеса.

В свою очередь, судовладельцам, помимо роста расходов на топливо, придется переналадить судовые системы, возможно, изменить спектр применяемых масел под новые виды топлива. При этом возможны и серьезные поломки судовых двигателей. Отказаться от соблюдения требований ИМО невозможно, поскольку такое судно портовый контроль, работающий в международной системе контроля судоходства, просто не выпустит. Меньше всего ИМО-2020 затронет рыболовные и речные суда, которые традиционно работают на дизтопливе.

Топливо для морских судов с низким содержанием серы российские нефтяные компании начали производить лишь пару лет назад. Сегодня есть несколько предложений на рынке, но весь низкосернистый мазут по своей сути — это продукт, который по качеству чуть ниже, а по цене чуть дешевле дизельного топлива. При этом вязкость низкосернистого топлива однозначно ниже обычного мазута, что до 50% увеличивает расход бункера на судне. Кроме того, цена на низкосернистое топливо почти вдвое выше, чем на высокосернистое.

В начале года во всех портах страны будет значительный дефицит низкосернистого мазута. На Дальнем Востоке, по нашим оценкам, дефицит может превысить 50% от спроса. В настоящее время на этот рынок поступает конвенционный мазут из трех основных источников: заводов «Роснефти», Томского НПЗ и местных небольших компаний — последние реализуют блендированный продукт с сильной ароматикой, для работы с которым персонал вынужден использовать респираторы. К концу следующего года предложение топлива вырастет, но дефицит сохранится. На юге мы прогнозируем в начале года дефицит до 15% от потребности. Здесь значительный объем судового топлива традиционно поставляет Волгоградский НПЗ ЛУКОЙЛа, но даже он вряд ли покроет растущий спрос. На Балтике, вероятнее всего, участники рынка в начале года перейдут на газойль, а динамика цен на мазутное топливо станет понятна во втором квартале, когда сойдет лед и начнут работу пассажирские суда.

Однако к концу 2020 года мы ожидаем, что дефицит постепенно исчезнет, по мере того как производители судового топлива найдут баланс между спросом и качественным предложением.

<https://www.kommersant.ru/doc/4171333>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.28; КРЫМ ИЩЕТ ЗА 482 МЛН РУБ. ПОДРЯДЧИКА ТЭО СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА И КРУИЗОВ

Служба автодорог Крыма (Симферополь) ищет подрядчика для выполнения технико-экономического обоснования (ТЭО) по объекту «Создание инфраструктуры морских пассажирских, круизных перевозок и яхтенного туризма полуострова Крым».

Как говорится в материалах сайта госзакупок, начальная (максимальная) стоимость госконтракта составляет 481,87 млн рублей.

Источником финансирования являются субсидии Крыму из федерального бюджета в целях софинансирования расходных обязательств республики по реализации мероприятий ФЦП социально-экономического развития региона до 2022 года.

ТЭО должно быть выполнено до 15 декабря 2020 года.

Среди целей и задач - создание условий «для устойчивого развития инфраструктуры» морпортов Крыма путем определения оптимального перечня населенных пунктов, в которых строительство, реконструкция, капремонт портовой инфраструктуры необходимы в первую очередь, а также тех городов, поселков и сел, где такие работы дадут «максимальный экономический эффект».

Кроме того, подрядчик должен найти площадки под размещение портопунктов, яхтенных марин, отдельных гидротехнических сооружений, а также обосновать необходимость реконструкции инженерной инфраструктуры, прилегающей к ним.

Среди задач - обоснование экономической целесообразности строительства объектов портовой инфраструктуры.

Помимо этого, подрядчик должен разработать комплексное предложение «по социально-экономическому развитию и совершенствованию городской среды, функционально-планировочной структуры в целях создания условий по преобразованию прибрежных территорий населенных пунктов в значимые международные центры туризма».

Победитель тендера обязан также подготовить материалы для включения объектов в федеральные целевые программы.

Заявки на участие в открытом конкурсе принимаются до 12 декабря текущего года, его итоги планируют подвести 18 декабря.

ТАСС; 2019.11.28; ТРУТНЕВ ПОДДЕРЖАЛ РАСШИРЕНИЕ ТОР В ЯКУТИИ НА ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ АРКТИЧЕСКОГО ПАРОХОДСТВА

Вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев поддержал предложение властей Якутии расширить режим территории опережающего развития (ТОР) «Индустриальный парк «Кангалассы» на проект модернизации Жатайской судовой верфи, которая должна будет обеспечить судами арктические реки региона.

Проект, который рассчитан на 2019-2021 годы, позволит обновить устаревший флот Ленского объединенного речного пароходства, обеспечивающего завоз грузов в арктические районы Якутии. По данным компании, средний возраст ее судов составляет 35 лет.

«ТОР «Кангалассы» сегодня включает в основном небольшие проекты и постепенно расширяется. Сегодня мы послушали новые проекты, которые руководство Якутии предлагает включить в границы ТОР, - это, в том числе, строительство Жатайской судовой верфи для речных судов. Мы тоже это предложение будем поддерживать», - сказал Трутнев журналистам в ходе визита в регион.

Он добавил, что власти республики также предлагают дать ТОР новое название - «Якутия», так как проект стал многопрофильным и вышел за пределы поселка Кангалассы. По мнению Трутнева, переименование ТОР должно быть решением региона. «Если они считают, что это целесообразно, конечно, мы согласимся», - отметил он.

Проект создания территории опережающего развития «Индустриальный парк «Кангалассы» начали реализовывать в 2015 году, администрация Якутска выделила на эти цели 138 га земли. На территории монопрофильного поселка Кангалассы создается промышленный комплекс по производству продукции для строительного и жилищно-коммунального хозяйства.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе полпредства, сейчас в ТОР «Индустриальный парк «Кангалассы» с инвесторами заключено 17 соглашений, общий объем инвестиций по которым превышает 2,8

<https://tass.ru/v-strane/7217565>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.11.28; ПО ЕДИНЫМ ПРАВИЛАМ; В ГОСДУМЕ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМУ НЕЗАКОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Во всем мире наблюдается взрывной рост продаж беспилотников. Мировой рынок коммерческого использования БПЛА оценивается в 2 млрд долларов. Россия не остается в стороне от этого процесса. У нас в стране порядка 60% дронов приобретаются для личного использования и 40% – для коммерческих профессиональных целей. По некоторым оценкам, в стране используются 800 тыс. беспилотников, и по прогнозам национальной технологической инициативы «Аэронет» к 2025 году парк дронов в России перешагнет отметку за 1 млн ед.

Между тем мировая практика отмечает рост числа случаев использования беспилотных летательных аппаратов для совершения терактов, доставки оружия, боеприпасов, отравляющих веществ. В России также отмечается значительный рост числа нарушений порядка использования воздушного пространства, допущенных владельцами беспилотных воздушных судов (БВС), что создает угрозу как для безопасности полетов пилотируемых воздушных судов, так и для безопасности людей и объектов на земле.

По данным Росавиации, в 2018 году были зарегистрированы 320 нарушений порядка использования воздушного пространства (в 2017 году – 283). Из них 287 нарушений (89%) были допущены эксплуатантами (владельцами) воздушных судов, используемых в целях авиации общего назначения. Наиболее распространенные нарушения – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего оперативного органа ЕС ОрВД и использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения без специального разрешения.

Комитет Госдумы по безопасности и противодействию коррупции провел «круглый стол», где эксперты обсудили проблему незаконного использования БПЛА и меры по обеспечению национальной безопасности. В ходе дискуссии было отмечено, что беспилотники могут использоваться для совершения терактов в местах проведения массовых мероприятий, для атак на критически важные объекты инфраструктуры, для совершения целого ряда преступлений: распространение наркотиков, контрабанда, шпионаж. Новым направлением использования дронов со стороны преступников может стать незаконное ведение оперативно-разыскных действий, слежка за сотрудниками правоохранительных органов и спецслужб во время проведения ими оперативно-следственных и контртеррористических операций.

Группа депутатов разработала законопроект, принятый Госдумой во втором чтении, который вносит изменения в некоторые законодательные акты РФ, регулирующие деятельность правоохранительных органов и специальных служб, и наделяет пять ведомств полномочиями по пресечению полетов дронов в случае их несанкционированного использования в местах проведения массовых мероприятий с участием большого числа людей, в непосредственной близости от объектов Службы внешней разведки и над ними, вблизи важных государственных и потенциально опасных

объектов, объектов транспортной и информационно–телекоммуникационной инфраструктуры.

Сотрудники Росгвардии, МВД России, ФСБ России, ФСО России и СВР России в целях пресечения несанкционированных полетов БВС наделяются полномочиями по их уничтожению и повреждению, подавлению и преобразованию сигналов дистанционного управления ими, задержанию внешних пилотов БВС, обнаружению и изъятию всех или отдельных элементов беспилотной авиационной системы.

Заместитель директора Рос-

гвардии Олег Борукаев подтвердил, что процесс совершенствования различных типов беспилотных воздушных судов, а также расширение области их применения, в том числе в противоправных целях, носит лавинообразный характер. Большую угрозу несут БПЛА в случае их несанкционированного применения при проведении массовых мероприятий, с их помощью может быть произведено распыление отравляющих веществ, применены взрывчатые вещества, проводится видеосъемка для выявления слабых мест у правоохранительных органов, вскрытия маневра. На важных государственных объектах внутренние нарушители с помощью БПЛА могут совершать хищения ядерных материалов и секретных изделий.

В случае выявления факта неправомерного применения БПЛА данные об этом передаются в Росавиацию, но зачастую их бывает недостаточно для фиксации состава правонарушения. Только в 20–30% случаев удается задержать внешнего пилота, при этом не оказывается никакого воздействия на летательные аппараты. По данным **Ространснадзора**, из-за нерасторопности правоохранительных органов почти половину дел об административных нарушениях, связанных с неправомерным использованием БПЛА, приходится закрывать по истечении сроков.

Таким образом, действующее законодательство не позволяет в полной мере противодействовать новым угрозам, которые несут БПЛА. «Вопрос привлечения к ответственности нарушителей воздушного пространства осуществляется только при задержании внешнего пилота. Просто зафиксировать и пресечь полет мы не можем. Росавиация ведет только учет информации. У нас нет права на пресечение полета БПЛА, вследствие чего мы не можем поставить средства борьбы с беспилотной авиацией, включая опознавание БПЛА, не можем зафиксировать состав правонарушения, – проинформировал Олег Борукаев. – Данный законопроект позволяет решить комплексную задачу по охране важных государственных объектов от незаконного применения БПЛА».

Конечно, можно применять технические средства по противодействию БПЛА, но их стоимость в зависимости от эффективности варьируется от 150 до 200 млн руб., для бюджета это неподъемная сумма. Как отмечают эксперты, с развитием технологий беспилотной авиации будет возрастать и стоимость технических средств борьбы с ними. Разрешение на применение оружия и боевой техники в отношении БПЛА–нарушителей значительно удешевляет расходы и является решением проблемы неправомерного использования беспилотников. Применение оружия особенно актуально против БПЛА, которые невосприимчивы к подавлению или преобразованию сигнала дистанционного управления. Такие аппараты работают по заданной программе, не управляются внешним пилотом, их полет можно пресечь только огнем на поражение, заключил Олег Борукаев.

Заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры г. Москвы Андрей Корнеев предложил наделять полномочиями по пресечению полетов БВС и сотрудников подразделений транспортной безопасности. «Не поддерживаем предложение о наделянии такими же правами сотрудников службы транспортной безопасности. В основном это обычные коммерческие предприятия, и их компетенции недостаточно для того, чтобы принимать решение об уничтожении дрона», – возразил заместитель Рос-

транснадзора Андрей Шнырев и предложил дополнить закон требованием к тем лицам, которые принимают и реализуют решение о пресечении полета БВС, предусмотреть порядок и критерии принятия такого решения.

Проблема усугубляется тем, что уже созданы беспилотники, которые визуально не отличить от пилотируемого воздушного судна, для этого нужен большой опыт и хорошее оборудование, но невозможно оснастить все объекты таким оборудованием. Как говорят эксперты, сегодня любое воздушное судно можно сделать беспилотником с помощью программного кода, поэтому нужно подумать над обеспечением кибербезопасности, потому что перехват канала управления злоумышленником может привести к непредсказуемым последствиям. Можно выполнить все требования законодательства: зарегистрировать дрон, выполнять полет на совершенно законных основаниях, а злоумышленник, перехватив канал управления, может привести законный полет к трагическому финалу.

«Бесконтрольный поток дронов хлынул в страну, и никто не знает, какая там начинка. Нам самим нужно развивать это направление. Да, дроны могут представлять потенциальную угрозу, но только запретами проблему не решить, нужно учитывать реальные риски. Можно, конечно, закрутить гайки и запретить все, но тогда уничтожим отрасль или, что еще хуже, заставим уйти в серую зону», – констатировал Андрей Шнырев.

Да, сегодня транспортная отрасль стоит на пороге трансформации, если не сказать революции, и активно движется в сторону автоматизированного управления и беспилотных технологий, заявил **заместитель министра** транспорта Александр **Юрчик**. По большому счету мы не отстаем от остального мира, мы движемся активно в этом направлении, заложили основы регулирования беспилотных воздушных средств, разработали нормативно–правовую базу. По сути, современный самолет – это беспилотное воздушное средство, на борту которого пока находится оператор – пилот. То есть мы уже вошли в такую систему координат, когда полеты совершаются беспилотными воздушными средствами. Отсюда следует, что нужно выработать систему правил и мер безопасности, по которым будут работать и пилотируемые, и беспилотные воздушные суда, чтобы каждый участник процесса понимал, как эти правила исполнять и какие меры административного воздействия наступят в случае нарушения этих правил», – пояснил **замминистра**.

В настоящее время технологии контроля за пилотируемыми воздушными судами мало пригодны для беспилотников, число которых растет в геометрической прогрессии, пока не разработаны системы определения первичной локации с земли беспилотников на малых высотах, ниже 3 тыс. м, и технологий, обеспечивающих это, тоже пока нет, сказал Александр **Юрчик**. Концептуально **Минтранс** готовит законы по всем направлениям, включая разработку, сертификацию, выпуск летательных аппаратов, которые будут регулировать по одним и тем же правилам как пилотируемые, так и беспилотные воздушные суда, так как все они используют единое воздушное пространство и, значит, должны подчиняться единым правилам.

«**Минтранс** разрабатывает нормы и правила для тех людей, которые хотят работать по закону, – подчеркнул Александр **Юрчик**. – Одним из вариантов решения проблемы может стать установление временных или постоянных зон безопасности не только над важными государственными объектами и объектами транспортной инфраструктуры, но и над прилегающими к ним территориями с обязательным информированием об этих зонах участников воздушного движения».

Безусловно, проблема применения беспилотников не ограничивается только воздушным пространством, угрозы могут распространяться и в других средах, как на суше, так и в водных акваториях. Например, потенциальную угрозу может представлять беспилотный автотранспорт, уже известны ДТП со смертельным исходом, произошедшие в результате

действия беспилотного автомобиля. Это тоже требует своего законодательного регулирования, выработки эффективного и надежного механизма защиты, в том числе и от преступных посягательств с использованием беспилотников.

<http://transportrussia.ru/item/5302-po-edinym-pravilam.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.11.28; ТРЕБУЕТСЯ ПЕРЕЗАГРУЗКА; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕ ГОТОВЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ РЕАГИРОВАТЬ НА ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ИМ ВЫЗОВЫ

В рамках уже 17-го по счету Международного форума «Крылья будущего» прошла очень интересная сессия, на которой обсуждались проблемы и особенности авиационного рынка России.

Тенденции рынка

Авиационный рынок любой страны находится под влиянием двух прямо противоположных тенденций – глобализации и приоритетности национальных интересов. Действительно, провозглашенная десять лет назад концепция неба без границ должна органично сочетаться со вполне законным желанием любой страны защищать свои национальные авиакомпании, аэропорты и, наконец, своих пассажиров. А для этого необходимы не отдельные меры госрегулирования, а целенаправленная национальная система управления авиационной отраслью. Об этом и пойдет речь.

Россия уже сейчас занимает отнюдь не последнее место на мировом рынке авиаперевозок и имеет положительную динамику (табл.).

Что касается российского рынка авиаперевозок в разрезе внутренних и международных перевозок, то последствия кризиса 2015–2016 гг. уже преодолены, и с 2017 года перевозки в целом начали расти (диаграмма).

Но если положительная динамика пассажиропотока не вызывает сомнения, то об отечественной сети аэропортов такого не скажешь. Количество аэропортов федерального значения на настоящий момент составляет 89. Из них в Северо-Западном, Центральном и Приволжском округах находится 41 аэропорт. На их долю приходится 68,3% от всех обслуживаемых пассажиров.

Налицо неравномерность распределения аэропортовой сети, причем в Сибирском и Дальневосточном округах находятся только 23 федеральных аэропорта с пассажиропотоком 11,4%. Этого недостаточно, учитывая, что для многих районов этих территорий воздушный транспорт является единственным средством передвижения.

На 20 крупнейших аэропортов приходится почти 80% (79,1%) пассажиропотока. И опять-таки в ДФО и СФО всего шесть таких аэропортов – Новосибирск, Владивосток, Красноярск, Иркутск, Тюмень и Сургут.

Что касается европейской части России, то на долю Московского авиационного узла (МАУ) приходится 46–48% от всех пассажиров, обслуженных в аэропортах РФ. Таким образом, диспропорции сети имеют место как в европейской, так и в азиатской частях страны.

Но для характеристики состояния сети национальных аэропортов важны не только их количество и распределение по территории страны, но и состояние, в частности, качество покрытия ВПП. Так вот, из 180 аэропортов, представивших данные, 64 имеют грунтовые покрытия ВПП.

Анализ зарубежного опыта показывает, что во многих странах при большом количестве аэродромов можно также отметить высокую долю аэродромов с грунтовым покрытием. Например, в США на удаленных и труднодоступных территориях активно применяются легкомоторные самолеты, которые используются в небольших населенных пунктах. Использование таких самолетов осуществляется на небольших грунтовых аэродромах, охватывающих порой не больше 10 домашних хозяйств. С другой стороны, грунтовые покрытия взлетно-посадочных полос аэродромов должны быть заменены на

искусственные в тех населенных пунктах, где имеется высокий потенциал роста пассажиропотока, поскольку для таких покрытий имеются серьезные ограничения по использованию средне- и дальнемагистральных воздушных судов, а также в целом зависимость от климата.

Что касается перспектив развития региональной сети аэропортов, то в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» с 2020 по 2024 год планируется ввести 45 ВПП, причем большее количество (28) планируется реконструировать и построить именно в 2024 году. Однако этого явно недостаточно: федеральный проект содержит указание на реконструкцию (строительство) ВПП только в 5 субъектах РФ (Забайкальский край, Архангельская, Вологодская, Новгородская и Ярославская области). На данные цели предусмотрено 20 315,83 млн руб. На реализацию всей программы предусмотрено 272 002,29 млн руб. Учитывая опыт создания (реконструкции) ВПП в крупнейших аэропортах страны (Домодедово и Шереметьево), существует высокая вероятность увеличения сроков и стоимости создания (реконструкции) данных объектов в других субъектах РФ. По прогнозам Научно-исследовательского финансового института (НИФИ) – организации, в компетенции которой не приходится сомневаться, с 2019 по 2024 год пассажиропоток должен увеличиться с 219 млн человек до 275 млн человек, то есть на 25,6%. Развитие региональной сети за этот период планируется в гораздо меньших размерах. Прирост пассажиропотока на перспективу должна обеспечить именно региональная сеть, средств на которую выделяется недостаточно. Между тем от развития воздушного транспорта экономика страны вправе ожидать большой выгоды благодаря мультипликативному эффекту: 100 рабочих мест, созданных в авиационной отрасли, приводят к созданию 717 рабочих мест в других отраслях экономики.

К участникам авиационной деятельности в той или иной степени участия можно отнести пассажиров, производителей авиационной техники, обеспечивающие организации (топливозаправщики, строительные и сервисные компании), а также органы власти.

По мнению специалистов, проблемы, которые возникают между участниками авиационной деятельности, можно сгруппировать следующим образом: пассажиры – авиакомпании, авиакомпании – производители авиационной техники, авиакомпании – аэропорты и т. д. Так, у пассажиров к авиакомпаниям возникают претензии по поводу высокой стоимости билетов, старых самолетов, неразвитой маршрутной сети. В авиакомпаниях, в свою очередь, имеются вопросы к производителям авиационной техники, связанные с низкой конкурентоспособностью и высокими расходами на обслуживание российских самолетов по сравнению с зарубежными аналогами. Руководители аэропортов считают, что обеспечивающие компании повышают тарифы на услуги вне зависимости от рыночной конъюнктуры, и есть претензии к качеству услуг. В авиакомпаниях считают, что тарифы на аэропортовые услуги завышены, а развитие аэропортовой инфраструктуры – недостаточное. Аналогичные претензии к аэропортам есть и у пассажиров.

Производители авиационной техники требуют от органов власти господдержки и гарантий по обеспечению спроса. А органы власти, в свою очередь, указывают на отсутствие объективных оснований для применения мер дополнительной господдержки.

Все эти проблемы, возникающие во взаимоотношениях участников авиационной отрасли, есть у большинства стран. Но у российской авиационной отрасли помимо общих есть свои специфические сложности, осложняющие организацию внутренних воздушных перевозок. Во-первых, большая территория с низкой плотностью населения. Средняя плотность населения по стране составляет 8,57 чел./км² (181-е место в мире). При этом в таких регионах, как Ямало-Ненецкий АО, Камчатка, Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Ненецкий и Чукотский АО, плотность населения существенно ниже – менее 1 чел./км².

Во-вторых, суровые климатические условия. Например, в Республике Саха (Якутия), где более 40% территории находится за Северным полярным кругом, имеет место сезонная транспортная доступность, а с отдельными территориями обеспечение связи возможно только воздушным транспортом. Так, для обеспечения связи между населенными пунктами внутри региона действуют 32 аэродрома. В целом на воздушный транспорт приходится 84% от общего объема перевозок.

В-третьих, для населения России характерна низкая территориальная мобильность. Например, согласно данным Всемирного банка гражданин США в среднем меняет место жительства 13 раз, в России – только 2 раза. Низкая территориальная мобильность, соответственно, негативно отражается на уровне авиационной подвижности населения. По итогам 2018 года значение показателя составило всего 0,79 полета на 1 человека. При этом к 2024 году планируется доведение уровня авиационной подвижности до 0,95 полета на 1 человека, что ниже достигнутых показателей ряда развитых стран, но выше уровня стран СНГ.

Господдержка и госрегулирование

С учетом общих и специфических проблем, возникающих при организации внутреннего воздушного движения, одним из главных направлений государственной поддержки и государственного регулирования является субсидирование региональных перевозок.

Порядок предоставления авиакомпаниям субсидий в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению до марта 2018 года определялся постановлением Правительства РФ от 25.12.2013

№ 1242, а с марта 2018 года – постановлением правительства № 215. С марта 2018 года субсидирование распространяется на все типы воздушных перевозок, право на приобретение билета по специальному тарифу имеют отдельные категории граждан РФ. Комиссию по рассмотрению заявления от авиакомпаний создает Росавиация (согласно прежнему постановлению – Минтранса России). Срок подачи заявлений – до 1 декабря (раньше – до 1 октября). Изменился порядок формирования маршрутов: вместо определения 6 очередей маршрутов по степени приоритетности включения в список субсидируемых определяются 3 группы маршрутов для распределения лимита бюджетных средств. Так, в прежнее постановление в первую очередь попали маршруты, по которым предусматривалось софинансирование со стороны субъекта РФ в размере более 60% от предельного размера субсидирования, во 2-й группе – не менее 50%, 3-я группа – не более 50%. В действующем постановлении лимит по 1-й группе составляет 75%, во 2-й группе – 15%, в 3-й группе – 10%.

Окончательно маршрут определяется Правительством РФ, в отличие от прежнего утверждения Росавиацией.

К настоящему времени согласно постановлению Правительства РФ № 215 субсидии предоставляются 20 авиакомпаниям. По количеству маршрутов в топ-5 входят «РусЛайн» (43 маршрута), «Ювт Аэро» (36 маршрутов), «Азимут» (28 маршрутов), «ЮТэйр» (19 маршрутов), «Сибирь» (17 маршрутов). Направления субсидируемых маршрутов – Калининград, Симферополь, Дальний Восток.

По выбранным размерам софинансирования предпочтение отдавалось маршрутам 1-й группы (более 60% финансирования со стороны субъекта). В пятерку лидеров по количеству субсидируемых маршрутов входят Республика Татарстан (18 маршрутов), Ростовская область (9 маршрутов), Челябинская область (8 маршрутов), Калужская область и Ханты-Мансийский АО (по 7 маршрутов). Всего же субсидируются 97 маршрутов.

К сожалению, абсолютное большинство субсидируемых маршрутов обслуживаются судами иностранного производства. Из 18 типов воздушных судов только 2 типа – отечественного производства (SSJ-100 и Як-40). Производство самолетов Як-40

завершилось еще в 1981 году. Согласно приказу Росавиации от 28. 12.2018 № 1144–П использование Як–40 предполагается на двух субсидируемых маршрутах: Санкт–Петербург – Вологда (Вологодское авиапредприятие) и Санкт–Петербург – Котлас (Северсталь), однако единственный Як–40 авиакомпании «Северсталь» был списан еще в 2017 году и в настоящее время не эксплуатируется.

Следует также добавить, что, по данным Счетной палаты РФ, по результатам проверки господдержки указано на отсутствие ожидаемых целевых количественных показателей по увеличению объема перевозок на внутренних линиях; законодательно не закреплены понятия «региональные перевозки» и «формирование региональной маршрутной сети»; отсутствуют критерии формирования региональной маршрутной сети. В части населенных пунктов, расположенных в удаленных и труднодоступных районах, отсутствовали аэродромы и посадочные площадки (по итогам проверки субсидируемые перевозки осуществлялись только в 11 населенных пунктах из 415) и т. д.

Подводя итог, можно сказать, что проблема с перевозками в регионах связана с их неготовностью в полном объеме реагировать на предъявляемые им вызовы. И без господдержки и мониторинга со стороны государства эту проблему не решить, тем более что она имеет не только экономическое, но и социальное значение.

Практика субсидирования внутренних воздушных перевозок на государственном уровне по направлениям Крым, Калининград, Дальний Восток доказала свою эффективность и будет развиваться по другим маршрутам. По словам **замминистра** транспорта РФ Александра **Юрчика**, из бюджета на 2020 год планируется направить 8,5 млрд руб. на стимулирование региональных перевозок. К настоящему времени от авиакомпаний уже поступили заявки на 36 млрд руб., что в два раза превышает количество заявок в 2018 году. Конкуренция за субсидируемые маршруты – лучшее доказательство того, что региональные перевозки имеют перспективы развития.

<http://transportrussia.ru/item/5301-trebuetsya-perezagruzka.html>

RNS; 2019.11.28; ПОСОЛ ЕГИПТА В РОССИИ ВЫСКАЗАЛСЯ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ

Дата возобновления чартерного авиасообщения между Россией и Египтом пока не определена, однако российских туристов и так много на курортах страны. Об этом в интервью News.ru рассказал посол Египта в России Ихаб Наср.

«Этот вопрос является предметом постоянных дискуссий с нашими российскими друзьями. Сейчас я не могу назвать конкретные даты и сроки, но российские туристы продолжают отдыхать на египетских курортах. Их немало», — сказал Наср.

Дипломат добавил, туристический сектор Египта в последнее время динамично развивается, поток иностранных туристов на курорты растет.

«Мы будем рады, когда поток туристов из России возобновится и дойдет до прежнего уровня. Туризм не только экономическая деятельность, но и мост гуманитарного взаимодействия между народами», — добавил Наср.

<https://rns.online/transport/Posol-Egipta-v-Rossii-viskazalsya-o-vozobnovlenii-charternogo-aviasoobscheniya-2019-11-28/>

ТАСС; 2019.11.28; ГЕНПРОКУРАТУРА РФ СОВЕТУЕТ ВНИМАТЕЛЬНО ИЗУЧАТЬ ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗОК

Генеральная прокуратура России советует пассажирам внимательно относиться к правилам поведения на борту самолетов и изучать внутренние правила авиаперевозок. Об этом сообщил официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной.

Он пояснил, что только в московском транспортном регионе в этом году возбуждено пять уголовных дел по ч. 1 ст. 213 УК РФ («Хулиганство, то есть грубое нарушение

общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное на воздушном транспорте»), в суде уже рассмотрено три уголовных дела.

«В связи с этим напоминаю, что необходимо внимательно отнестись к соблюдению правил поведения на транспорте, чтобы не испортить себе [новогодние] праздники. Кроме того, перед полетом следует изучить требования авиакомпании, предъявляемые к некоторым категориям пассажиров», - сказал представитель Генпрокуратуры, отвечая на вопросы ТАСС на интернет-канале ведомства «Эфир». Он пояснил, что перевозка детей в возрасте от двух до двенадцати лет осуществляется под наблюдением перевозчика после оформления письменного заявления на перевозку ребенка без сопровождения.

Куренной уточнил, что большинство авиакомпаний устанавливают внутренние правила воздушных перевозок, в которых, в том числе регламентируется перелет беременных женщин. Также существует специфика при перевозке пассажира, признанного судом недееспособным, больного на носилках, пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, пассажира в сопровождении собаки-проводника. «Про правила перевозки багажа и домашних животных, полагаю, напоминать излишне», - заключил он.

ПРАЙМ; 2019.11.28; АЭРОТАКСИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ В МОСКВЕ В 2020 ГОДУ - БОГИНСКИЙ

«Вертолеты России» попытаются в 2020 году запустить в Москве пилотный проект аэротакси, сообщил в четверг генеральный директор холдинга Андрей Богинский.

«Мы попытаемся запустить (проект аэротакси - ред.) в тестовом режиме. Это будет дороже, чем обычное такси, но быстрее», - сказал Богинский в интервью телеканалу «Россия-24».

На уточняющий вопрос, сколько будет стоить добраться от аэропорта до центра Москвы, Богинский ответил: «Попытаемся сделать в два раза дороже, чем в такси».

ПРАЙМ; 2019.11.28; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ С 2020 Г НАЧНЕТ ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА САМОЛЕТОВ ДЛЯ МЕСТНЫХ АВИАЛИНИЙ

Хабаровский край со следующего года планирует начать обновление парка самолетов для местных авиалиний, на смену Ан-24 придут канадские Q-300, сообщает краевое правительство.

«С 2020 года планируется обновление парка самолетов третьего класса. Ожидается, что на замену устаревшим Ан-24 придут канадские Q-300. Сейчас ведутся переговоры по приобретению трех турбовинтовых воздушных судов вместимостью 50 пассажиров. Краевое министерство намерено выйти на подписание контракта до конца декабря», - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожного хозяйства края Валерия Немытова.

К третьему классу самолетов относятся суда, имеющие максимальную взлетную массу 10-30 тонн.

Немытов отметил, что сейчас проходит согласование проект программы по введению льготных авиатарифов для жителей северных территорий. Чтобы запустить льготную билетную программу с начала 2020 года, все процедуры должны быть завершены до конца декабря.

Ранее сообщалось, что в июле этого года льготные авиатарифы ввели для жителей Охотского района - самого северного в крае. Всего за несколько месяцев пассажиропоток на этом направлении увеличился на 9%, спецтарифом воспользовались более 2,3 тысячи пассажиров. Всего в районе проживают около 6,3 тысячи человек.

[Вернуться в оглавление](#)