



Ежедневный мониторинг СМИ

2 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 01.12.2019 21:11; НОВАЯ ТРАССА «НЕВА» СВЯЗАЛА МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	4
ТВ ЦЕНТР # В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ, 29.11.2019 22:14; ТРАССУ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ОТКРЫЛИ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ	6
ТАСС; 2019.11.29; В АЭРОПОРТУ ПЕТЕРБУРГА НЕ НАШЛИ НА ВПП ПОСТОРОННИХ ПРЕДМЕТОВ, О КОТОРЫХ СООБЩАЛА "ПОБЕДА"	9
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2019.12.02; В ТО ЛИ ДЕЛО: ЧТО ПРИВЕЛО К АВАРИИ С АВТОБУСОМ В ЗАБАЙКАЛЬСКОМ КРАЕ; В РОССИИ НЕОБХОДИМО УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КОММЕРЧЕСКИМИ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	9
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.12.02; ГДЕ ЭТОТ ДРОН: ГРАЖДАНСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ ОСТАЮТСЯ ВНЕ ЗОНЫ КОНТРОЛЯ; РОСТРАНСНАДЗОР СОБИРАЕТСЯ ОТСЛЕЖИВАТЬ ЗАПУСК КВАДРОКОПТЕРОВ ТОЛЬКО В СЛУЧАЕ ЖАЛОБ ОТ ГРАЖДАН	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2019.12.02; АДРЕСНЫЙ РАСХОД: УТВЕРЖДЕНА ИНВЕСТПРОГРАММА НА ТРИ ГОДА ЗА 3,2 ТРЛН; ОДНАКО ДЕНЬГИ ИЗ АНАЛОГИЧНОГО ДОКУМЕНТА НА 2019–2021-Й ОСВОЕНЫ ЛИШЬ НА 40%	12
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.02; РЖД НАЧНЕТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ НА РАЗНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ; УСЛУГА БУДЕТ ДОСТУПНА СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА	14
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.12.01; ПЕРВАЯ ЧАСТНАЯ АВТОТРАССА В РОССИИ: В ПОИСКАХ ИНВЕСТИТОРОВ И ПОДДЕРЖКИ.....	15
RNS; 2019.11.30; МЦД-1 ДОСРОЧНО ПЕРЕХОДИТ НА УДЛИНЕННЫЕ ПОЕЗДА «ИВОЛГА».....	17
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.29; ОЛЕГ ПОКУСАЕВ: «ВСЕ СИСТЕМЫ НАДО «ПОЖЕНИТЬ» МЕЖДУ СОБОЙ»; ДИРЕКТОР НАУЧНОГО ЦЕНТРА СКОРОСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ — О ЗАПУСКЕ МЦД И ГРЯДУЩИХ УЛУЧШЕНИЯХ В РАБОТЕ ДИАМЕТРОВ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.29; ДВЕ ТРЕТИ СУБЪЕКТОВ РФ ЗА РАСПРОСТРАНЕНИЕ "ПЛАТОНА" НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ - МИНТРАНС	20
ТАСС; 2019.11.29; ЗА СУТКИ С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ НОВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-11 ПО НЕМУ ПРОЕХАЛИ ПОЧТИ 19 ТЫС. МАШИН.....	21
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2019.11.29; МИНФИН ОСТАВИТ БЕЗ БЮДЖЕТНЫХ ДЕНЕГ НОВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА; КАБМИН НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ФИНАНСОВО ПОМОЧЬ РЖД СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ В КАЗАНЬ. ОДНАКО СТРОИТЬ ВСМ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ РЖД ДОЛЖНЫ БУДУТ НА СВОИ СРЕДСТВА	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН МАН; 2019.11.29; ДОРОЖАТ ДОРОГАМИ; В ТРЕТИЙ РАЗ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ОНФ ПРИЗНАЛ ДОРОГИ ТЮМЕНИ ЛУЧШИМИ В СТРАНЕ	22
ТАСС; 2019.11.29; УЧАСТОК ДОРОГИ ИЗ ВЛАДИМИРА В АРЗАМАС ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ОТКРЫЛИ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ	23

ТАСС; 2019.11.29; ДОРОГА НОВОСИБИРСК - ПАВЛОДАР МОЖЕТ БЫТЬ СДАНА НА ДВА ГОДА РАНЬШЕ СРОКА	23
ТАСС; 2019.11.29; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ НА 11% ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАНЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В 2019 ГОДУ	24
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2019.12.02; «ЗАЙЦЕВ» НЕТ: ОПЛАТА КАРТАМИ В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ ВЫРОСЛА ВТРОЕ; ПОВСЕМЕСТНОМУ РАСПРОСТРАНЕНИЮ СЕРВИСА МЕШАЮТ КОНСЕРВАТИЗМ И ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИЙ	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.12.01; В ГД НАЗВАЛИ ФАКТОРЫ, СПОСОБНЫЕ СОКРАТИТЬ ДТП С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ	26
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.29; ПЕРВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ.....	26
RNS; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ.....	27
ТАСС; 2019.11.29; ПО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ПРОЕХАЛА СПЕЦТЕХНИКА	27
ТАСС; 2019.11.29; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ОЖИДАЕТ РОСТА ТУРПОТОКА И ГРУЗОБОРОТА ПОСЛЕ ВВОДА МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР	28
ТАСС; 2019.11.29; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ОТКРОЕТСЯ ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР.....	28
ТАСС; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ОТКРЫЛИ ПЕРВУЮ В РЕГИОНЕ СТАНЦИЮ ДЛЯ ЗАРЯДКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ	29
ТАСС; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ СЕТЬ ЗАПРАВОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ.....	29
ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.29; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.29; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАПЛАТИТ ДО 5,6 МЛРД РУБ. ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ВЫЕЗДА ИЗ САМАРЫ	30
ТАСС; 2019.11.29; ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА НАЧНЕТ РАБОТАТЬ ЗИМОЙ НА ТРАССЕ "ТАВРИДА" В КРЫМУ	31
ТАСС; 2019.12.02; РЖД ПОДГОТОВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ИХ ПОВЕДЕНИЯ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД СЧИТАЮТ ОКУПАЕМОЙ ПРОГРАММУ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ» ДО 2025 ГОДА.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ СТИМУЛЫ ДЛЯ СОТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ К СОЗДАНИЮ ВЫШЕК СВЯЗИ ВДОЛЬ Ж/Д СЕТИ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ОЦЕНЯТ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ЛИЦ ПАССАЖИРОВ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД НА ОСНОВЕ BIG DATA СТРОЯТ СИСТЕМУ АНАЛИТИКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ СЕРВИСОВ	35
ТАСС; 2019.11.29; РОССТАНДАРТ РАСКРЫЛ ТРЕБОВАНИЯ К УСЛУГАМ В ДНЕВНЫХ ПОЕЗДАХ	36
RNS; 2019.11.29; ПОЧТИ ВСЕ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В КРЫМ ВЫКУПЛЕННЫ	37
РИА НОВОСТИ; 2019.11.29; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ОБСУДЯТ ВОЗВЕДЕНИЕ Ж/Д МОСТА В КИТАЙ	37
ТАСС; 2019.11.29; FESCO ЗАПУСКАЕТ НОВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НОВОСИБИРСК.....	37

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.02; ГАЗОВОЗ РОССИЙСКОЙ СБОРКИ; «ЗВЕЗДА» ЗАКУПИТ У SAMSUNG МАТЕРИАЛЫ НА \$1,5 МЛРД.....	38
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.02; «РОСТЕХ» СОЗДАСТ ГИГАНТСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ОПЕРАТОРА; ГОСКОРПОРАЦИЯ САМА ЗАЙМЕТСЯ ОКАЗАНИЕМ РЕГИОНАМ УСЛУГ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ	39
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.02; АВИАЦИЮ ПРИВЯЗЫВАЮТ К РЕГИОНАМ; МЕСТНЫМ ВЛАСТЯМ РАЗРЕШАТ БРАТЬ В ЛИЗИНГ ВОЗДУШНЫЕ СУДА	40
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.30; «АЭРОФЛОТ» РАЗРАСТАЕТСЯ ВШИРЬ; АВИАКОМПАНИЯ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ СРАЗУ 11 ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ А350.....	42
RNS; 2019.11.30; «АЭРОФЛОТ» ИЗМЕНИЛ УСЛОВИЯ СМС-ИНФОРМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ	43
РИА НОВОСТИ; 2019.11.29; МИД РОССИИ: ИНСПЕКЦИЯ АЭРОПОРТОВ ЕГИПТА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА	43
ТАСС; 2019.11.29; ВОЗОБНОВИЛИСЬ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И СОЛОВКАМИ	43
RNS; 2019.11.29; В ГОСДУМЕ СООБЩИЛИ ОБ ОТКАЗЕ ОТ ИДЕИ ОГРАНИЧИТЬ ЧИСЛО КУРИЛОК В АЭРОПОРТАХ	44
ТАСС; 2019.11.29; "АЭРОФЛОТ" ВНОВЬ ПРИЗНАЛИ САМЫМ УЗНАВАЕМЫМ АВИАБРЕНДОМ И КОМПАНИЕЙ С ЛУЧШИМ БИЗНЕС-КЛАССОМ.....	44
ТАСС; 2019.11.29; СУД ОТКЛОНИЛ АПЕЛЛЯЦИЮ РОСАВИАЦИИ О ЗАПРЕТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ ВНУКОВО.....	45

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 01.12.2019 21:11; НОВАЯ ТРАССА «НЕВА» СВЯЗАЛА МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ВЕДУЩАЯ: Новое название на карте дорог России - «Нева» - супертрасса от Москвы до Петербурга. Проект стратегической и даже исторической важности. Быстро, удобно, без пробок. Всего шесть часов, чтобы добраться из одной столицы в другую. Но дело не только в часах и километрах. Новая трасса - стимул для развития территорий, по которым она проходит, а это шесть регионов. Церемония открытия прошла на высшем уровне. Движению дал старт **Владимир Путин**. В репортаже Павла Пчелкина о дороге и не только.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Здесь небольшое количество людей, из тех, кто работал на трассе все эти годы, но как в таких случаях говорят: в вашем лице я поздравляю всех, кто приложил руку к этому, руку, сердце, труд свой. Здорово!

КОР: Дорожники, с которыми встречался президент в среду, свою работу сделали действительно здорово. И это мнение не только Владимира **Путина**, приехавшего на открытие трассы на президентском «Аурус», но и протестировавших дорогу обычных водителей.

МУЖЧИНА 1: Новая трасса просто замечательная,

КОР: Комфортней чем старая?

МУЖЧИНА 1: Как в Германии, примерно такие автобаны, даже лучше.

МУЖЧИНА 2: Очень быстро я из области ехал, я добрался буквально за пять часов. Мы теперь, наверное, каждый месяц выбираемся туда, ездим на экскурсии.

КОР: Есть надежда, что за счет появления платной трассы, на бесплатной пробок будет меньше. Промчатся с ветерком захотят многие. Разрешенная скорость - пока 110 километров в час, кое-где быстрее. К лету - 130 будет по всей дороге.

МУЖЧИНА 3: Можем ехать ровно, беспрепятственно, без колдобин, без дырок. Мы довольны и счастливы, поэтому у нас сейчас будут выходные, каникулы веселые, а не как обычно будем стоять в пробке.

МУЖЧИНА 4: Комфортно, не устаешь. Едешь себе спокойно, на круиз-контроль машину поставил и поехал.

КОР: По словам диспетчеров трассы, принимающих обращения водителей, еще когда были построены отдельные ее участки, аварийность дороги снизилась в два раза. Если что-то не дай бог случится, на помощь придут аварийные комиссары. Они круглосуточно дежурят по всей длине трассы. Желающих прокатиться по новой трассе в эти выходные хоть отбавляй. Оказывается, поехали даже те, кто раньше избегал длинных автомобильных путешествий. И им можно дать важный совет: как можно внимательнее относиться к уровню топлива и при возможности заправляться впрок. Самая распространенная причина вызова дорожного комиссара на этой трассе - кончился бензин. Заправки, на дороге конечно, есть, но впритык. Скоро построят еще. Дорога запущена, теперь ее предстоит обустроить.

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

КОР: С этими словами президент обратился к главам регионов, которые соединила новая трасса. Прямо перед открытием дороги они проехали по ней, оценили масштаб необходимых работ на месте, посмотрели примеры готовых объектов.

Игорь РУДЕНЯ, губернатор Тверской области: Многофункциональный объект, здесь находится зона, для того чтобы завести автотранспорт, для того чтобы приобрести, сделать покупки, передохнуть водителям. Далее мы планируем развить проект по небольшим гостиницам.

КОР: Бессветофорную скоростную автодорогу между двумя столицами по своему значению вполне можно сравнить с появлением первой железной дороги между ними в XIX веке. Теперь в XXI, если в Москве сесть за руль пораньше, можно быть в Санкт-Петербурге к обеду. Впрочем, магистраль вызывает повышенный оптимизм не только у водителей, но и в регионах, через которые проходит.

Александр БЕГЛОВ, губернатор Санкт-Петербурга: Открытие дороги М-11 дает новые возможности для кооперации Петербурга не только с Москвой, но также с предприятиями Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Мы заинтересованы в поставках сельскохозяйственной продукции из этих областей.

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

КОР: С учетом будничных пробок на Ленинградском шоссе в Москве, в аэропорт Шереметьево пассажиры давно предпочитают добираться на аэроэкспрессе. Теперь появилась отличная альтернатива гарантировано не опоздать на рейс.

Андрей ВОРОБЬЕВ, губернатор Московской области: Долгое время люди просто не могли рассчитать, за сколько выехать, как вовремя прибыть на регистрацию, улететь. Была нервозность и обеспокоенность. Сейчас, слава Богу, платная трасса позволяет увеличивать пассажиропотоки. Шереметьево - номер один аэропорт страны. Сейчас пассажиропоток под 50 миллионов. Это рабочие места, это налоги, это стратегически важно для нас.

КОР: Такой проект, по словам президента, - еще одно подтверждение: если мы в России ставим ясные цели, концентрируемся на их достижении и слажено работаем, ничего невозможного нет.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Проект, который завершен сегодня окончательно, будет играть заметную, существенную роль и для всего северо-запада, ну, и для всей страны. Это повышение конкурентоспособности регионов, по которым трасса проходит, это новые возможности для туристической отрасли, это повышение инвестиционной привлекательности в целом.

КОР: С трассой все более-менее ясно. Но **Путин** поинтересовался, как дела на въездах в две столицы:

Владимир ПУТИН, президент РФ: Что касается въезда и выезда в Москву - из Москвы, в Петербург - из Петербурга, здесь у нас не будет узких мест? Пробок здесь не будет?

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Не будет, Владимир Владимирович, пробок не будет. Сегодняшний въезд в Москву, он уже, по сути, продлен, и люди удобно въезжают в город.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Для Москвы это очень важно, как входит эта трасса в Москву. Мы построили на входе в Москву, на МКАДе уникальную Бусиновскую развязку, одну из крупнейших в Европе, самая крупная в России, пятиуровневая развязка. И сегодня к входу М-11 примыкают два крупнейших еще инфраструктурных проекта Северо-Западные и Северо-Восточные хорды.

КОР: С этой недели, это не просто трасса М-11. В интернете прошло открытое голосование, граждане выбрали ей имя.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Насколько я понимаю, три основные: «Валдай», «Столица» и «Нева», да?

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Именно так. Вот хотели, наверное, итоги голосования спросить у вас разрешения.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Больше всего все-таки набрало название «Нева». Ну, так и назовем.

КОР: 669 километров от Кольцевой до Кольцевой двух столиц - почти в два раза быстрее, чем прежде. По цене с учетом бензина сравнимо с билетом на поезд или самолет, но на своих колесах. И это большой плюс. Минус пока получается только один.

МУЖЧИНА 5: Комфортно, быстро, но скучно, пробок нет.

КОР: Как говорится, всем бы российским дорогам, такие минусы. Павел Пчелкина, Первый канал.

<https://www.1tv.ru/news/2019-12-01/376664->

[novaya_trassa_neva_svyazala_moskvu_i_sankt_peterburg](https://www.1tv.ru/news/2019-12-01/376664-novaya_trassa_neva_svyazala_moskvu_i_sankt_peterburg)

ТВ ЦЕНТР # В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ, 29.11.2019 22:14; ТРАССУ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ОТКРЫЛИ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ

ВЕДУЩАЯ: Вы смотрите программу «В Центре событий», спасибо, что остаетесь с нами. Холодильники, душ, микроволновки и индивидуальные сейфы, плюс розетки и USB-разъемы. В среду из Москвы в Белгород в первый рейс отправился обновленный состав фирменного поезда «Белогорье» с модернизированными вагонами (6 купейными и 10 плацкартами). Чужие голые пятки перед носом никто, конечно не отменит, но сама возможность принять душ или отправить при необходимости туда соседа, разогреть еду или купить ее в автомате, ну и зарядить планшет - сильно скрасят 7-часовое путешествие. А еще в составе нет хлопающих дверей между вагонами. И таких поездов на разных направлениях в ближайшие 5 лет появится почти 250 составов. Есть новости и для, кто предпочитает перемещаться на 4-х колесах. Будущую трассу Москва - Казань, которую планируют построить в 2027г, могут продлить до Владивостока, в будущем, конечно, но такие планы есть. Дороги связывают нашу громадную страну. Власти про транспортную инфраструктуру все прекрасно понимают, и борьба с одной из главных российских бед ведется планомерно и твердо. К слову, трассе Москва - Казань, части создаваемого транспортного коридора Европа - Западный Китай, присвоят, скорее всего, индекс М12. М11, трассу Москва - Санкт-Петербург открыли на этой неделе. Как это было - Анна Морозова.

КОР.: Из Петербурга в Москву теперь за 5,5 часов на машине по Ниве. Новую автомобильную трассу между двумя столицами так назвали по итогам народного голосования. Дорога - сказка, дорога - мечта, к которой шли долгих 13 лет.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Помню, как в 2006г они подписывали меморандум в Париже. Я был и президент Франции, в 2006г. Задумались, сделали сейчас. У нас в стране еще в истории страны, в истории дорожного строительства, ничего подобного пока не было.

КОР.: 669км новейшего дорожного полотна проложено через 6 субъектов России, 6 полос, 330 мостов и виадуков. Стоимость более 500 млрд рублей. Почти четверть этой суммы - частные иностранные инвестиции.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Это хороший пример частно-государственно партнерства. И государство принимало участие, и частные компании. Этот важный инфраструктурный проект, который завершен сегодня окончательно, будет играть заметную существенную роль и для всего Северо-Запада, и для всей страны. Это повышение конкурентоспособности регионов, по которым трасса проходит, это новые возможности для туристической отрасли, это повышение инвестиционной привлекательности в целом.

КОР.: Трасс уже меняет жизнь людей к лучшему, это оценили во всех субъектах, через которые она проходит. В столице появились новые транспортные сооружения.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Очень важно, как входит эта трасса в Москву. На входе в Москву, на МКАД, уникальную Бусиновскую развязку - одна из крупнейших в Европе, самая крупная в России, пятиуровневая развязка. Мы проектировали, и коллеги ее строили. И дальше мы в основном по эстакадам зашли в город, тоже сложнейшие инженерные сооружения, дошли до МКАД, и сегодня к входу М11 примыкают два крупнейших еще инфраструктурных проекта: Северо-Западная и Северо-Восточная хорды, эта вершина треугольника упирается, по сути дела, во вход М11.

КОР.: Вздохнула свободнее Ленинградка - самая загруженная трасса России. В подмосковных Химках, Клину, Солнечногорске снизился поток транзитного транспорта. Большегрузы с удовольствием ушли на платный дублер.

Николай ГРИГОРЬЕВ: Дорога безумно хорошая, прямая, ни населенных пунктов, ничего нет. Мне нравится.

КОР.: В Тверской области благодаря М11 уже ждут инвестиции по первым проектам на 90 млрд рублей и 17 000 рабочих мест. Поток автотуристов из Москвы и Санкт-Петербурга только сначала прошлого года здесь увеличился вдвое, может вырасти еще.

Игорь РУДЕНЯ, губернатор Тверской области: На 314-м километре М11 есть техническая развязка, технический съезд. Мы просим ее развить до рабочего, сами готовы профинансировать **пункты пропуска**, для того чтобы сделать хорду за средства региона (и мы это уже запланировали) между трассой М11, М10 и М9, тогда у нас оживет весь маршрут на озере Селигер.

КОР.: В Новгородской области ожили 2 моногорода: Боровичи и Угловка из депрессивных районов превратились в территории опережающего развития. Инвесторы оценили удобную логистику. Ленинградская область и Санкт-Петербург прогнозируют рост автомобильного грузопотока в порты на Финском заливе, и как следствие - увеличение грузооборота со странами Балтики. Есть и другие, уже очевидные плюсы.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: За счет того, что трасса освещена практически полностью, полностью освещена, за счет того, у нас на всех пересечениях развязки в разных уровнях, за счет того, что применено осевое барьерное ограждение, аварийность на трассе снизилась. Причем самое главное - она снизилась не только на новой платной трассе, но и на действующей трассе «Москва - Санкт-Петербург». Сегодня на 40 процентов, по сравнению с 2016 годом, снижено количество дорожно-транспортных происшествий, а ДТП со смертельным исходом снизились в три раза.

КОР.: Стоимость проезда по новой платной трассе рассчитана с учетом разных групп пользователей. В будние дни поездка от Санкт-Петербурга до Москвы обойдется в 1820р, в выходные 2200р. С учетом стоимости бензина в одну сторону это около 4200р, поездка на машине вчетвером по новой дороге от петербургского КАДа до московского МКАДА будет стоить не более 6000р. Для сравнения, стоимость билета на «Сапсан» около 3000р на человека. А если еще приобрести транспондер, то можно сэкономить почти 40%: в будни - 1350р, в выходные 1494р.

Дмитрий ДУНАЕВ, гендиректор компании «Автодор-платные дороги»: Цены продаж обслуживания транспондеров. Здесь транспондеры можно взять в аренду. Аренда стоит достаточно дешево, она стоит от 2-х рублей в день и можно брать его буквально на 1 день.

КОР.: Это для кого рассчитано?

Дмитрий ДУНАЕВ, гендиректор компании «Автодор-платные дороги»: Рассчитана услуга на тех пользователей, которые не постоянно пользуются платной дорогой.

КОР.: Самое слабое пока место новой трассы - это инфраструктура и перебои со связью. Из 115 запланированных вышек на трассе установлены только 39. На некоторых довольно протяженных участках интернет и мобильная связь отсутствует полностью, не хватает заправок.

Зураб АКОПОВ: Супер, ну как сказать. Очень хорошо, я очень рад, что уже можно свободно в Москву поехать и так же вернуться, без всяких деревень. Пока очень плохо по заправкам. Я заправился полный, так что я до Москвы доеду запросто.

КОР.: Для менее запасливых и предусмотрительных соломки тоже подстелили. На самом длинном перегоне по Новгородской до Тверской области работают топливные пункты контейнерного типа. Есть и другие приятные лайфхаки.

Михаил СЕВЕРОВ, представитель компании-оператора платной дороги Москва - Санкт-Петербург: Дорога оборудована видеокамерами. Т.е. операторы на диспетчерском пункте могут видеть всю дорогу. И они при необходимости сообщают комиссарам, что на таком-то км что-то произошло. У аварийных комиссаров есть запас бензина в их машинах. Если у пользователя закончился бензин на трассе, он может вызвать аварийного комиссара, аварийный комиссар приедет, зальет ему 5л бензина, на месте получит оплату, выпишет чек товарный.

КОР.: Аварийные комиссары - это, конечно, хорошо, но обустройством М11 нужно заняться вплотную, и как можно скорее.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Это и пункты отдыха, заправки, питание, связь, интернет и так далее. Все должно работать по-современному, так, как выглядит сама трасса.

КОР.: Обещают, совсем скоро инфраструктура появится через каждые 50км пути. Вот так будут выглядеть зоны многофункциональных остановок, которые в будущем планируют устроить на всем протяжении трассы М11. Здесь и заправка, и беседки, ресторан в будущем и даже спортивная площадка. В общем, все для полноценного отдыха в пути. Во время своего визита в Петербург **Владимир Путин** дал старт важному проекту и на другой Ниве - исторической. Президент России побывал на одной из старейших судостроительных верфей страны. Вот уже 315лет в доках адмиралтейских верфей строятся корабли и суда для военного и гражданского флотов. Буквально на днях в состав ВМФ зачислена субмарина «Петропавловск-Камчатский», улучшенная серия проекта знаменитых «Варшавянок» - 636.3. Она еще не успела покинуть пределы верфи, а президент уже заложил новый корабль.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Сегодня мы даем старт строительству уже второго новейшего, уникального по своим характеристикам, мощного патрульного корабля ледового класса. Он задуман, спроектирован так, чтобы нести службу именно в непростых, порой опасных и непредсказуемых северных условиях. О такой технике, таких кораблях могли только мечтать первопроходцы, исследователи Русского Севера, легендарные ученые-полярники, морские офицеры, мужеству, храбрости и воле которых покорялась сама природа. Одним из них был и Николай Николаевич Зубов - сильный, решительный человек, исследователь Арктики. Его имя, уверен, с честью и будет носить новый корабль.

КОР.: **Владимир Путин** пообщался с рабочим коллективом верфи, поблагодарил за работу и пожелал дальнейших успехов. И еще одно, в буквальном смысле, плотное общение президента с петербуржцами, состоялось на открытии памятника писателю Даниилу Гранину. **Путин** выслушал вопросы горожан и уже было попрощался с людьми, как услышал рыдания пожилой женщины. Она хотела рассказать главе страны о проблемах своей внучки. Президент обнял женщину, успокоил и пообещал помочь. А с тем, кто хотел поговорить про Украину - обсуждать ничего не стал.

МУЖЧИНА: У меня вопрос по Украине.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Да Бог с ней, с Украиной. О себе надо думать.

КОР.: Причем, думать, как любит говорить президент, деятельно, как это выглядит на практике - теперь каждый может увидеть, с удовольствием путешествуя из Петербурга в Москву и обратно.

Анна МОРОЗОВА, Александр ПЛЕШКИН, Сергей КАРАСЕВ, «В Центре событий».

ТАСС; 2019.11.29; В АЭРОПОРТУ ПЕТЕРБУРГА НЕ НАШЛИ НА ВПП ПОСТОРОННИХ ПРЕДМЕТОВ, О КОТОРЫХ СООБЩАЛА "ПОБЕДА"

Посторонних предметов на взлетно-посадочных полосах (ВПП) в петербургском аэропорту Пулково, из-за которых якобы могли быть повреждены шасси авиалайнеров лоукостера "Победа", в ходе проверок не обнаружено. Об этом сообщили ТАСС в управляющей аэропортом компании "Воздушные ворота Северной столицы" (ВВСС).

Ранее издание РБК сообщило о том, что генеральный директор "Победы" Андрей Калмыков в своем письме **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** раскритиковал качество осмотра и очистку ВПП сотрудниками Внуково, Пулково и других российских аэропортов и заявил, что в этом причина многочисленных повреждений шасси самолетов при посадке, которые могут привести к авариям.

"По каждому обращению авиакомпании "Победа" в ВВСС проводилась проверка в составе представителей авиаперевозчика и аэропорта Пулково. Ни в одном из случаев обращений в Пулково со стороны авиакомпании "Победа" не было обнаружено посторонних предметов. Это зафиксировано в актах осмотра, которые подписаны всеми сторонами комиссии", - сообщили в компании.

По данным РБК, Калмыков в своем письме также назвал неэффективными текущие подходы к осмотру и очистке ВПП от посторонних предметов. По его словам, за 2018 год шины колес самолетов "Победы" были повреждены 50 раз, а с января по октябрь 2019 года - 104 раза. Шасси получали повреждения при посадке самолетов во Внуково и Пулково, а также в аэропортах Минеральных Вод, Владикавказа, Краснодара и Перми.

После публикации Дитрих сообщал журналистам, что намерен провести встречу с Калмыковым, чтобы обсудить проблему.

<https://tass.ru/ekonomika/7229889>

ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2019.12.02; В ТО ЛИ ДЕЛО: ЧТО ПРИВЕЛО К АВАРИИ С АВТОБУСОМ В ЗАБАЙКАЛЬСКОМ КРАЕ; В РОССИИ НЕОБХОДИМО УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КОММЕРЧЕСКИМИ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Дело о крупном ДТП с 19 погибшими в Забайкальском крае передано в Следственный комитет. Трагедия произошла 1 декабря недалеко от города Сретенска — с моста упал рейсовый автобус с 40 пассажирами. По некоторым данным, водитель не справился с управлением из-за лопнувшего колеса, но точная причина аварии пока не называется. Владелец автобуса — индивидуальный предприниматель, его ждут проверки **Ространснадзора** и прокуратуры. Это происшествие лишний раз доказывает, что в России необходимо усилить контроль за коммерческими пассажирскими перевозками — в частности, вернуть техосмотр автобусов ГИБДД и увеличить штрафы для ИП, заявили «Известиям» в общественном совете при **Минтрансе**.

Колесо трагедии

Автобус Kia Granbird, выполнявший рейс Сретенск–Чита, упал с моста — с высоты 9–12 м — на лед реки Куэнга и перевернулся. В момент аварии в салоне находились 40 пассажиров. По последним данным, 19 человек погибли, в том числе водитель автобуса. Операция по спасению пассажиров была завершена в воскресенье около 13:30 мск. В региональном МЧС «Известиям» сообщили, что все пострадавшие извлечены из салона и отправлены в больницы близлежащих городов.

— 19 человек доставлены в центральные районные больницы Шилки, Нерчинска и Сретенска, — сказал «Известиям» начальник пресс-службы управления МЧС России по Забайкальскому краю Антон Коренев.

Среди пострадавших — один ребенок, добавила в беседе с «Известиями» руководитель отдела по взаимодействию со СМИ минздрава Забайкальского края Инга Николаева.

Сейчас решается вопрос о назначении компенсации пострадавшим и семьям погибших, пояснила «Известиям» пресс-секретарь главы Забайкальского края Елена Назарова.

Уголовное дело возбуждено по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть двух и более человек»). Глава СК РФ Александр Бастрыкин поставил ход расследования на контроль в центральном аппарате ведомства.

— Председатель Следственного комитета поручил изъять материалы дела по ДТП из органов внутренних дел для приобщения к нашему делу. Только мы будем расследовать этот инцидент, — подчеркнул в разговоре с «Известиями» старший помощник руководителя СУ СКР по Забайкальскому краю Егор Марков.

По некоторым данным, у автобуса во время движения лопнуло переднее колесо, из-за чего водитель не справился с управлением. Однако эта версия пока не нашла официального подтверждения. Следователям нужно время на выяснение причин произошедшего, подчеркнул Егор Марков.

В правительстве Забайкальского края «Известиям» сказали, что владелец автобуса — индивидуальный предприниматель. По данным СМИ, это 33-летний житель Читы Сергей Пнев. Он заявил журналистам, что автобусом управлял опытный водитель, машина регулярно проходила техосмотр, имелась лицензия на перевозки.

По данным СПАРК, последний раз **Ространснадзор** проверял ИП в сентябре этого года. Нарушений выявлено не было.

Недостаточно строго

В **Ространснадзоре** уже заявили, что проведут проверку перевозчика. Также этим ДТП занялась прокуратура Забайкальского края. Надзорное ведомство проверит не только перевозчика, но и органы власти, отвечающие «за безопасность на соответствующем участке дороги и владеющие мостом, с которого произошло падение автобуса».

Не исключено, что к беде привела трагическая случайность, однако в целом ситуация с коммерческими пассажирскими автобусами в последние годы вызывает тревогу, рассказала «Известиям» президент экспертного центра «Движение без опасности» и член общественного совета при **Минтрансе** Наталья Агре.

— Конечно, каждое происшествие — это совокупность факторов, — отметила эксперт. — Но если посмотреть статистику Госавтоинспекции, то видно, что значительное число ДТП происходит из-за ненадлежащего состояния транспортных средств. В последние три года и мы, и Госавтоинспекция настаивали на том, чтобы уравнивать в ответственности физических и юридических лиц, в собственности которых находятся автобусы. Сегодня штрафы, которые платят юрлица за негодное состояние транспортных средств, на порядок выше, чем те, которые назначают частникам.

Например, за выпуск на линию транспортного средства без техосмотра юрлицам, согласно КоАПУ, грозит штраф 50 тыс. рублей, ответственным должностным лицам — 500 рублей.

В отрасли есть и другая проблема, напрямую влияющая на безопасность перевозок, добавила Наталья Агре. Недавно обсуждался вопрос о том, чтобы вернуть хотя бы техосмотр автобусов в ведение ГИБДД. Сейчас ТО проводят частные компании — операторы, аккредитованные Российским союзом автостраховщиков. Автобусы должны проходить эту процедуру один раз в шесть месяцев. Оператор заполняет диагностическую карту, в которой содержатся сведения о том, соответствует ли транспортное средство требованиям безопасности.

— По нынешним правилам пассажирский коммерческий транспорт не проверяют достаточно строго и тщательно, — считает Наталья Агре.

Выводы о причинах конкретного ДТП пока делать рано, но наводить порядок в коммерческих перевозках, безусловно, необходимо, считает бывший глава ГИБДД Владимир Федоров. Он также согласен, что с частных владельцев автобусов спрашивать надо строже — существует схема, при которой ТС покупают якобы для того, чтобы возить

семью, а в итоге зарабатывают, не будучи обремененными строгим контролем. Сейчас, в предновогодние дни, водителям надо быть особенно внимательными, а ГАИ следует строже относиться к соблюдению ПДД, считает Владимир Федоров.

<https://iz.ru/949446/vitalii-volovatov-roman-kretcul/v-li-delo-chno-privelo-k-avarii-s-avtobusom-v-zabaikalskom-krae>

На ту же тему:

<https://iz.ru/949576/2019-12-02/rodstvenniki-zhertv-dtp-v-zabaikale-poluchat-strakhovye-vyplaty-sogaza>

<https://ria.ru/20191202/1561820018.html>

<https://ria.ru/20191201/1561804580.html>

<https://tass.ru/proisshestiya/7239819>

<https://rns.online/transport/Bastrikin-potreboval-operativno-rassledovat-DTP-v-Zabaikale-2019-12-01/>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/819267>

ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.12.02; ГДЕ ЭТОТ ДРОН: ГРАЖДАНСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ ОСТАЮТСЯ ВНЕ ЗОНЫ КОНТРОЛЯ; РОСТРАНСНАДЗОР СОБИРАЕТСЯ ОТСЛЕЖИВАТЬ ЗАПУСК КВАДРОКОПТЕРОВ ТОЛЬКО В СЛУЧАЕ ЖАЛОБ ОТ ГРАЖДАН

В России зарегистрировано не более 16% малых дронов. Требование об их обязательной постановке на учет вступило в силу два месяца назад. Однако наладить эффективную систему контроля за беспилотниками пока не удастся, считают эксперты. Инспекторы **Ространснадзора** не планируют массовых рейдов против тех, кто запускает неучтенные дроны, но готовы обрабатывать сигналы от населения, организаций и правоохранительных органов, пояснили «Известиям» в федеральной службе. Но этого недостаточно для формирования ответственного отношения к использованию квадрокоптеров.

Без пристрастия

Новые правила регистрации гражданских беспилотников весом от 250 г до 30 кг вступили в силу 27 сентября. Владельцам дронов дали месяц на то, чтобы поставить их на учет. К концу ноября Росавиация зарегистрировала лишь 8,3 тыс. таких устройств. Всего в стране, по данным Федерального агентства воздушного транспорта, около 500 тыс. беспилотников. Из них любительских «легких» дронов — около 50 тыс., рассказывали «Известиям» в ассоциации «Аэронет».

Наказания за владение незарегистрированным беспилотником нет. Однако запуск такого аппарата, согласно КоАП, карается штрафом 2-2,5 тыс. или лишением права управления дроном на срок до одного года. Это может быть квалифицировано и как нарушение правил пользования воздушным пространством. А за такое нарушение гражданам уже грозит штраф до 50 тыс. рублей, должностным лицам — до 150 тыс., а организациям — до 300 тыс. рублей. Контролировать выполнение этих правил должен **Ространснадзор**. В пресс-службе ведомства «Известиям» сообщили, что массовые рейды по выявлению незарегистрированных дронов не планируются.

— **Ространснадзор** проводит проверочные мероприятия по фактам нарушения воздушного пространства БПЛА согласно поступившим обращениям граждан, юридических лиц либо соответствующих правоохранительных органов, — пояснили в федеральной службе.

В **Ространснадзоре** отметили, что при проведении проверочных мероприятий инспекторы используют базу данных Росавиации. И за 2019 год было выявлено всего 216 нарушений.

Дополнительная нагрузка

У **Ространснадзора** не хватит сотрудников, чтобы проводить массовые рейды, пояснил «Известиям» член общественного совета федеральной службы Виктор Горбачев.

— Ространснадзор занимается контролем деятельности всего транспортного сектора, — пояснил он. — График только плановых проверок расписан на годы вперед. Заниматься еще и беспилотниками инспекторам ведомства просто некогда. Кроме того, там жесткое разделение по специализации: инспектор по водному транспорту не может проверять воздушный, и наоборот. Поэтому без помощи правоохранительных структур за постоянно растущим количеством гражданских летательных аппаратов им просто не уследить.

При этом по мнению эксперта, реагирование на сигналы от населения не может быть достаточно эффективным инструментом. Пока инспектор доберется на место, нарушитель уже может скрыться. А значит, нужно налаживать взаимодействие с подразделениями патрульной-постовой службы и линейными отделами на транспорте, заключил он.

В управлении общественных связей МВД России на запрос «Известий» ответили, что функция по контролю за соблюдением порядка учета и использования гражданских беспилотников массой от 250 г до 30 кг не относится к компетенции ведомства.

В Минтрансе «Известиям» сообщили, что правила учета беспилотников разработаны в соответствии с требованиями Воздушного кодекса. При этом для владельцев квадрокоптеров готовят и послабления. В октябре Минтранс разработал проект постановления правительства, разрешающий использовать «легкие» дроны на небольших высотах без уведомления авиавластей. Как следует из документа, согласовывать не придется полеты беспилотных воздушных судов массой до 30 кг в светлое время суток на высоте менее 150 м над землей или водой. Квадрокоптер обязательно должен находиться в зоне видимости оператора.

Тем не менее регистрировать беспилотники необходимо, хотя бы для формирования культуры ответственного отношения граждан к запуску таких аппаратов, уверен глава ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. Даже легкие машины массой 2 кг, преобладающие в любительском сегменте, при попадании в окно дома или автомобиль могут нанести ущерб, пояснил эксперт. По его словам, новые правила должны мотивировать граждан на более осмотрительные полеты и ответственное поведение в воздухе. Необходимость регистрации аппаратов дисциплинирует владельцев, но только в том случае, если они будут понимать: наказание за нарушение правил неизбежно.

Не все владельцы незарегистрированных дронов — злоумышленники, отметил директор благотворительного учреждения «Право и порядок», подполковник запаса МВД Олег Иванников. Но квадрокоптеры могут нести и реальные угрозы.

— Их можно использовать для слежки за гражданами, сбора компромата, ведь беспилотник может зависать напротив окон и проводить аудио-, видеозапись. Он даже может нести небольшой взрывпакет, контейнер с биологически опасным веществом, — сказал эксперт.

По мнению Олега Иванникова, действующую систему учета беспилотников можно сделать более эффективной. Для этого необходимо создать единую электронную базу, а во все коптеры начать встраивать GPS-маячки. Тогда оператор системы слежения будет видеть, где именно происходит взлет, а также наблюдать траекторию полета, добавил эксперт.

<https://iz.ru/948090/vitalii-volovatov/gde-etot-dron-grazhdanskie-bespilotniki-ostaiutsia-vnezony-kontrolia>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2019.12.02; АДРЕСНЫЙ РАСХОД: УТВЕРЖДЕНА ИНВЕСТИПРОГРАММА НА ТРИ ГОДА ЗА 3,2 ТРЛН; ОДНАКО ДЕНЬГИ ИЗ АНАЛОГИЧНОГО ДОКУМЕНТА НА 2019–2021-Й ОСВОЕНЫ ЛИШЬ НА 40%

Атомные ледоколы стоимостью 56,8 млрд, возведение автотрассы из Керчи в Севастополь за 48 млрд и реконструкция Политехнического музея за 5,4 млрд рублей — такие проекты будут реализованы в ближайшую трехлетку. Это следует из федеральной адресной

инвестиционной программы (ФАИП) на 2020–2022 годы, подписанной министром экономического развития Максимом Орешкиным («Известия» ознакомились с документом). Расходы государства, заложенные программой, вырастут на 400 млрд по сравнению с документом 2019–2021 годов. При этом исполнение ФАИП пока оставляет желать лучшего: по состоянию на ноябрь 2019-го в эксплуатацию введено 42 объекта из 353 и потрачено лишь 40% средств.

План трат

Министр экономического развития Максим Орешкин утвердил федеральную адресную инвестиционную программу на период с 2020 по 2022 год. Новая версия документа предусматривает увеличение госвложений на 400 млрд рублей: в ФАИП на 2019–2021-й закладывались расходы в размере 2,8 трлн рублей, а в актуальной программе они составляют 3,2 трлн. Увеличение финансирования связано с выполнением майского указа президента и реализацией **нацпроектов**, сообщили «Известиям» в Минэкономразвития.

Так, в 2020 году государство планирует инвестировать 1,07 трлн, в 2021-м — 1,08 трлн, в 2022-м — 1,03 трлн рублей, сообщили в ведомстве. Чуть больше трети всех средств пойдет на **нацпроекты** и **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры (КПМИ) — за три года на них потратят в общей сложности 1,18 трлн рублей. Наиболее дорогостоящими станут мероприятия федеральных проектов, связанные с экологией, — на них выделят 145 млрд рублей, около 75 млрд потребует национальная программа по здравоохранению, а 74 млрд — по демографии. В общей сложности на **нацпроекты** уйдет 416 млрд рублей. В КПМИ в 2020–2022 годах вложат 765 млрд рублей: главным образом деньги направят на строительство и реконструкцию аэропортов, а также коммунальной инфраструктуры.

С помощью ФАИП реализуют более 1,1 тыс. инвестпроектов, в том числе более тысячи адресных объектов капитального строительства, отметили в Минэке. Самым дорогим станет строительство и реконструкция крымской автодороги Керчь–Севастополь, на это планируется потратить 48 млрд рублей. Около 39 млрд инвестиций направят на второй этап строительства нижегородского низконапорного гидроузла. Административные здания для Верховного суда, а также жилой комплекс для судей и других сотрудников аппарата на 600 квартир с паркингом и дворцом танцев на территории квартала обойдутся российскому бюджету в 26,5 млрд рублей, следует из документа.

Меньше всего будут стоить проектные работы для строительства трассы М-8 «Холмогоры» — на эти цели заложено всего 47 тыс. рублей. Ровно 100 тыс. рублей потратят на установку освещения на въезде в город Абинск Краснодарского края, а 100,4 тыс. рублей государство инвестирует в проведение публичного технологического и ценового аудита для реконструкции инженерных коммуникаций Института экспериментальной кардиологии в Москве.

Помимо этого в 2020–2022 годах планируется провести реконструкцию Политехнического и Пушкинского музеев за 5,4 млрд рублей и 1,5 млрд рублей соответственно, построить шесть атомных ледоколов совокупной стоимостью 56,8 млрд рублей и возвести среднюю образовательную школу-пансион «Горки» с бассейном, лабораториями, классами для музыкальных занятий и уроков хореографии за 2,2 млрд рублей. В новую версию ФАИП также заложено строительство административного здания для Совета Федерации с парковкой и надземным переходом (4 млрд рублей), развитие инфраструктуры «Артека» (7 млрд рублей) и медицинского центра имени Дмитрия Рогачева (3,5 млрд рублей).

В данный момент в эксплуатацию введено только 42 объекта из планируемых в 2019 году 353, а по 80 проектам в силу «объективных причин» будет продлен дедлайн, рассказали «Известиям» в Минэке. В ведомстве рассчитывают, что до конца года реализуют еще около 180 проектов. Кроме того, из 17 объектов, которые планировалось приобрести в течение года, куплено лишь четыре.

Кассовое исполнение ФАИП также отстает: на 1 ноября оно составило 362,7 млрд — 40% от целевого показателя. В ведомстве пояснили: невысокий процент трат связан с тем, что оплата осуществляется по результатам выполненных работ в ноябре–декабре. Такие меры позволяют предотвратить нецелевое расходование средств, уверены в Минэке. Там также подчеркнули, что по поручению главы правительства неистраченные деньги могут быть перенесены на следующий год.

Способствовать более эффективному выполнению целевых показателей ФАИП должен тот факт, что в 2019 году Максим Орешкин утвердил документ на месяц раньше, чем в прошлом. Это позволит заключить соглашения с субъектами о субсидиях и трансфертах до 1 января 2020-го, отметили в Минэке.

Наступление нового финансового года должно давать всем четкие ориентиры и понимание перспектив, поэтому мера, принятая министром, правильная, отметил завкафедрой госрегулирования экономики РАНХиГС Владимир Климанов. Он также добавил, что закрытие большинства госконтрактов под конец года — традиционная для России ситуация, но в 2019-м ее усугубили повышенное внимание к тратам бюджета в связи с исполнением **нацпроектов**. По прогнозу главы Счетной палаты Алексея Кудрина, непотраченные расходы федерального бюджета по итогам 2019-го могут достигнуть 1 трлн рублей, или 1% ВВП, отметил эксперт.

Бюджетная дисциплина и планирование в России находятся не на самом высоком уровне, поэтому освоение средств всё время откладывается на конец года, констатировал директор Института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев. Положение дел мог бы изменить перенос начала финансового года, например, на 1 июля. Помимо этого ФАИП тормозят недостаточная проработанность проектов, трудности с выбором подрядчиков и недостаток квалифицированных кадров, уверен эксперт.

<https://iz.ru/948683/ekaterina-vinogradova/adresnyi-raskhod-utverzhdena-investprogramma-na-tri-goda-za-32-trln>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.02; РЖД НАЧНЕТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ НА РАЗНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ; УСЛУГА БУДЕТ ДОСТУПНА СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

В начале 2020 г. холдинг РЖД планирует обновить свой сайт и запустить продажи билетов в режиме мультимодальных пассажирских перевозок, рассказал директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин. На первом этапе можно будет купить билеты на поезда, самолеты и автобусы, рейсы которых состыкованы по времени прибытия и отправления. В дальнейшем к этому списку может добавиться автомобильный транспорт (такси) и водный (паромная переправа, речные скоростные суда). Также изучается возможность бронирования номеров в гостиницах.

Услуга станет доступна и в мобильном приложении «РЖД пассажирам» в 2020 г., говорит представитель РЖД.

Пока новая версия портала РЖД (ticket.rzd.ru) работает в тестовом режиме, а список маршрутов и услуг ограничен. Федеральная пассажирская компания («дочка» РЖД) также занимается мультимодальными перевозками — с участием поездов и автобусов на нескольких маршрутах.

Железнодорожные и авиационные билеты на новой платформе будут предлагаться как на внутрисоссийские, так и на международные рейсы, в том числе европейских железнодорожных перевозчиков, продолжает Чаркин. Платформа РЖД будет интегрирована с популярными системами бронирования билетов — такими как Amadeus, приводит он пример. Перед покупкой клиент сможет увидеть полную стоимость всех вариантов выбранного маршрута, но приоритетными будут показываться варианты с использованием железной дороги, отмечает Чаркин. «У нас задача, с одной стороны, дать клиенту возможность мультимодальной перевозки. С другой — не уронить

привлекательность нашей базовой услуги», – поясняет он. По его словам, билеты на поезда РЖД на новой платформе будут предлагаться без наценок. «Мы, конечно же, будем стараться монетизировать свои сервисы», – сказал Чаркин.

Разработчик и будущий оператор платформы для мультимодальных перевозок – совместное предприятие РЖД и компании «Онэлия» (владелец Рафаэль Мухаметшин) «Инновационная мобильность», сказал Чаркин. Инвестиции в проект он не назвал.

Всего до 2025 г. РЖД планирует инвестировать в различные сервисы цифровой платформы мультимодальных пассажирских перевозок 7,43 млрд руб. и оценивает экономический эффект от реализации этого проекта в 28 млрд руб., приводит данные представитель госмонополии.

Развитие мультимодальных перевозок – один из элементов долгосрочной стратегии РЖД и стратегии цифровой трансформации РЖД (оба документа рассчитаны до 2025 г.), напомнил Чаркин. Инвестиции госмонополии в стратегию цифровой трансформации оцениваются в 100 млрд руб., а экономический эффект от ее реализации – в 153 млрд. Среди ориентиров стратегии – увеличение доли электронных билетов в поездах дальнего следования с текущих 57 до 70%.

«РЖД движется в правильном направлении – сейчас век трансмодальности», – комментирует менеджер одной из компаний-агрегаторов. Спрос на мультимодальные перевозки растет, отмечает он: люди при построении сложных маршрутов стараются купить готовый продукт, чтобы не потерять стыковку рейсов или не нарушить визовый режим. Выгода компании в том, что при продаже комплексного продукта маржинальность выше, говорит собеседник «Ведомостей» (на уровне 3%). Игроков на рынке много («Озон.ру», «Туту.ру», «Билетикс», OneTwoTrip и проч.), но конкурентным преимуществом комплексной услуги РЖД может стать цена железнодорожного билета – у остальных на рынке они дороже (расходы на эквайринг, агентская наценка и проч.), отмечает источник.

Основными клиентами новой услуги РЖД будут те, кто пользуется в основном железнодорожным транспортом, считает член общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков. «Многие компании не заработают (маржа будет составлять примерно 5%) и вряд ли сможет занять существенную долю на этом высококонкурентном рынке, – считает он. – Но у РЖД будет возможность стимулировать продажи своих билетов».

В 2018 г. пассажирские перевозки холдинга РЖД выросли на 3,4% до 1,16 млрд человек, из них 110 млн были перевезены поездами дальнего следования (рост почти на 8%). Общая выручка по МСФО составила 2,4 трлн руб., включая 251,2 млрд от пассажирских перевозок.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/01/817583-rzhd-nachnet>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4178986>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.12.01; ПЕРВАЯ ЧАСТНАЯ АВТОТРАССА В РОССИИ: В ПОИСКАХ ИНВЕСТОРОВ И ПОДДЕРЖКИ

Первый в России проект полностью частной транзитной скоростной автотрассы от границы с Белоруссией до Казахстана - «Меридиан» хоть и включен **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (КПИИ) до 2024 года, но на финансирование из бюджета не рассчитывает. Как рассказал председатель совета директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов, проект может быть реализован через заключение соглашения о защите и поощрении капиталовложений, и привлечение синдиката инвесторов с участием пенсионных фондов. Но решение необходимо принимать уже в первом квартале 2020 года.

«В I квартале 2020 года нужно принять инвестиционные решения, мы надеемся, что к этому времени будет принят соответствующий закон - о СЗПК», - рассказал Рязанов в кулуарах форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса» в пятницу.

«Но СЗПК в том виде, в котором он внесен в Госдуму, нам, к сожалению, мало чем помогает», - добавил Рязанов. Он отметил, что необходима «настройка» механизма СЗПК под инфраструктурные проекты. При этом, так как проект полностью частный, то он не попадает под механизмы поддержки государственно-частного партнерства (ГЧП) или концессий, пояснил Рязанов.

В поисках инвестора

«Если бы мы договорились о финансировании, мы бы уже начали строить. Это как раз для нас самый главный вопрос - договориться о финансировании и о неких потенциальных гарантиях от имени государства», - отметил Рязанов.

В качестве источников финансирования проект ориентируется на привлечение средств пенсионных фондов РФ, которые могли бы предоставить средства со стоимостью «инфляция плюс что-то небольшое».

«Это, наверное, самые долгие и дешевые деньги. Но чтобы пенсионные фонды участвовали, надо чтобы ЦБ разрешил им это делать», - отметил Александр Рязанов.

Также проектом «Меридиан» интересуются иностранные инвесторы и частные банки, консультационную поддержку оказывает ВЭБ.РФ, рассказал Рязанов. Но на привлечение средств у госкорпорации развития проект пока не рассчитывает.

«У ВЭБ.РФ нет дешевых денег, он должен фондироваться откуда-то. Только, наверное, из государства. А это прямые вложения в уставный капитал банка, либо это деньги ФНБ. Если это деньги ФНБ, то недавно была информация, что правительство сказал, что доходность по ФНБ должна быть не ниже, чем ОФЗ – а это 6,5%», - поясняет Рязанов.

А в финансовой модели проекта, по его словам, заложена ставка привлечения средств на уровне «инфляция +3%», что сейчас составляет около 7%.

«Если ВЭБ.РФ возьмёт под 6,5%, вряд ли он под 7% даст», - пояснил Рязанов.

Привлечь средства в проект «Меридиан» можно с помощью синдиката разных инвесторов. «Тут как раз должен быть некий симбиоз между деньгами пенсионных фондов, которые могут быть дешевле, «инфляция +2%», например; какие-то деньги зарубежные, какая-то часть от коммерческих банков», - отметил Рязанов. По его словам, Минфин РФ поддерживает эту идею и сам проект, рассчитывая, что он станет примером в реализации механизмов СЗПК.

Китайский путь

Китайские инвесторы, по словам Рязанова, проектом интересуются, но занимают выжидательную позицию. «Буквально на той неделе мы были с ВЭБ.РФ в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Видим большой интерес от крупных государственных китайских строительных компаний, они готовы в этом деле участвовать», - говорит Рязанов.

Он надеется, что «Меридиан» сможет попасть в список проектов китайской инициативы «Один пояс — один путь», что позволит привлечь финансирование в Китае по более низким ставкам.

«Мы бы также хотели, чтобы китайские коллеги сами посчитали трафик и сказали: вот этот трафик мы видим и даже можем его гарантировать, потому что их груз пойдет, - добавляет Рязанов. – Но не могу сказать, что они отказываются, но пока не могу сказать, что они согласились».

Конкуренция проекта

Между тем, новая трасса «Москва — Казань» может оказаться конкурентом «Меридиана», если будут реализованы планы ее продления до Казахстана. В таком случае, на две дороги трафика для окупаемости инвестиций не хватит, говорит Рязанов.

«Пока речь идёт о строительстве участка дороги Москва - Владимир. А дальше только реконструкция дороги М-7. Если все остановится на этом уровне, это не страшно», - пояснил Рязанов.

По его оценке, «Мердиан», который проходит транзитом через 8 регионов, которые занимаются сельским хозяйством и требуют развития, дал бы больший социально-экономический эффект, чем новая трасса «Москва-Казань».

Прогноз трафика

Как отметил Рязанов, трафик «Меридиана», рассчитанный в финансовой модели проекта — в общей сложности 6 тыс. автомобилей в сутки в обе стороны, включая и легковые машины, и грузовики. Из общего числа 600 автомобилей — транзитные, идущие из Китая в Западную Европу.

«По легковым автомобилям мы взяли стоимость проезда примерно 2 руб. за километр — это не такой большой денежный поток. Для грузовых — по-разному, в зависимости от тоннажа и от того, транзитная машина или внутривососсийская. Стоимость проезда для 12-тонников, как мы сейчас смотрим — примерно 5-6 руб. за километр. Транзитным машинам мы хотим сделать больше. Мы пока считаем эту модель, варьируем ее разными способами», — добавил Рязанов.

Готовность проекта

«Если говорить про полный проект, то сделано немного, геология сделана примерно на тысяче километров, - рассказал Рязанов. – Также по одному участку в Тамбовской области прошли Главгосэкспертизу, получили некоторые замечания, будем их устранять. Но по частному проекту мы можем и не делать госэкспертизу».

Также Рязанов напомнил, что под проект уже выкуплено 80% земли. «Есть проблемная точка, частично в Брянской, частично в Орловской областях, по землям, которые принадлежат «Мираторгу», - отмечает Рязанов, добавляя, что владельцы холдинга «Мираторг» не хотят продавать землю.

«Но уж потратив деньги на выкуп земли, мы в любом случае будем продолжать, - говорит Рязанов. - Получится или нет - я не знаю, смотря как нас будут поддерживать». При этом, подчеркивает Рязанов, «чем мы быстрее построим, тем мы быстрее начнем окупать вложения». А строить компания рассчитывает «очень быстро» по российским меркам, оценивая всю стройку в 4 года.

О проекте

Первая частная трасса из России в Китай «Меридиан» должна пройти по территории восьми регионов РФ, самый протяженный ее участок будет находиться в Саратовской области. Ожидается, что она станет частью маршрута «Меридиан» протяженностью 8445 км, который должен соединить Западную Европу и Китай через Казахстан, Россию и Белоруссию, длина российского отрезка составит более 2000 км. Трасса будет соответствовать характеристикам высшей технической категории с четырехполосным движением, ее строительство планируют завершить к 2024 году. Дорога будет полностью платной. Проект «Меридиан» включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**, но с условием отсутствия финансирования из федерального бюджета.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervaa-castnaa-avtotrassa-v-rossii-v-poiskah-investorov-i-podderzki>

RNS; 2019.11.30; МЦД-1 ДОСРОЧНО ПЕРЕХОДИТ НА УДЛИНЕННЫЕ ПОЕЗДА «ИВОЛГА»

Со 2 декабря МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» досрочно перейдет на 11-вагонные поезда «Иволга» версии 2.0, что позволит увеличить число пассажирских мест на 357 тыс., сообщает пресс-служба департамента транспорта Москвы.

«АО «Центральная пригородная пассажирская компания» совместно с ОАО «РЖД» планировали увеличить число вагонов в поездах на МЦД-1 с 9 декабря. Однако благодаря успешной совместной работе участников проекта переход с семивагонных составов на 11-вагонные пройдет досрочно — 2 декабря», — говорится в сообщении.

Отмечается, что общее количество новых мест, созданных для пассажиров на МЦД-1 и МЦД-2, составит более 1 млн в сутки.

21 ноября состоялось открытие первых двух веток МЦД. В церемонии запуска движения участвовал президент России **Владимир Путин**. Первый ж/д диаметр — Белорусско-Савёловский (МЦД-1) — имеет протяженность в 52 км, он соединил Одинцово и Лобню, а второй диаметр — Курско-Рижский (МЦД-2) — протяженностью 80 км соединил Нахабино и Подольск.

<https://rns.online/transport/MTSD-1-dosrochno-perehodit-na-udlinennye-poezda-Ivolga-2019-12-01/>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.29; ОЛЕГ ПОКУСАЕВ: «ВСЕ СИСТЕМЫ НАДО «ПОЖЕНИТЬ» МЕЖДУ СОБОЙ»; ДИРЕКТОР НАУЧНОГО ЦЕНТРА СКОРОСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ — О ЗАПУСКЕ МЦД И ГРЯДУЩИХ УЛУЧШЕНИЯХ В РАБОТЕ ДИАМЕТРОВ

Всего за неделю с момента запуска Московских центральных диаметров пассажиры совершили более 3 млн поездок. На запуск первых двух МЦД ушло два года. Проект был реализован в рекордные сроки, но в ближайшем будущем его ждут масштабные доработки. Вагонов поездов станет больше, а обычные электрички полностью заменят на современные «Иволги». О том, как будет развиваться амбициозный проект и какие улучшения заметят пассажиры уже в ближайшее время «Известиям» рассказал директор Научного центра скоростных транспортных систем Олег Покусаев.

— Расскажите, пожалуйста, о координации организации служб на старте проекта МЦД?

— Проект очень сложный, требует большого участия, большого количества служб. Со стороны РЖД идет работа по всей линейке организации движения. Расписание, организация движения поездов, работа станций, подвижной состав, тяговое энергоснабжение, системы СЦБ и связи — всё, что необходимо для подготовки к старту. Кроме этого, в РЖД занимаются экономикой, тарифами, договорной работой и экономикой всего проекта. Со стороны Москвы благоустройством, архитектурой, планировкой и строительством занимается департамент транспорта. Все в одной большой совместной команде.

— Какие задачи на данный момент стоят по улучшению МЦД?

— Сегодня мы запустились, движение стартовало, но при этом есть целый набор задач, которые надо решить сейчас. Это, во-первых, удлинение составов, потому что «Иволга» изначально шестивагонной комплектации, сейчас состав будет удлиняться постепенно до 11-вагонного путем постепенной поставки новых составов и их удлинения. С другой стороны, это вопрос отладки расписания движения. Мы пока находимся в процессе изменения поездов движения дальнего следования, отлаживаем движение поездов дальнего пригорода. Между этим всем выстраиваем этот тактовый пятиминутный интервал, он связан во многом и с технологией оборота поездов и на конечных станциях. Например, в Одинцово и Лобне нужно ритмично оборачивать поезда, так чтобы они успевали входить в пятиминутный график.

— Каким образом планируется устранять возможные сбои в движении поездов?

— Любой сбой — это какая-то поломка подвижного состава, она может изменить любой график. Проводится работа по налаживанию графика и удлинению подвижного состава — это те задачи, которые ставятся первоначально. И, конечно, наладить тарифную систему. Сейчас пока действует бесплатный проезд, все системы надо «поженить» между собой. Систему ЦППК, систему метрополитена, доделать вопрос, связанный с валидацией карты

«Тройка», работой турникетов. Там есть вопрос, связанный с бесперебойным питанием, чтобы не было никаких сбоев. Вот эта работа сейчас ведется.

— Будет ли увеличиваться пассажиропоток на новом диаметре?

— С самого начала, когда мы прогнозировали пассажиропотоки, говорилось о том, что пассажиропоток будет расти. Это связано прежде всего с интенсификацией движения. Раньше, когда поезд ходил с перерывами, не пользовались этим сервисом. Например, в обеденный перерыв. Сегодня, когда поезд ходит каждые 5–10 минут, мы начинаем ориентировать свой маршрут ежедневный в том числе на железную дорогу. Пассажиропоток будет постепенно расти, также как он растет на МЦК. Другое дело, что сегодня многие пассажиры, например, пытаются попасть именно в «Иволгу», которая ходит вперемешку с другими видами поездов, при этом все поезда идут в пятиминутном интервале, но «Иволга» может ходить раз в 12–15 минут, и некоторые пассажиры пытаются попасть именно в этот поезд. Постепенно с заменой подвижного состава и с тем, что пассажиры ориентируются до конца в организации движения, поток перераспределится немного, и он не будет так сильно сжат в конкретный поезд. Я думаю, что постепенно пассажиропоток вырастет и в дневной перерыв, в дневное время, не только в час пик, когда люди начнут пользоваться МЦД не только как наземным метро.

— На ваш взгляд, цифра в 220 млн человек в год на двух диаметрах достижима?

— Я думаю, что вполне вероятно. Мы, как правило, немного более пессимистичны в прогнозах пассажиропотока. Так было и с МЦК. МЦК сегодня перевозит более 500 тыс. пассажиров в сутки, при этом изначальный расчет был чуть меньше. Сегодня на интервал в 4 минуты перешли. Предварительный прогноз на первые годы был порядка 300 тыс. пассажиров в сутки по одному диаметру — это где-то 70 млн пассажиров в год в пределах Московского региона. Если мы берем пригород, то там немного побольше, порядка 100–110 млн человек. Когда мы говорим про два диаметра и в перспективе видим 250 млн человек, это вполне достижимая цифра к 2021 году, учитывая, что МЦД — это не только городской трафик, но и пригородный пассажиропоток, который постоянно растет. Он и до этого имел положительный рост и без МЦД, а с МЦД будет расти еще быстрее.

— Жителям пригорода выгоднее МЦД или электричка?

— Раньше у нас была тарифная система по зонам. То есть был нарезан весь маршрут по зонам, и если вы ехали, допустим, из Подольска в Москву или чуть дальше центра, то у вас получалось больше 100 рублей, потому что вы захватывали много-много зон. Сейчас есть фактически зона московская и зона МЦД. Для пассажира, который пользовался электричкой плюс метро, однозначно, новый тариф дешевле, потому что 45 рублей включает в себя и проезд на поезде, и пересадку в метрополитен бесплатную. До этого вам бы пришлось заплатить сначала за поезд по тарифной сетке по зонам, потом заплатить еще за метро. Ну а если вы едете в московской зоне МЦД, то там практически единая стоимость метрополитена.

— Где будут находиться перехватывающие парковки?

— Мы позиционируем МЦД как наземное метро. Сегодня и до метро можно доехать и оставить авто на перехватывающей парковке. Когда мы говорим про МЦД, то, очевидно, точно так же перехватывающие парковки должны появиться рядом с наземным метро. Вы точно так же можете приехать к станции наземного метро МЦД и там оставить свой автомобиль и не ехать, например, глубоко в город, чтобы искать перехватывающую парковку. Поскольку полигон МЦД шире полигона метрополитена, фактически перехватывающая парковка может находиться в границах Московской области, ближайшего Подмосковья. И для этого вам автомобиль не надо везти глубоко в город. Кроме этого, в области легче организовать перехватывающую парковку. Побольше пространства, не такая тесная городская застройка. Может быть, больше емкость автомобилей. Мы рассчитываем на то, что автомобилисты почувствуют комфорт и удобство МЦД и начнут оставлять свои автомобили на парковках и ездить на поезде.

— Каковы первые итоги запуска МЦД?

— В целом пассажиры довольны. Конечно, есть замечания пассажиров относительно коротких составов, относительно сбоев движения. Это сейчас в работе, все замечания, которые оставляют пассажиры, их слышат. Регулярно проходят штабы в РЖД, которые направлены на то, чтобы оперативно решать все эти вопросы. Но в целом проект запущен, он работает, мы видим, что пассажиры им пользуются. Дальше постепенно отладится движение, удлинятся составы, заработает тарифная система и начнется планомерная работа по организации следующих проектов и других диаметров.

<https://iz.ru/948567/video/oleg-pokusaev-vse-sistemy-nado-pozhenit-mezhdu-soboi>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.29; ДВЕ ТРЕТИ СУБЪЕКТОВ РФ ЗА РАСПРОСТРАНЕНИЕ "ПЛАТОНА" НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ - МИНТРАНС

Минтранс обсуждает с субъектами РФ возможность предоставления им права на введение платного проезда большегрузов по региональным автодорогам, две трети регионов поддерживают инициативу, заявил журналистам первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** в пятницу.

"Мы продолжаем работу в этом направлении, ждём позицию регионов по этому вопросу, в том числе по протяжённости дорог, которую они бы видели. Доформируем и будем докладывать", - сказал **Алафинов**.

"Большинство регионов, нами опрошенных - более 66 - за. Но это (введение платного проезда по региональным дорогам - ИФ) в любом случае будет их право, не обязанность. Они сами будут выбирать участки дорог, мы сейчас как раз вот это отработываем. Более 66 регионов за. Вопрос чувствительный, надо подготовиться", - добавил он.

В начале июля **директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков** говорил "Интерфаксу", что решения о распространении действия системы "Платон" на региональные дороги пока нет. Он отмечал, что в случае его принятия регионы должны будут объяснить размер взимаемой с грузовиков платы. "Сегодня решения нет, и говорить, что когда-то оно будет, я не могу. Что касается размера оплаты - моделируя возможные истории, мы понимаем, что размер платы не может быть выше, чем установлен для федеральных дорог. Каждый субъект, в нашем понимании, должен обосновать размер платы, если такое решение будет принято", - говорил чиновник.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал журналистам, что регионы РФ предлагают распространить действие системы взимания платы с грузовиков "Платон" на ряд наиболее загруженных грузовым транспортом региональных автодорог.

"Знаю о некоторых инициативах в этой сфере (распространения действия системы взимания платы с грузовиков на региональные дороги - ИФ). Они не предполагают некой обязательности в этом вопросе. Регионы формулируют это предложение для тех дорог, которые в наибольшей степени загружены грузовым транспортом, который в силу тех или иных причин предпочитает перемещаться на региональные дороги. С учётом, как мы обсуждали на Госсовете, достаточно сложной ситуации в регионах по качеству дорог и, как правило, более низкой несущей способности региональных дорог по сравнению с "федералкой", многие регионы просто говорят о том, что для ряда дорог такие решения им очень важны. Но, поскольку это достаточно серьёзная социальная история, мы ее пока никуда не запускаем - то есть, пока только обсуждаются все возможные варианты по этому поводу", - сказал министр.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191129/1561743506.html>

ТАСС; 2019.11.29; ЗА СУТКИ С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ НОВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-11 ПО НЕМУ ПРОЕХАЛИ ПОЧТИ 19 ТЫС. МАШИН

Почти 19 тыс. въездов и выездов зафиксировано на новом участке под Петербургом трассы М-11 в течение суток со времени его торжественного открытия, которое состоялось в среду с участием президента РФ Владимира Путина. Об этом порталу "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого является ТАСС, сообщили в госкомпании "Автодор".

"В течение 24 часов с момента открытия 8-го участка автодороги М-11 км 646 – км 684 в Ленинградской области и Санкт-Петербурге зафиксировано 18 946 проездов. За первые сутки через пункт взимания платы (ПВП), расположенный перед развязкой с КАД, въехало 4173 машин, выехало – 4218 автомобилей, - сказал представитель компании. - Общее число проездов через ПВП на 646-ом километре вблизи Тосно составило 4940. Большая часть машин (3051) двигалась в направлении Москвы, 1889 автомобилей – в сторону Петербурга. Через пункт взимания платы на 668-м км в районе Колпино и Пушкино на трассу М-11 въехало 2975, а выехало – 2640 автомобилей".

Новый участок был открыт 27 ноября 2019 года, движение автомобилей началось с 17.00. Теперь трасса полностью введена в эксплуатацию – от Москвы и до Санкт-Петербурга. В результате общественного голосования для дороги выбрано имя "Нева".

На всем протяжении трасса принадлежит к высшей технической категории, не имеет перекрестков в одном уровне, светофоров, наземных пешеходных переходов. Максимальная разрешенная скорость – 110 км/час, обход Вышнего Волочка, где можно разогнаться до 130 км/час. Весной 2020 года планируется увеличить скоростной режим до 130 км/час и на других участках трассы.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/za-sutki-s-momenta-otkrytia-novogo-ucastka-trassy-m-11-po-nemu-proehali-pocti-19-tys-masin>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2019.11.29; МИНФИН ОСТАВИТ БЕЗ БЮДЖЕТНЫХ ДЕНЕГ НОВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА; КАБМИН НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ФИНАНСОВО ПОМОЧЬ РЖД СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ В КАЗАНЬ. ОДНАКО СТРОИТЬ ВСМ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ РЖД ДОЛЖНЫ БУДУТ НА СВОИ СРЕДСТВА

Заместитель министра финансов Андрей Иванов заявил, что его ведомство не намерено выделять бюджетные средства на строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург. Об этом он заявил РБК в кулуарах форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса».

Вместе с тем он отметил, что у правительства пока нет решения по тому, стоит ли финансировать участок высокоскоростной железной дороги до Казани. «В большой федеральной команде есть решение по трассе Москва — Санкт Петербург, и эта трасса, по нашим оценкам, не требует привлечения дополнительных бюджетных финансов. На шестилетку именно по этой трассе есть решения, других (по железной дороге до Казани. — РБК) пока нет. Достаточно средств, учтенных в долгосрочной программе развития РЖД», — сказал он.

РБК направил запрос в пресс-службу РЖД.

Изначально РЖД предлагали реализовать два отдельных проекта высокоскоростных магистралей — от Санкт-Петербурга до Москвы и от Москвы до Казани. В июне на ПМЭФ помощник президента Андрей Белоусов заявлял, что правительство намерено выбрать один из этих вариантов. «Я думаю, что будет или/или, потому что оба проекта дорогостоящие. Думаю, что решение будет в этом году», — говорил Белоусов, отмечая, что строительство магистрали в Казань вызывает сомнения с точки зрения пассажиропотока.

Позднее было принято решение объединить оба проекта в магистраль Санкт-Петербург — Нижний Новгород. РЖД предложили включить единую магистраль в федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Ее совокупную стоимость в РЖД оценили в 2,3 трлн руб. Из них на строительство участка Петербург — Москва протяженностью 659 км должно пойти 1,59 трлн руб. и 30,6 млрд — на его проектирование. Еще 530 млрд руб. будет стоить участок Москва — Нижний Новгород, протяженность которого составит 421 км. РЖД просили предоставить им на этот проект 600 млрд руб. из федерального бюджета, 1,695 трлн руб. должны были составить внебюджетные инвестиции.

По данным «Коммерсанта», из 600 млрд руб. господдержки 400 млрд руб. должны быть предоставлены в виде капитального гранта (по 200 млрд руб. на участки Санкт-Петербург — Москва и Москва — Нижний Новгород) и еще 200 млрд руб. в виде займа из Фонда национального благосостояния (ФНБ) по ставке «инфляция плюс 1%».

Строительство скоростной магистрали Петербург — Москва — Нижний Новгород за 2,3 трлн руб. поддержал министр экономического развития Максим Орешкин. Он сообщил, что в правительстве просчитывается модель финансирования проекта. Сколько средств правительство готово выделить на строительство проекта РЖД из бюджета, он не уточнял.

<https://www.rbc.ru/economics/29/11/2019/5de0f9789a794745559f3f62>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7229151>

<https://rns.online/transport/Minfin-poka-ne-sformuliroval-pozitsiyu-po-videleniyu-RZHD-40-mlrd-iz-FNB-2019-11-29/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН МАН; 2019.11.29; ДОРОЖАТ ДОРОГАМИ; В ТРЕТИЙ РАЗ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ОНФ ПРИЗНАЛ ДОРОГИ ТЮМЕНИ ЛУЧШИМИ В СТРАНЕ

В этом году в Тюменской области в общей сложности отремонтировано свыше полутысячи километров дорог различного назначения, начиная с подъездов к садоводческим товариществам. Достойный, весьма ощутимый результат реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Работы шли на территориях многих муниципальных образований. На старте сезона в плановом перечне значилось свыше четырехсот объектов, и сбоев не произошло. К примеру, в "столичном" Тюменском районе приведено в нормативное состояние 94 километра дорожно-транспортной инфраструктуры. В Нижнетавдинском районе обновлено асфальтовое покрытие на нескольких участках шоссе, соединяющего Тюмень с районным селом. На все объекты ушло около шести миллиардов рублей.

В следующем году акцент будет сделан на ремонте и реконструкции дорог в некоторых отдаленных муниципалитетах, прежде всего в таежных Тобольском и Вагайском районах. Для них объем целевого финансирования будет увеличен, сообщил губернатор Александр Моор. Власти, планируя географию, бюджеты и график предстоящих работ, ориентируются не только на данные профильных подразделений правительства области, на запросы глав администраций, местных депутатов, но и на пожелания рядовых жителей. Помогают их учитывать интернет-ресурсы: специализированный сайт проекта bkdrf.ru, порталы "Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог" и "Тюмень - наш дом", странички в соцсетях.

По словам советника департамента аппарата полпредства в УрФО Елены Симоненко, около 78 процентов жителей западносибирского субъекта РФ позитивно оценивают качество автомобильной сети родного края.

Так, в конце сентября и в октябре на созданном ранее ВКонтакте "под нацпроект" разделе "Дороги Тюменской области" проводился соответствующий опрос среди подписчиков

публика. А, скажем, мнения дачников, существенная доля которых уже круглогодично живет в своих домах на загородных участках, анализировали в межрегиональном отделении Союза садоводов России, в общественном совете при Главном управлении строительства. В итоге за один сезон удалось сделать достойные подъезды к одиннадцати садово-огородническим массивам.

Общественное мнение - важнейший критерий для оценки темпов и качества дорожно-строительных работ.

По итогам 2018 года, здесь более 61 процента региональных дорог соответствовало нормативам, что намного выше среднероссийского результата. Судя по итогам ударной работы в 2019 году, показатель должен заметно вырасти.

В данной связи закономерным выглядит лидерство Тюмени в рейтинге качества городских дорог, составляемым экспертами Народного фронта на основе тщательных технических замеров.

<https://rg.ru/2019/11/29/reg-urfo/onf-v-tretij-raz-priznal-dorogi-tiumeni-luchshimi-v-strane.html>

ТАСС; 2019.11.29; УЧАСТОК ДОРОГИ ИЗ ВЛАДИМИРА В АРЗАМАС ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ОТКРЫЛИ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Участок с 9-го по 19-й км автомобильной дороги Владимир - Муром - Арзамас протяженностью 11,5 км с обходом деревни Бараки открыли в пятницу во Владимирской области. Проект обошелся в 2,5 млрд рублей, передает корр. ТАСС.

"Строительство данного объекта позволило вывести транспортный поток за пределы населенного пункта Бараки, где имеются устойчивые очаги аварийности с пострадавшими, пешеходные переходы. Также реализация этого проекта позволила обустроить пересечение с автодорогой Владимир - Гусь-Хрустальный с устройством развязки в двух уровнях, что многократно повысит безопасность дорожного движения. Протяженность трассы составила 11,5 км, стоимость - около 2,5 млрд рублей, примерно поровну за федеральный и областной счет", - сказал журналистам директор департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области Алексей Косилов.

Он уточнил ТАСС, что строительство участка дороги велось в течение четырех лет, объект стал самым крупным дорожным проектом, сданным в 2019 году в регионе. Интенсивность движения по новой дороге составит около 14 тыс. автомобилей в сутки, расчетная скорость движения - до 120 км/ч. На участке установлено более 11 км барьерного ограждения, а также ведутся работы по устройству наружного освещения.

Всего с начала года, по данным регионального департамента транспорта и дорожного хозяйства, во Владимирской области было отремонтировано 100,7 км дорог региональной сети, до конца года планируется отремонтировать 120 км дорог местного значения, построить 11,3 км дорог к шести сельским населенным пунктам. Кроме того, за счет нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в 2019 году дорожники отремонтировали более 83 км автодорог, в том числе 58 км дорог регионального значения, объем финансирования по нацпроекту составил 914 млн рублей, из них 576 млн - в рамках городской Владимирской агломерации.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastok-dorogi-iz-vladimira-v-arzamas-za-25-mlrd-rub-otkryli-vo-vladimirskoj-oblasti>

ТАСС; 2019.11.29; ДОРОГА НОВОСИБИРСК - ПАВЛОДАР МОЖЕТ БЫТЬ СДАНА НА ДВА ГОДА РАНЬШЕ СРОКА

Строительство дороги от Новосибирска до Павлодара в Казахстане, которое ведется по нацпроекту "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД), может быть закончено в 2020 году - на два года раньше изначально запланированных сроков ввода трассы,

сообщил в пятницу в пресс-центре ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

"У нас сроки ввода [дороги Новосибирск - Кочки - Павлодар] - 2023 год. Мы постараемся объект ввести в 2020 году. Там есть вопросы по переустройству проходящего рядом газопровода, если мы этот вопрос решим, то постараемся объект ввести к концу следующего года, что позволит сэкономить более 100 млн рублей областного бюджета", - сказал Костылевский.

Министр пояснил, что ускорение строительства объекта связано с активной работой руководства региона по привлечению федерального финансирования для объектов, включенных в нацпроект. "В конце года нам были дополнительно выделены 731 млн рублей, потому что мы подтвердили, что дополнительно выполняем работы с надлежащим качеством. Из этих денег порядка 100 млн рублей было направлено на этот объект", - отметил Костылевский.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/DA01E91D1B643E70432584C10021403B>

ТАСС; 2019.11.29; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ НА 11% ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАНЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

Власти Новосибирской области, благодаря активной работе местных дорожно-строительных организаций, смогли отремонтировать 186 км автодорог вместо запланированных первоначально 167 км в 2019 году по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Об этом в пресс-центре ТАСС в пятницу сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

"В начале года перед нами стояла задача отремонтировать 167 км дорог по нацпроекту. По итогам 2019 года мы выходим с цифрой почти на 20 км больше этого значения - 186 км", - сказал министр.

По его словам, ввод в эксплуатацию дополнительных километров дорог был достигнут за счет активной и качественной работы подрядных организаций. Как отметил Костылевский, объем финансирования по нацпроекту в этом году составил 6,1 млрд рублей (3 млрд рублей составили средства из федерального бюджета, 2,8 млрд рублей - из областного и 300 млн рублей - из муниципального).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novosibirskaa-oblast-na-11-perevypolnila-plany-po-remontu-dorog-v-2019-g-po-nacproektu>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2019.12.02; «ЗАЙЦЕВ» НЕТ: ОПЛАТА КАРТАМИ В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ ВЫРОСЛА ВТРОЕ; ПОВСЕМЕСТНОМУ РАСПРОСТРАНЕНИЮ СЕРВИСА МЕШАЮТ КОНСЕРВАТИЗМ И ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИЙ

За год — с октября 2018-го по октябрь 2019-го — доля операций по оплате наземного транспорта с помощью банковской карты выросла в три раза, следует из консенсус-опроса «Известий» топ-50 кредитных организаций. В одном только Сбербанке количество транзакций в октябре составило 66 млн. Платежные системы отчитались, что таким способом автобусы или трамваи можно оплатить уже в 170 российских городах. Популярность сервиса стоит оценивать именно по наземному транспорту, поскольку на оплату проезда метро с помощью «пластика» во многих городах есть скидки. Хотя единоразовый проезд по карте на 4–6 рублей дороже, клиенты готовы платить за удобство, считают опрошенные «Известиями» банковские эксперты. По их словам, это также поможет сократить количество «зайцев».

В автобус с картой

В среднем доля оплаты наземного транспорта среди всех транзакций по картам в октябре 2019 года составила 3–4,5% — в том же месяце в прошлом году средний показатель был

1–1,5%. Особенно активно растет оплата проезда в автобусах, например, в Новикомбанке отметили увеличение количества таких операций в 10 раз. Объем также вырос — только за последние четыре месяца на 75%, подчеркнули в банке «Санкт-Петербург». В ТКБ сообщили, что лидирующие регионы по увеличению количества транзакций в наземном транспорте — крупные города, такие как Москва, Санкт-Петербург, Казань, Новосибирск и Нижний Новгород.

Клиенты активно пользуются возможностями по оплате наземного транспорта банковской картой или смартфоном — об этом говорит и увеличение частоты транзакций, рассказал руководитель дирекции перекрестных продаж и кредитных карт ОТП Банка Алексей Щавелев. По словам операционного директора Почта Банка Елены Мохначевой, хотя акции по скидкам на проезд в основном запускаются в метро, а не в наземном транспорте, это помогает популяризовать новый способ оплаты.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Покрытие сервисом по оплате транспорта банковской картой исчисляется десятками городов: платежная система Visa запустила такую возможность более чем в 170 российских населенных пунктах, Mastercard — более чем в 100, а «Мир» — более чем в 70, сообщили «Известиям» в пресс-службах этих организаций. В Visa заявили, что каждый год оборудуют транспорт таким сервисом в 20–30 городах по всей стране.

В ряде регионов уже обеспечена возможность оплатить поездку в транспорте как по полной стоимости, так и с учетом социальных льгот держателя карты, подчеркнули в пресс-службе «Мир». По картам Visa есть возможность учитывать количество поездок в транспорте, оплаченных банковской картой, и в зависимости от их числа предлагать более выгодный тариф на основе действующей сетки, рассказали в пресс-службе международной платежной системы.

В портфеле проектов Сбербанка в общественном транспорте оплата банковскими картами занимает 48%, а в следующем году ее доля достигнет 70%. Только в октябре россияне расплатились за проезд «пластиком» через Сбербанк 66 млн раз, подчеркнули в кредитной организации. Новый способ списания средств постепенно полностью заменит покупку одноразовых билетов в кассах, ожидают в ВТБ.

Консерватизм и покрытие

Тем не менее большая часть населения относится к новшествам с опаской — из-за этого такой способ оплаты в следующем году вырастет не более чем на 20%, ожидает директор по развитию розничных продуктов Ак Барс Банка Александр Пронягин.

Основной ограничивающий фактор — готовность инфраструктуры приема: важно, чтобы человек понимал, что проездной ему не нужен и он сможет оплатить проезд банковской картой в 100% случаев, считает **директор департамента** платежных карт Промсвязьбанка Александр Петров. По его словам, также важно повсеместно реализовать сервис для сохранения льгот и бонусов на транспорт по банковскому «пластику».

Ценовая политика транспортных компаний также должна меняться в соответствии с рынком, считает руководитель дирекции развития розничного и электронного бизнеса МКБ Алексей Охорзин. Он пояснил, что сейчас большая часть оплаты приходится на периоды акций от платежных систем, но для массового перехода на использование в автобусах, трамваях и метро «пластика» стоимость оплаты таким способом должна быть эквивалентна цене поездки не только в одиночном билете, но и в абонементе.

— Внедрение приема банковских карт экономит время и средства транспортных компаний на обслуживание пассажиров, сокращаются очереди, а гости городов могут не изучать новые для себя системы оплаты проезда, — рассказал директор по развитию цифровых платежей Mastercard в России Антон Шигапов.

В ЦБ сообщили, что приветствуют работу участников рынка по внедрению бесконтактных технологий в различных сферах, в том числе и в транспортной. В **Минтрансе** «Известиям» не ответили на вопросы о поддержке этого сервиса.

Оплата банковской картой по стандартному тарифу (вне промоакций) на 4–6 рублей дороже, чем с использованием транспортной карты, в том числе из-за наличия комиссий участников транзакции — банков и платежной системы, посчитал управляющий директор рейтингового агентства НКР Станислав Волков. Он добавил, что многие клиенты готовы платить за удобство, особенно те, кто пользуется наземным транспортом нечасто.

Есть пассажиры, которые не оплачивают проезд из-за неудобства покупки билета у водителя или из-за того, что не все пункты продаж на остановках открыты, рассказал директор института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев. По его словам, новый способ покупки билета исключит эту группу неплательщиков и сократит количество «зайцев».

<https://iz.ru/948044/natalia-ilina/zaitcev-net-oplata-kartami-v-nazemnom-transporte-vyrosla-vtroe>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.12.01; В ГД НАЗВАЛИ ФАКТОРЫ, СПОСОБНЫЕ СОКРАТИТЬ ДТП С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

В масштабах страны общественный транспорт, к счастью, не часто попадает в аварии, отметил в беседе с корреспондентом «Российской газеты» первый заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Но если ДТП происходит, то жертвами сразу могут стать несколько десятков человек. И каждый такой случай является резонансным. Выводы после них делаются, но, видимо, недостаточные, раз аварии время от времени все равно повторяются, считает депутат.

- Что конкретно произошло в Забайкалье, говорить рано. Пока лишь есть предварительная версия с лопнувшим колесом, но она может и не подтвердиться, - отмечает Лысаков. - Но если подтвердится, то колесо могло лопнуть по разным причинам. Это и превышение допустимой скорости, и состояние дорожного полотна. Или совокупность факторов. Водитель мог не среагировать быстро на какую-то выбоину на дороге, налетел, автобус тяжелый, колесо лопнуло. Возможно, автобус находился в технически неисправном состоянии.

Депутат приводит статистику: в 6-7 процентах аварий виноваты пьяные водители, 23-25 процентов (в некоторых регионах 50 процентов) ДТП происходит из-за плохих дорог (ямы, выбоины, отсутствие освещения), во всех остальных авариях роль играют личностные факторы. «Сегодня упор делается на то, чтобы ввести как можно больше санкций к водителям и перевозчикам и ограничить скорости. Однако это не всегда помогает. Например, водители, разогнавшись, но увидев на дороге камеру видеофиксации нарушений, начинают резко тормозить, забывая, что за ними тоже едут машины. Вообще на скоростных магистралях аварии происходят реже, чем на дорогах с ограничением скорости. Считаю, что сегодня государством совершенно не задействован такой инструментарий, как просвещение. Уже существуют экспертные оценки, которые говорят, что просмотр даже 15-секундного ролика социальной рекламы об авариях заставляют 60 процентов граждан менять свое поведение на дорогах.

<https://rg.ru/2019/12/01/reg-dfo/v-gd-nazvali-factory-sposobnye-sokratit-dtp-s-obshchestvennym-transportom.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.29; ПЕРВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

В Хабаровском крае планируют создать первое региональное автотранспортное предприятие. Об этом руководитель краевого **минтранса** Валерий Немытов заявил на расширенном заседании правительства региона.

Как сообщает ИА «Хабаровский край сегодня», на сегодняшний день в регионе перевозками занимаются только пять муниципальных предприятий (МУПов), все остальные предприятия — частники.

По словам Немытова, износ техники у предприятий превышает 80%. Обновление автопарка частично проходит в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре, однако в Охотском, Амурском, Вяземском и других районах «с этим просто беда», отметил чиновник.

По подсчетам краевого **минтранса**, ежегодно необходимо обновлять не менее 40 единиц транспорта. На это потребуется около 160–170 млн рублей. Однако таких средств у предприятий нет.

Глава министерства отметил, что ведомство направило письмо-заявку в федеральный **Минтранс** на включение в проект обновления наземного транспорта в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. В случае одобрения заявки, 60% от стоимости машин будет оплачивать федеральный бюджет, остальные 40% будет обязан выплатить краевой бюджет.

<https://iz.ru/948908/2019-11-29/pervoe-transportnoe-predpriatie-mozhet-poiavitsia-v-khabarovskom-krae>

RNS; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ

Строительство моста из России в Китай завершено, заявил губернатор Амурской области Василий Орлов на открытии международного Амурского экономического форума.

«В регионе завершено строительство мостового перехода через реку Амур, начался процесс оформления документов», — говорится в официальном сообщении на сайте правительства Приамурья.

Также в сообщении отмечается, что в ближайшее время состоится торжественное открытие газопровода «Сила Сибири», по которому начнутся поставки российского газа в Китай.

Согласно проекту, после ввода моста в эксплуатацию пассажиропоток составит около 5500 человек в сутки. По нему каждый день смогут проезжать 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса и 68 легковых автомобилей, уточняют в Минвостокразвития.

<https://rns.online/transport/V-Blagoveschenske-zaversheno-stroitelstvo-mosta-chez-amur-v-Kitai-2019-11-29/>

На ту же тему:

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

<https://tass.ru/ekonomika/7225395>

<https://www.1tv.ru/news/issue/2019-11-29/12:00#2>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/819041/cid/1/>

ТАСС; 2019.11.29; ПО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ПРОЕХАЛА СПЕЦТЕХНИКА

Тестовый запуск спецтехники, которая участвовала в строительстве российской части моста Благовещенск - Хэйхэ (Китай), произвели после торжественной сдачи объекта, сообщили ТАСС в пресс-службе Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики.

"Основные этапы строительства российской части автомобильного моста из России в Китай официально завершены. Сегодня его посетили министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов и губернатор Амурской области Василий Орлов. После торжественной сдачи объекта по мосту в тестовом режиме прошло четыре единицы спецтехники, участвовавшей в его строительстве", - сообщили в пресс-службе.

Проект моста удалось реализовать без привлечения бюджетных денег. Для его строительства была использована концессионная модель. Она предусматривает

строительство и эксплуатацию мостового перехода на коммерческой основе в расчетный период: строительство три года и эксплуатация 16 лет за счет взимания платы за проезд.
<https://tass.ru/ekonomika/7226341>

ТАСС; 2019.11.29; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ОЖИДАЕТ РОСТА ТУРПОТОКА И ГРУЗОБОРОТА ПОСЛЕ ВВОДА МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР

Ввод в эксплуатацию российско-китайского моста через реку Амур позволит увеличить грузооборот до 4 млн тонн, а турпоток - до 2 млн человек в год. Об этом заявил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов в эфире телеканала "Россия-24".

"По данным наших таможенных служб, за 2018 год грузооборот составил 500 тысяч тонн грузов. По финансово-экономическому обоснованию, которое мы прилагали к строительству этого проекта, [грузооборот] возрастет до 4 млн тонн. В том числе и туристический поток пассажиров, которые приедут с обоих берегов рек. Допустим, в 2012 году самый пик был: китайцев посетило где-то 1,2 млн туристов. Мы по финансово-экономическому обоснованию прогнозируем до 2 [млн туристов]", - сказал он.

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СИС). По мосту в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/ekonomika/7225855>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191129/1561732489.html>

ТАСС; 2019.11.29; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ОТКРОЕТСЯ ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР

Пассажирское движение по автомобильному трансграничному мосту через реку Амур между Благовещенском и китайским городом Хэйхэ будет открыто примерно через 1,5 года, сообщил журналистам в пятницу министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

"Если мы говорим о пассажирском грузопотоке, то он будет возможен после того, как будет построен пункт пропуска по постоянной схеме. По временной схеме это законодательством запрещено. Поэтому еще порядка полутора лет наши люди не будут иметь возможности использовать мост как туристы, пересекая его на автобусах", - сказал министр.

Он добавил, что в этом году также началось строительство трансграничной канатной дороги, и выразил уверенность, что это будет гораздо более удобный вид транспорта для туристов.

Козлов отметил, что вопрос совместного строительства российско-китайского железнодорожного моста через Амур будет решаться после оценки экономической модели работы автомобильного пограничного моста.

"По межправительственному соглашению, у нас предусмотрено строительство совмещенного мостового перехода - это автомобильный и железнодорожный мост. Железнодорожный мост, конечно, обладает совсем другой пропускной способностью, это очень серьезная перспектива. Мы с китайскими партнерами договорились о том, что рассматривать вопрос строительства железнодорожного моста будем после того, как увидим, как сложилась экономическая модель по автомобильному мосту", - сказал министр.

Он также выразил надежду, что если имеющиеся прогнозы по работе автомобильного моста оправдаются, то и реализация проекта железнодорожного моста станет возможна.

<https://tass.ru/ekonomika/7225889>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191129/1561733110.html>

ТАСС; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ОТКРЫЛИ ПЕРВУЮ В РЕГИОНЕ СТАНЦИЮ ДЛЯ ЗАРЯДКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Компания "Русгидро" в пятницу открыла в Благовещенске первую в Амурской области станцию для быстрой зарядки электромобилей, первое время она будет бесплатной, сообщила пресс-служба энергокомпании.

Амурская область входит в пятерку лидеров среди регионов России по количеству электромобилей, и их число здесь ежегодно удваивается. Открыть зарядную станцию в Благовещенске решили по просьбе жителей, которые хотят купить электромобили, но боятся сделать это из-за отсутствия станции.

"Новая зарядная станция установлена у здания общественно-культурного центра (в центральной части Благовещенска, возле набережной Амура - прим. ТАСС). <...> Для демонстрации ее возможностей и функций в первое время зарядка будет бесплатной", - сказали в пресс-службе. До конца года "Русгидро" планирует открыть в Благовещенске еще три подобных станции - на парковках двух торгово-развлекательных центров и у офиса нового единого расчетного центра "Дальневосточной энергетической компании" (входит в Группу "Русгидро").

В ходе проходящего в Благовещенске Амурского экономического форума объявлено о подписании между "Русгидро" и администрацией Амурской области соглашения о сотрудничестве в области развития электротранспорта, включая общественный - электробусы.

Как заявил во время открытия станции директор департамента стратегии и ИР "Русгидро" Дмитрий Беляев, новое направление бизнеса компании связано не только с высоким спросом со стороны автолюбителей, но и со стремлением предприятия развивать современный и экологически чистый вид транспорта. "Экологическая ответственность - это важнейший приоритет "Русгидро" как крупнейшего российского энергохолдинга, - заявил Беляев. - Наша экологическая политика предполагает увеличение установленной мощности низкоуглеродной генерации, снижение выбросов парниковых газов. <...> Поддерживая развитие электротранспорта, который замещает традиционные автомобили, мы вносим дополнительный вклад в обеспечение чистого будущего".

В сентябре 2019 года "Русгидро" открыла первую на Дальнем Востоке сеть зарядных станций, она расположена в Приморском крае. В планах компании развитие этого направления и в Хабаровском крае. "Прорабатывается возможность размещения зарядных станций таким образом, чтобы обеспечить возможность поездок на электромобилях между ключевыми городами Дальнего Востока", - пояснили в пресс-службе.

<https://tass.ru/v-strane/7225189>

ТАСС; 2019.11.29; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ СЕТЬ ЗАПРАВОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ

В Благовещенске планируют открыть сеть станций для зарядки электромобилей. Первая подобная электростанция уже появилась на стоянке общественно-культурного центра. В ближайшее время ожидается открытие еще трех электрозаправок. Об этом сообщается на официальном портале администрации Благовещенска.

Открытие электрозаправки состоялось в рамках Амурского экономического форума, который проходит в столице области. Станция позволяет подзарядиться сразу двум автомобилям - на быстром и долгом режимах. На электрозаправке установлены три вида разъемов, что позволяет подключиться к ней практически любому электрокару.

До конца текущего года электрозаправка будет работать бесплатно. Затем стоимость составит порядка 11 рублей за киловатт быстрой зарядки и 8 рублей — медленной. Оплата производится с помощью карты или через мобильное приложение.

По словам заместителя мэра города Благовещенска Максима Ноженкина, в следующем году планируется оснастить электрозаправками территории торговых центров и выезды из города. В настоящий момент отрабатывается вопрос о городском электротранспорте.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-blagovesenske-planiruut-otkryt-set-zapravok-dla-elektrokarov>

ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.29; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ

В столице завершено строительство Северо-Западной хорды. Сегодня открыли балочный мост через 9-й шлюз Канала имени Москвы - это последнее сооружение в составе новой скоростной магистрали и первая в России переправа с 200-метровыми пролетами, которые не требуют дополнительных опор.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/819077/cid/1/#>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.29; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАПЛАТИТ ДО 5,6 МЛРД РУБ. ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ВЫЕЗДА ИЗ САМАРЫ

Управление автомобильными дорогами Самарской области объявило электронный аукцион на выбор подрядчика строительства автомагистрали из центра к окраинам Самары, которая обеспечит выезд из города на федеральную трассу М-5.

Как говорится в материалах на сайте госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляет 5,6 млрд рублей. Заявки от потенциальных участников принимаются до 13 декабря. Аукцион будет проведен в тот же день.

Планируется, что наибольший объем финансирования придется на 2022 год - 2,7 млрд рублей. В 2020 году финансирование ожидается на уровне 0,5 млрд рублей, в 2021 году - 2,4 млрд рублей.

Строительство автомагистрали, которая позволит снизить загруженность дорог в южном направлении от областного центра, является составной частью проекта "Мостовой переход "Фрунзенский". Проект предполагает возведение Фрунзенского моста через реку Самару (протяженностью 667 метров) с 4-6 полосами движения, моста через озеро Банное (длина - 79,6 м), подходов к ним, а также дороги от Фрунзенского моста до окраин города. Как пояснили "Интерфаксу" в пресс-службе министерства транспорта и автомобильных дорог региона, в первую очередь проекта вошли работы по строительству двух мостов и подходов к ним.

Стоимость строительства первой очереди оценивается в 12,3 млрд рублей, подрядчиком выступает АО "Стройтрансгаз" (МОЕХ: STGZ). Ожидается, что возведение объектов первой очереди завершится в ближайшее время и до конца 2019 года движение по Фрунзенскому мосту будет открыто.

Строительство автомагистрали до окраин Самары протяженностью 7,78 км с двумя разноуровневыми развязками вошло во вторую очередь проекта.

"Изначально проект "Мостовой переход "Фрунзенский" предусматривал третий и четвертый этапы строительства. Но пока об их реализации говорить рано", - отметил представитель областного **Минтранса**.

В настоящее время в Самаре действуют три автомобильных моста через одноименную реку: мост по Главной улице, соединяющий центр города с Куйбышевским районом, Южный мост и Кировский мост, идущий из спального района.

ТАСС; 2019.11.29; ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА НАЧНЕТ РАБОТАТЬ ЗИМОЙ НА ТРАССЕ "ТАВРИДА" В КРЫМУ

Диспетчерская служба, которая займется координацией работы снегоуборочной техники на трассе "Таврида", с 1 декабря начнет принимать заявки от водителей в Крыму. Об этом в пятницу сообщил в своем Telegram-канале **минтранс** региона.

"С 1 декабря начнет работу диспетчерская служба АО "ВАД", которая будет координировать работу на участках. Диспетчерская служба АО "ВАД" будет работать во взаимодействии с диспетчерской Службы автомобильных дорог, ГИБДД и МЧС. В случае получения информации о необходимости усилить контроль за состоянием покрытия на каком-либо участке "Тавриды", диспетчер будет связываться с субподрядной организацией, чтобы та выставила дополнительную технику", - говорится в сообщении.

С этой зимы обработкой трассы "Таврида" противогололедными материалами и уборкой снега займется новая субподрядная организация, которая уже полностью укомплектована техникой. "В этом сезоне зимнее содержание открытых участков "Тавриды" от Керчи до Симферополя передано субподрядной организации, которая задействует для посыпки и уборки трассы 19 единиц техники. Заключен договор с метеорологической службой, которая заблаговременно информирует о предстоящих изменениях погоды", - сообщили в **Минтрансе** Крыма.

Заготовлено 650 т противогололедных материалов из 1850 т, которые потребуются на весь сезон, отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/v-strane/7228479>

ТАСС; 2019.12.02; РЖД ПОДГОТОВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ИХ ПОВЕДЕНИЯ

«Российские железные дороги» планируют активнее использовать данные, полученные на основе анализа поведения пассажиров, чтобы готовить для клиентов персонализированные предложения. Об этом сообщил журналистам директор РЖД по информационным технологиям Евгений Чаркин.

«Мы хотим давать возможность клиенту получить именно то, в чем он нуждается, для этого нужно понимать тренды его поведения, естественно, уважая все законы о [защите] персональных данных. Вот это то, что мы планируем делать. Через приложение, через пуш-уведомления и так далее. В том числе мы сейчас прорабатываем возможность более точечной аналитики по нашим клиентам с нашим... контакт-центром. Коллеги тестируют технологию: когда клиент звонит, то оператор сразу видит историю его обращений, историю его заказов для того, чтобы иметь возможность предлагать те сервисы, которые ему могли бы быть интересны», - сказал Чаркин.

Он добавил, что для составления более точного портрета клиента компании будут использоваться, в том числе данные сотовых операторов - также с условием соблюдения закона о защите персональных данных.

Анализ поведения пассажиров - это одно из направлений, которые РЖД развивают в рамках стратегии цифровой трансформации холдинга до 2025 года. Совет директоров РЖД утвердил ее в конце октября. Стратегия включает в себя создание и развитие восьми цифровых платформ, в том числе для организации мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок, оптимизации внутренних процессов компании, строительства и диагностики состояния инфраструктуры и управления транспортно-логистическими узлами. По оценке РЖД, экономический эффект от реализации программы цифровой трансформации для компании составит 153 млрд рублей, совокупный эффект для страны - 400 млрд рублей. Среди технологий, которые планируют использовать РЖД - интернет вещей, Big Data и блокчейн. Инвестиции в реализацию программы составят около 100 млрд рублей, общая сумма инвестиций в IT составит 220 млрд рублей до 2025 года.

Изучение квантовых коммуникаций

«Российские железные дороги» нанимают сотрудников в недавно созданный департамент квантовых коммуникаций, налажено взаимодействие с тремя российскими центрами компетенций, сообщил журналистам директор по информационным технологиям.

«У нас в принципе в стране есть три центра, которые сейчас занимаются квантовыми коммуникациями. Это ИТМО (Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики), это МГУ, это Российский квантовый центр, поэтому все кадры, они находятся там, которые что-либо понимают в этом направлении. У нас сейчас появился руководитель этого департамента [квантовых коммуникаций], который раньше работал в ИТМО, и сейчас задача - наполнить его кадрами. Сейчас департамент находится в стадии кадрового набора», - сказал Чаркин.

Он напомнил, что согласно соглашению, подписанному с правительством России, РЖД стали ответственными за развитие в стране квантовых коммуникаций.

«Мы как компания-лидер [в этой области] должны создать условия для технологического рывка в этом направлении. Что это такое. Это... выстраивание экосистемы, то есть это наука, производственная база, образование, обучение, кадры... создание условий для появления новой продукции по квантовым коммуникациям», - пояснил Чаркин. По словам топ-менеджера, компания подготовила дорожную карту, ее должны утвердить до конца года.

Ранее генеральный директор РЖД Олег Белозеров говорил, что первые разработки в области квантовых коммуникаций холдинг сможет представить уже в 2021 году.

Оборудование складов роботами

По словам Чаркина, РЖД планируют оборудовать терминалы и склады компании роботами, эти планы входят в стратегию цифровой трансформации холдинга до 2025 года.

«Это и внедрение софта, который автоматизирует, с одной стороны. Это поэтапное [внедрение] роботов на операциях на складе, это внедрение датчиков, опять же которые позволят более точно и планировать, и учитывать использование ресурсов, поэтому все, что вы назвали, это у нас в планах. Но с дронами пока это вопрос», - сказал он.

В июле правительство заключило соглашения о намерениях со Сбербанком по направлению «Искусственный интеллект», с РЖД - по направлению «Квантовые коммуникации», с Росатомом - по направлениям «Квантовые вычисления» и «Технологии создания новых материалов и веществ», с Ростехом - по направлениям «Квантовые сенсоры», «Технологии распределенного реестра», «Новые поколения узкополосной беспроводной связи для «Интернета вещей» и связи ближнего и среднего радиуса действия», с Ростехом и Ростелеком - по направлению «Беспроводная связь нового поколения».

<https://tass.ru/ekonomika/7239529>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191202/1561818225.html>

<https://ria.ru/20191202/1561817912.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД СЧИТАЮТ ОКУПАЕМОЙ ПРОГРАММУ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ» ДО 2025 ГОДА

ОАО «Российские железные дороги» оценивает накопленный до 2025 года эффект от программы цифровой трансформации в 153 млрд руб. при инвестициях в 100 млрд руб., сообщил на брифинге директор монополии по информационным технологиям Евгений Чаркин.

Он напомнил, что документ был утвержден на заседании совета директоров компании 28 октября. По словам менеджера, стратегия получила высокую оценку участников этого органа управления, включая экс-главу Австрийских железных дорог (ОБВ) Кристиана Керна.

В программе определены концептуальные основы и принципы трансформации компании в условиях цифровой экономики, приоритетные направления цифровизации, а также необходимые для изменений ресурсы и технологии. Они призваны внедрить в группе РЖД инновации и прорывные технологии, изменить корпоративную культуру, повысить эффективность и сформировать новые бизнес-процессы, а также расширить набор предлагаемых рынку услуг.

В ходе реализации стратегии предполагается формирование восьми цифровых платформ, в том числе - в области мультимодальных пассажирских и грузовых перевозок, транспортно-логистических узлов, линейной инфраструктуры, электронной коммерции, управления перевозочным процессом и тяговым подвижным составом, непроизводственных процессов.

Для этого будут реализованы более 50 проектов на базе таких цифровых технологий, как хранение и управление «большими данными», распределенные реестры, промышленный интернет вещей, квантовые вычисления.

В частности, в сфере грузовых перевозок планируется создание интегрированной CRM-системы взаимодействия с клиентами, внедрение смарт-контрактов (оформление перевозки с разными участниками логистической цепочки) на блокчейн-платформе (протестированы на Северо-Западе РФ), развитие электронной торговой площадки. Эти опции обеспечат индивидуальный подход к клиентам «на основании истории взаимоотношений и их потребностей», а также продажу комплексных транспортных услуг с подтверждением заявок и получением справок на удобном дистанционном портале. В итоге должны вырасти доля ж/д перевозок и доходы от дополнительных сервисов.

Мультимодальную электронную систему в пассажирском сегменте планируется запустить уже в 2020 г. Она предполагает комплексную перевозку пассажиров «от двери до двери» с привлечением сторонних перевозчиков из других видов транспорта. Также предполагается создать площадку для продажи пассажирам дополнительных услуг. Это позволит компании увеличить комиссионные доходы и консолидировать трафик в одном месте для будущей монетизации, а также повысить лояльность пассажиров.

Внедрение интеллектуальных систем управления в перевозочном процессе, а также цифровизация работы станций и обслуживания клиентов в местах выгрузки и погрузки должны будут повысить скорости планирования перевозок, снизить влияние человеческого фактора, нарастить производительность тягового подвижного состава, снизить потери от неграфиковых задержек и остановок поездов.

В локомотивном комплексе планируется реализовать проекты «умный локомотив» и «цифровое депо» (обслуживание техники на основе получаемых данных о ее состоянии), «доверенная среда локомотивного комплекса» (открытая платформа данных производителя, пользователя и сервисной компании). Эти технологии позволят компании иметь точное понимание о текущем состоянии подвижного состава за счет дистанционной и автоматизированной диагностики, а ремонтные работы будут проводиться не по нормативному графику, а по факту износа оборудования. Это позволит удешевить сервис за счет большего межремонтного периода и меньших внеплановых простоев.

Похожий принцип планируется применять при обслуживании линейной инфраструктуры «по фактическому состоянию». Наряду с цифровым моделированием в строительстве и эксплуатации (BIM) и автоматизированной диагностики объектов предполагается ускорить и удешевить проектирование и строительство, а также снизить эксплуатационные расходы.

Также, по словам Чаркина, предполагается автоматизация работы терминально-складского комплекса - внедрение нового софта, роботов для операций на складе, датчиков, которые позволят более точно планировать и учитывать использование ресурсов.

Отдельный блок программы посвящен оптимизации корпоративных процессов - за счет электронного документооборота и налогового мониторинга (с доступом данных со стороны налоговой службы), а также цифрового HR и сервисов для потенциальных сотрудников. В частности, планируется применять искусственный интеллект для рутинных операций. Как ожидается, это повысит производительность труда, сократит сроки заполнения вакансий, снизит риски и административные затраты.

По словам Чаркина, стратегия потребует создания до 2025 г. более 2,5 тыс. новых рабочих мест - «разработчики, аналитики, люди, которые должны управлять данными, технологи, которые должны переложить в цифровые процессы». В том числе под эти цели предполагается переучивать и действующий персонал.

«Казалось бы, машинист должен уйти как профессия. Не будет машиниста при появлении беспилотного локомотива, с одной стороны. С другой стороны, должен быть человек, который выполняет инженерную функцию, который должен обучать систему с компонентами искусственного интеллекта, по сути, быть оператором тягового состава. Это пример изменения компетенций и появления новых профессий», - отметил менеджер.

«После оцифровки рутинных операций люди, которые ими занимаются, должны поменяться с точки зрения компетенций на людей, которые занимаются больше аналитикой, управлением данными. То есть произойдет появление новых профессий, в том числе», - добавил он.

Согласно материалам РЖД, инвестиции в создание цифровой платформы пассажирских перевозок оцениваются в 7,43 млрд руб., грузовых - в 9,65 млрд, транспортно-логистических узлов - в 9,08 млрд, линейной инфраструктуры - 15,93 млрд, автоматизация управления перевозочным процессом - в 3,9 млрд, локомотивами - в 4,29 млрд, внутренними процессами - в 13,37 млрд рублей.

Стратегия предполагает, что к 2025 г. доля электронных билетов в поездах дальнего следования достигнет 70%, цифровых услуг при грузовых перевозках и сопутствующих сервисов - 75%, электронных документов для взаимодействия с участниками перевозочного процесса (включая международный транзит) - 90%, операций обслуживания клиентов без участия человека - 55%. Количество пользователей в группе «Российские железные дороги», использующих отечественное программное обеспечение, планируется довести как минимум до 70%.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ СТИМУЛЫ ДЛЯ СОТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ К СОЗДАНИЮ ВЫШЕК СВЯЗИ ВДОЛЬ Ж/Д СЕТИ

ОАО «Российские железные дороги» открыто для операторов сотовой связи в сегменте развития башенной инфраструктуры вдоль своей ж/д сети, обсуждает с ведомствами механизмы стимулирования к этому.

«(Самостоятельно развивать этот сегмент - ИФ) не планируем - не наш бизнес. У нас другой в этом плане вектор. Мы хотим максимально привлечь участников рынка, дать доступ на нашу инфраструктуру операторам», - сообщил на брифинге директор РЖД по информационным технологиям Евгений Чаркин.

«Для нас это очень важный момент, поскольку от этого зависит качество услуги, которую мы даем нашим пассажирам. В этом смысле у нас есть проблемы в стране, потому что степень покрытия неоднородна, и клиенту сложно объяснить, что сигнал клиенту не мы предоставляем, а оператор, базовые станции которого стоят на сети», - пояснил менеджер.

Он напомнил, что ранее монополия уже реализовывала с «Мегафоном» (МОЕХ: MFON) покрытие линии Москва - Санкт-Петербург, где курсируют высокоскоростные «Сапсаны». Позднее к сотрудничеству подключилась МТС. «Но все равно мы считаем, что эту работу нужно вести более активно, потому что есть очень серьезный запрос со стороны наших клиентов. Поэтому максимально приглашаем участников рынка заходить на инфраструктуру и создавать дополнительные мощности, чтобы сделать услугу более

качественной. Сейчас любой оператор может к нам зайти при получении технических условий и строить свою инфраструктуру. Мы готовы к диалогу об условиях», - заявил Чаркин.

При этом он признал, что сотовым операторам зачастую невыгодно строить башенную инфраструктуру. «Есть три направления, которые перспективны с коммерческой точки зрения. Это Москва - Петербург, Москва - Адлер и Москва - Нижний Новгород, наверное, еще. Остальные направления в этом плане имеют меньшую возможность для монетизации», - отметил он, добавив, что обсуждают механизмы экономического стимулирования сотовых операторов.

«Здесь «Российские железные дороги» в одиночку вряд ли смогут эту проблему решить, поскольку вопрос более системный, государственный: существует же, например, программа покрытия связью сети автодорог. Поэтому мы сейчас ведем активный диалог с Минцифрой и как раз (в поиске - ИФ) подобных инструментов поддержки. Готовим варианты решения этой проблемы», - заявил менеджер, отметив, что «рассматриваются любые варианты», в том числе концессионный.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ОЦЕНЯТ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ЛИЦ ПАССАЖИРОВ

ОАО «Российские железные дороги» оценит эффект от внедрения технологий по распознаванию лиц пассажиров, заявил журналистам директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин.

«С одной стороны, да, мы понимаем, что было бы здорово сделать технологию безостановочного прохода пассажиров от вокзала до состава поезда, вопрос - какой эффект это даст», - сказал он.

«Насколько биометрия даст дополнительный эффект, мы сейчас изучим этот вопрос», - добавил Чаркин.

«Сейчас уже не нужно иметь билет, для того чтобы сесть на поезд, вы подходите, вас быстро проверяют по наличию в базе пассажиров, и вы садитесь», - отметил он.

Первые вагоны с технологией по распознаванию лиц пассажиров в пригородных электропоездах могут появиться через полтора года, говорил гендиректор «Трансмашхолдинга» Кирилл Липа в сентябре. По его мнению, для реализации проекта необходимо решить два базовых вопроса, связанных с установкой оборудования и получением соответствующей лицензии.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД НА ОСНОВЕ BIG DATA СТРОЯТ СИСТЕМУ АНАЛИТИКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ СЕРВИСОВ

ОАО «Российские железные дороги» развивает мультимодальные пассажирские сервисы, строит систему аналитики на основе big data нового сайта, заявил журналистам директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин.

«Следующий шаг - это апгрейт нашего сайта корпоративного, мы сейчас его тестируем, в начале года должны его запустить. В рамках этого проекта у нас и мультимодальные возможности, в том числе для пассажиров предусмотрены», - сказал он.

«Второе направление с точки зрения пассажиров - это аналитика, поскольку, как и с грузами, мы хотим использовать большие данные для того чтобы делать максимально точно наше предложение для клиентов, и мы строим систему аналитики больших данных», - отметил топ-менеджер.

«У нас внедрен портал «Попутчик», уже сейчас ежемесячно около миллиона им пользуются. Всего в клиентской базе данных 10 млн человек у нас», - добавил Чаркин.

ТАСС; 2019.11.29; РОССТАНДАРТ РАСКРЫЛ ТРЕБОВАНИЯ К УСЛУГАМ В ДНЕВНЫХ ПОЕЗДАХ

29 ноября. Услуги в дневных экспрессах-скоростных поездах с сидячими местами должны будут с марта 2020 года удовлетворять новому ГОСТу. Всего в документе 14 основных критериев, от наличия кондиционеров и Wi-Fi до времени обслуживания пассажиров, пишут "Известия" со ссылкой на Росстандарт.

Национальный стандарт (ГОСТ Р), утверждающий требования к предоставлению услуг в дневных экспрессах принят и вступит в силу в марте 2020 года, уточнили газете в Росстандарте. Как отмечает издание, 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.

Новый национальный стандарт жестко устанавливает время обслуживания пассажиров дневного экспресса. Чтобы выполнить просьбу пассажира, в вагоне с базовым уровнем обслуживания отводится до 20 минут, в экономклассе – 15 минут, в бизнесе – 10 минут. ГОСТ также рекомендует дублировать все объявления для пассажиров на английском языке.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosstandart-raskryl-trebovania-k-uslugam-v-dnevnyh-poezdah>

RNS; 2019.11.29; ПОЧТИ ВСЕ БИЛЕТЫ НА ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В КРЫМ ВЫКУПЛЕННЫ

На московский поезд в Крым накануне Нового года выкупили почти все билеты, на поезда из Санкт-Петербурга осталось гораздо больше свободных мест. Такие данные предоставил RNS сервис онлайн-продажи билетов Tutu.ru.

«Если смотреть доступность билетов на даты перед Новым годом и сразу после, на поезд из Москвы, то на некоторые дни все билеты на поезд выкуплены, на некоторые даты осталось мало билетов», — сообщили в сервисе.

Так, все места люкс на эти поезда отправлением с 24 декабря по 2 января уже выкуплены, совсем нет билетов на 4 дня — 26, 27, 28, 29 декабря.

На поезд из Санкт-Петербурга на те же даты доступно «гораздо» больше билетов, добавили в Tutu.ru.

«Однако на 28 и 29 декабря все билеты уже проданы, а на 27 декабря проданы все купе, а билетов в плацкарт осталось очень мало», — сообщили в сервисе.

Продажа билетов на первые декабрьские поезда в Крым была запущена 8 ноября. Первый состав «Таврия» (№7/8) отправится с Московского вокзала Петербурга в Севастополь 23 декабря, из Москвы в Симферополь — 24 декабря.

<https://rns.online/transport/Pochti-vse-bileti-iz-Moskvi-v-Krim-vikupleni-2019-11-29/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.29; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ОБСУДЯТ ВОЗВЕДЕНИЕ Ж/Д МОСТА В КИТАЙ

Вопрос строительства железнодорожного перехода из Благовещенска в китайский Хэйхэ начнут обсуждать после того, как наладится работа автомобильного моста, сообщил журналистам глава Приамурья Василий Орлов.

"Рассматривать вопрос строительства железнодорожного моста будем после того, как увидим, насколько сложилась экономическая модель по автомобильному мосту. Поэтому надеюсь, что все пойдет в графике", - заявил губернатор.

Он отметил, что запуск автомобильного моста поможет увеличить экспорт сельхозпродукции из Приамурья в КНР. "Самое главное, что строительство такой инфраструктуры позволяет снизить издержки бизнеса на логистику и, как следствие, делает нашу продукцию более конкурентоспособной и востребованной на китайском рынке", - сказал Орлов.

В пятницу Орлов объявил о завершении строительства единственного моста из России в Китай. 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.

Губернатор 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 будет разрешен 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/20191129/1561736690.html>

ТАСС; 2019.11.29; FESCO ЗАПУСКАЕТ НОВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НОВОСИБИРСК

Транспортная группа FESCO запускает поезд из Санкт-Петербурга в Новосибирск - FESCO Baltic Siberia Shuttle, тем самым расширяя сеть внутрироссийских маршрутов регулярных контейнерных поездов, следует из сообщения компании.

Планируется, что поезда будут отправляться раз в неделю со станции Заневский Пост. Путь до пункта назначения - станции Новосибирск-Восточный - занимает четыре дня. Основу грузопотока FESCO Baltic Siberia Shuttle будут формировать товары народного потребления, табак и пищевые товары. Первый поезд в рамках сервиса прибыл на станцию Новосибирск-Восточный 26 ноября.

<https://tass.ru/ekonomika/7226347>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.02; ГАЗОВОЗ РОССИЙСКОЙ СБОРКИ; «ЗВЕЗДА» ЗАКУПИТ У SAMSUNG МАТЕРИАЛЫ НА \$1,5 МЛРД

В ноябре верфь «Звезда» подписала с южнокорейской Samsung Heavy Industries соглашение о поставке комплектующих для пяти газозовов для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2». Сумма сделки — около \$1,5 млрд, то есть объем работ корейской верфи по одному газозову может составить около 75% конечной стоимости судна. Тем не менее «Звезда» должна будет не просто достроить созданные в Корею суда, но и обеспечить технологически сложный монтаж криогенной мембраны. По мнению экспертов, учитывая отсутствие в России опыта строительства газозовов, схема тесной кооперации с Samsung выглядит оптимальной.

Одна из крупнейших в мире верфей — южнокорейская Samsung Heavy Industries подписала контракт со «Звездой» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) на поставку «материалов» для пяти газозовов Arc7. Об этом сообщил портал TradeWinds. По словам источников издания, соглашение со «Звездой» было заключено на прошлой неделе. Samsung 25 ноября раскрыла в сообщении на корейской бирже, что 22 ноября заключила новый контракт на постройку газозовов с «судовладельцем из Евразии». Количество судов не сообщалось, общая сумма сделки — \$1,5 млрд. Газозовы должны быть поставлены в сентябре 2022 года. Это с учетом времени на достройку судов на «Звезде» соответствует срокам «Арктик СПГ-2», первая очередь которого должна быть запущена осенью 2023 года. В «Роснефти», курирующей «Звезду», на запрос “Ъ” о договоренностях с Samsung не ответили.

Летом стало известно, что «Звезда» выбрала Samsung своим технологическим партнером (см. “Ъ” от 10 июля). В рамках ВЭФ-2019 стороны подписали контракт на проектирование газозовов для «Арктик СПГ-2». Как сообщала «Роснефть», Samsung передаст «Звезде» техническую спецификацию, права на проектную документацию, а также окажет содействие близкому к «Роснефти» ЦКБ «Лазурит» в разработке рабочей конструкторской документации.

В начале ноября ВЭБ.РФ, «Совкомфлот» и «Звезда» подписали первый твердый контракт на строительство пилотного газозова для «Арктик СПГ-2» (см. “Ъ” от 2 ноября). По данным “Ъ”, на этой неделе может быть заключен контракт еще на четыре судна, заказчиком станет СП НОВАТЭКа и «Совкомфлота» «Современный морской арктический транспорт» (см. «Ъ-Онлайн» от 4 сентября). ВЭБ.РФ профинансирует строительство по лизинговой схеме. Общий объем может составить примерно \$5 млрд, говорил глава госкорпорации Игорь Шувалов, уточняя, что стоимость одного судна оценивается в \$330 млн. Источники “Ъ” указывали, что эта цена рассчитана исходя из строительства 15 газозовов, если же их будет только пять, она вырастет до \$380 млн.

Правительство обещает компенсировать «Звезде» разницу в стоимости строительства газозова по сравнению с Южной Кореей (в пределах 20%). На это в 2020–2022 годах планируется выделить более 20 млрд руб. По данным “Ъ”, проект постановления до сих пор не согласован Минфином, который требует четко зафиксировать требования по локализации судов. Сейчас, согласно постановлению правительства №719, для признания газозова российским «Звезда» должна заложить, собрать и покрасить корпус судна, смонтировать комплектующие для маневрирования (при этом для винторулевых колонок

мощностью более 15 МВт такое требование возникает с 2020 года, то есть, видимо, не коснется первых пяти газозовов). Верфь также должна произвести монтаж грузовой системы (то есть мембранных танков, в которых хранится сжиженный газ) и обеспечить швартовые, ходовые испытания и сдачу судна.

Исходя из того, что стоимость поставки материалов на один газозов от Samsung составит около \$300 млн, а предельная стоимость судна на «Звезде» с учетом субсидии — \$396 млн, стоимость работ самой «Звезды» должна уложиться в разницу \$100 млн. Однако «Звезда» все же не сможет ограничиться просто сборкой корпуса из блоков, так как обязательный монтаж криогенной мембраны — один из наиболее ответственных этапов создания газозова. Так, сама Samsung испытывала проблемы на первых газозовах с мембраной Mark III, которая «протекала», отмечают собеседники «Ъ».

С учетом объективных сложностей в освоении таких сложных судов, как газозовы, эксперты считают схему кооперации «Звезды» с Samsung оптимальной. «Во-первых, опыт и недозагруженные мощности Samsung гарантируют строительство газозовов в срок,— говорит глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев.— Во-вторых, «Звезда» получает не только техническую спецификацию и права на проектную документацию, но и содействие Samsung в разработке рабочей конструкторской документации, а также возможность быстро получить компетенции в строительстве таких судов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4178888>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.02; «РОСТЕХ» СОЗДАСТ ГИГАНТСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ОПЕРАТОРА; ГОСКОРПОРАЦИЯ САМА ЗАЙМЕТСЯ ОКАЗАНИЕМ РЕГИОНАМ УСЛУГ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ

Госкорпорация «Ростех» получила контроль в компании «Национальная служба санитарной авиации» (НССА), рассказали «Ведомостям» сотрудники двух компаний – заказчиков вертолетной техники. Представитель «Ростеха» это подтвердил. Сделка состоялась еще летом, ее условия представитель госкорпорации не раскрыл.

НССА создана в 2017 г. для оказания услуг санитарной эвакуации – их закупают субъекты Федерации. Изначально у структур «Ростеха» было в компании 25%, а 75% контролировал предприниматель Иван Яценко. Он также владеет небольшой компанией «Хелидрайв», которая занимается эвакуацией в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

НССА в 2019–2021 гг. должна была получить 150 санитарных вертолетов – 104 легких «Ансата» и 46 средних Ми-8АМТ/МТВ, в феврале ей уже передано по четыре машины каждой модели.

С парком в 150 вертолетов НССА стала бы вторым по величине вертолетным оператором в России после одного из мировых лидеров отрасли – «Ютэйр – вертолетные услуги». По данным Росавиации и «Ютэйр», в парке последней 207 машин, а с учетом дочерних иностранных компаний – около 320. На 2-м месте в России сейчас «Газпром-авиа» с 71 вертолетом.

Правда, проект НССА забуксовал еще на старте: уже в этом году НССА планировала получить не менее 50 вертолетов, но дело ограничится переданными в феврале восемью, рассказали два человека, близких к «Ростеху».

Причина в том, что не решен вопрос с финансированием. Запланированные НССА вертолеты стоят примерно 40 млрд руб., говорил гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов. Финансирование предполагалось внешним: купить вертолеты должна была одна из лизинговых компаний «Ростеха» за счет кредитов и передать их в лизинг НССА.

Но банки кредитовать такой проект отказались из-за высоких рисков, рассказали сотрудники двух вертолетных операторов, знающие это от людей, близких к «Ростеху», и человек, близкий к «Ростеху». Обращалась НССА и в Государственную транспортную

лизинговую компанию (ГТЛК), которая с 2017 г. покупает санитарные вертолеты и передает их в лизинг операторам. Но с ГТЛК не договорились по условиям, уверяют собеседники «Ведомостей».

В итоге восемь вертолетов НССА поставила принадлежащая «Ростеху» компания «Нацпромлизинг». Но «Нацпромлизинг» за эти вертолеты до сих пор, спустя почти 10 месяцев после передачи НССА и около года после фактической поставки по документам, не заплатил, уверяют три собеседника «Ведомостей». Производитель машин – холдинг «Вертолеты России» также принадлежит «Ростеху». Представители «Ростеха» и «Вертолетов России» это не комментируют. Переданная НССА партия стоит около 2,5 млрд руб.

«Возникла необходимость скорректировать проект: была пересмотрена финансовая модель», – рассказал представитель госкорпорации. Финансирование обеспечит «дочка» «Ростеха» «РТ-финанс» за счет выпуска облигаций, а лизингодателем будет другая дочерняя компания госкорпорации – «Авиакапитал-сервис», – имеющая большую экспертизу в сфере авиации, добавляет он.

Сроки поставки всех 150 вертолетов тоже сдвинуты. «В 2020–2021 гг. НССА будет поставлено 87 машин – 54 «Ансата» и 33 Ми-8, в том числе до конца 2020 г. планируется поставить 29 вертолетов», – говорит представитель «Ростеха». В дальнейшем парк будет наращиваться по мере экономических условий, добавляет он. То есть к концу 2021 г. у НССА будет 95 вертолетов вместо 150.

Финансовые риски НССА связаны с тем, что на санитарной эвакуации сложно заработать, сказали сотрудники двух операторов. На многих региональных конкурсах участники в борьбе за госконтракт снижают цену ниже себестоимости. Но все остальные авиакомпании работают и в других, доходных, вертолетных сегментах – осуществляют перевозки для нефтегазовых компаний, а некоторые – даже для ООН. Но у НССА другого бизнеса нет, отмечают собеседники «Ведомостей».

«Ростех» даже пролоббировал постановление правительства, которым НССА в 2018 г. получила статус единого санитарного оператора, а регионы – право заключать с компанией контракты без конкурса. Но НССА своим национальным статусом еще не пользовалась, потому что при заключении контрактов без конкурса летный час будет стоить 120 000–130 000 руб. А это намного ниже точки безубыточности, говорит сотрудник вертолетной компании. Для работы с минимальной рентабельностью или хотя бы в ноль летный час должен стоить примерно 175 000–185 000 руб., добавил он. Летный час для нового Ми-8, за который платится лизинг, должен стоить 220 000–280 000 руб., а средний рыночный тариф для нового Ми-8 в 2019 г. составляет 320 000 руб., говорил заместитель гендиректора «Вертолетов России» Сергей Фомин в ноябре на Вертолетном форуме в Тюмени.

«В соответствии с текущей финансовой моделью проект является полностью окупаемым и имеет хорошие экономические перспективы», – настаивает представитель «Ростеха».

Получить комментарии Яценко «Ведомостям» не удалось: запрос в его компанию «Хелидрайв» остался без ответа.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/01/817581-rosteh-sozdast>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.02; АВИАЦИЮ ПРИВЯЗЫВАЮТ К РЕГИОНАМ; МЕСТНЫМ ВЛАСТЯМ РАЗРЕШАТ БРАТЬ В ЛИЗИНГ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) сможет передавать воздушные суда в лизинг властям регионов, а не только авиакомпаниям: вертолеты Ми-8, «Ансат» и самолеты Л-410 общей стоимостью 13 млрд руб. Инициатива исходит от региональных властей, которым удобнее самим управлять судами. Коммерческие авиакомпании, получив машины, могут перебазировать их или отказаться от работ,

заказываемых местными администрациями. Эксперты считают, что допуск регионов к лизингу судов реально проблему не решит.

Минтранс подготовил проект постановления правительства, разрешающий ГТЛК передавать авиатехнику в лизинг государственным унитарным предприятиям (ГУП), принадлежащим региональным властям и не являющимся авиакомпаниями. В ГТЛК и **Минтрансе** объяснили, что поправки обусловлены потребностью регионов контролировать воздушные суда. «Зачастую коммерческие авиаперевозчики не участвуют в программах и меняют регион эксплуатации. При этом в регионах некому выполнять полеты, например, по санзаданиям»,— отметили в ГТЛК. «Оформляя лизинг на ГУПы, а затем разыгрывая конкурсы на выполнение авиакомпаниями работ на полученном в лизинг воздушном судне, можно обеспечить выполнение социально важных задач в регионе»,— сказали в **Минтрансе**.

В ГТЛК не раскрыли, с какими региональными администрациями ведутся переговоры о лизинге, так как компания будет передавать воздушные суда в ГУПы по итогам тендеров в рамках закона о госзакупках. «Сроки передачи воздушных судов и лизингополучатели будут определены только после проведения процедуры закупки»,— сказали в **Минтрансе** и ГТЛК.

По постановлениям правительства 916 и 982, в которые вносятся поправки, ГТЛК в 2019–2020 годах должна передать лизингополучателям 54 воздушных судна: 39 вертолетов Ми-8, 11 вертолетов «Ансат» и четыре самолета L-410. В ГТЛК отметили, что на сегодня передано 19 машин: 16 вертолетов Ми-8, два самолета L-410 и один «Ансат». Таким образом, до конца 2020 года ГТЛК планирует передать лизингополучателям 23 вертолета Ми-8 и десять «Ансатов». Два самолета L-410 планируются к передаче до конца 2019 года. В постановлениях правительства прописано, что один Ми-8 стоит не дороже 427,5 млн руб., один «Ансат» — 249,6 млн руб., один L-410 — 425 млн руб. Таким образом, до конца 2020 года ГТЛК планирует передать по данным программам авиатехнику на 13,2 млрд руб.

В «Вертолетах России» считают, что поправки будут способствовать росту спроса на вертолеты российского производства со стороны регионов. «В адрес холдинга поступали запросы от региональных властей на приобретение в лизинг вертолетов для государственных унитарных предприятий, не имеющих статуса авиакомпании. В какие регионы и каким ГУПам будут поставляться вертолеты, можно будет говорить только после принятия данной поправки. При этом холдинг как производитель будет поставлять вертолеты ГТЛК, а не конечным эксплуатантам»,— сообщили “Ъ” в «Вертолетах России». Глава Infomost Борис Рыбак согласен с тем, что сегодня программа развития санитарной авиации имеет ряд проблем. «Зачастую компании—победители региональных тендеров новые вертолеты сдают в коммерческую эксплуатацию, а под выполнение социальных задач отдают старую технику. За последнее время власти нескольких регионов расторгали контракты с подрядчиками. Участники рынка рассказывали курьезную историю о компании, которая, выиграв тендер и получив вертолет в лизинг, перевела его в Африку»,— говорит эксперт.

Он сомневается в том, что законодательная инициатива **Минтранса** решит указанные проблемы. «Наведению порядка поспособствует только совершенствование тендерных процедур, по итогам которых власти регионов будут выбирать не те компании, которые готовы выполнить работы за самую низкую цену, а эксплуатантов, способных поддерживать летную годность, имеющих опыт работы с авиатехникой и обладающих финансовой и операционной устойчивостью»,— считает господин Рыбак.

<https://www.kommersant.ru/doc/4178885>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.30; «АЭРОФЛОТ» РАЗРАСТАЕТСЯ ВШИРЬ; АВИАКОМПАНИЯ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ СРАЗУ 11 ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ А350

В 2020 году «Аэрофлот» получит 31 самолет, парк группы увеличится до 398 судов. Флот флагманской компании будет расширяться в основном за счет поступления широкофюзеляжных судов. Ранее в компании заявляли, что перевозчик планирует открыть новые рейсы в города Азии — Сингапур, Осаку, Чэнду, Мумбай и на Гоа. Эксперты говорят, что планы по обновлению флота вписываются в стратегию развития авиакомпании и с учетом постепенного вывода А330 выглядят сбалансированными.

В следующем году парк группы «Аэрофлот» пополнит 31 новое воздушное судно, сообщил 29 ноября перевозчик. Из них 11 самолетов — широкофюзеляжные Airbus A350–900, предназначенные для головной компании группы (в нее, помимо непосредственно «Аэрофлота», входят также авиакомпании «Победа», «Россия» и «Аврора»). К 2025 году перевозчик рассчитывает получить 28 самолетов А350–900. Они будут постепенно замещать менее вместительные А330, принадлежащие к предыдущему поколению широкофюзеляжных самолетов. За 2020–2022 годы «Аэрофлот» планирует вывести из парка 20–21 воздушных судов А330. Первым направлением для А350 станут полеты в Нью-Йорк в конце марта. С 1 мая А350 «Аэрофлота» начнут летать из Москвы в Пекин.

Сегодня парк «Аэрофлота» насчитывает 249 воздушных судов. У авиакомпании «Россия» 62 самолета, у лоукостера «Победа» — 30 самолетов, у дальневосточной «Авроры» — 20 машин. Парк всей группы насчитывает 361 самолет. Совет директоров «Аэрофлота» согласовал получение в лизинг десяти самолетов SSJ100 до конца 2019 года.

В «Аэрофлоте» говорят, что парк будет развиваться в основном за счет широкофюзеляжных самолетов. Кроме А350, компания также получит Boeing 777. Планируется поступление и узкофюзеляжных самолетов Airbus A320 и SSJ100. В компании не раскрывают, в каком количестве поступят данные машины. Ранее сообщалось, что дочерняя для «Аэрофлота» авиакомпания «Победа» пополнит свой парк среднемагистральными Boeing 737 MAX. Но лоукостер получит их только в том случае, если Boeing устранил технические проблемы, связанные с эксплуатацией самолета. Весной авиавласти Европы, США, Китая и России приостановили полеты Boeing 737 MAX после крушений самолетов этого типа в Эфиопии и Индонезии. Катастрофы были вызваны проблемами в программном обеспечении, которые Boeing должен устранить, прежде чем сможет возобновить полеты.

В ноябре гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил, что в 2020 году авиакомпания начнет полеты из Москвы в Осаку (Япония), Чэнду (Китай), Сингапур, Мумбай и на Гоа (Индия). При этом еще летом, выступая на общем собрании акционеров «Аэрофлота», господин Савельев утверждал, что открытия рейсов на Сингапур не планируется из-за отсутствия пассажиропотока.

Собеседники “Ъ” в отрасли говорят, что авиакомпании нужно искать новые направления в рамках своей стратегии увеличения как общего, так и трансферного пассажиропотока.

Из Москвы в Сингапур сегодня летает только Singapore Airlines, рейсы на Гоа осуществляет авиакомпания «Россия». В Осаку из Москвы на данный момент нет ни одного прямого рейса.

Главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий считает расширение парка «Аэрофлота» сбалансированным с учетом постепенного вывода самолетов А330. По его словам, частичное обновление флота соответствует стратегии развития авиакомпании, оно не должно привести к возникновению дополнительных отраслевых рисков.

«Аэрофлот» остается лидером российского рынка авиаперевозок. Как следует из опубликованного 29 ноября отчета компании по МСФО, за три квартала 2019 года она

получила выручку в размере 212,5 млрд руб., что на 6% больше, чем год назад. Прибыль авиакомпании за три квартала выросла в 2,2 раза — до 29,1 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4178526>

RNS; 2019.11.30; «АЭРОФЛОТ» ИЗМЕНИЛ УСЛОВИЯ СМС-ИНФОРМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Со 2 декабря пассажиры «Аэрофлота» перестанут получать сообщения о начале посадки на рейс через смс-рассылку, сообщается на сайте компании.

«С 2 декабря 2019 года меняются условия SMS-информирования пассажиров. Теперь пассажиры будут получать уведомления только в случае изменения расписания авиакомпании (задержка, перенос или отмена рейса). Просим следить за информацией о начале посадки на рейс на информационных табло аэропорта», — говорится в сообщении. Компания также напоминает пассажирам о необходимости указывать свои корректные контактные данные при бронировании.

<https://rns.online/transport/aeroflot-izmenil-usloviya-sms-informirovaniya-passazhirov-2019-11-30/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.29; МИД РОССИИ: ИНСПЕКЦИЯ АЭРОПОРТОВ ЕГИПТА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Российские специалисты могут проинспектировать аэропорты в Египте по вопросу безопасности до конца этого года, заявил журналистам заместитель главы МИД РФ Михаил Богданов.

"Разумеется, конечно", — сказал он, отвечая на вопрос, вероятно ли до конца текущего года инспекция российских специалистов для подтверждения безопасности аэропортов курортов Египта. "Надо решить необходимые проблемы для того, чтобы как можно скорее возобновить рейсы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх", — отметил замглавы ведомства.

В Египте изучают предложения российской стороны по усилению безопасности аэропортов курортов и подготовят на них ответ, сообщил ранее РИА Новости осведомленный источник.

<https://ria.ru/20191129/1561737301.html>

ТАСС; 2019.11.29; ВОЗОБНОВИЛИСЬ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И СОЛОВКАМИ

Перелеты между Архангельском и Соловками восстановлено в пятницу. На архипелаге открыли взлетно-посадочную полосу после реконструкции. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Архангельской области

С 18 июня авиасообщение с Соловецким архипелагом ограничили из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы. Рейсы на Архангельск осуществлялись только вертолетами Ми-8, перевозящими меньше пассажиров.

«Самолет Л-410 доставил на Соловки местных жителей. Теперь аэропорт Соловков с взлетно-посадочной полосой длиной 961 метров может принимать не только привычные Ан-24 или Л-410, но и Bombardier Q400», - уточнили в пресс-службе.

Реконструкцию искусственной взлетно-посадочной полосы начали в мае 2019 года. Старые металлические плиты заменили на современное железобетонное покрытие, построили новый перрон и рулежная дорожка, установили очистные сооружения, обустроили водосточно-дренажную систему и новую трансформаторную станцию.

В 2020 году планируется устройство оставшегося 541 метра полосы. После этого ее длина составит 1,5 тыс. м. Также на территории аэропорта построят здание для размещения спецтехники и оборудования, установят светосигнальное, биоакустическое и метеоборудование, появится патрульная дорога и ограждения по периметру аэропорта.

«С полным окончанием работ в следующем году наш аэропорт на Соловках получит все необходимые условия для развития туризма и безопасных полетов. Аэропорт для Соловков - важнейший инфраструктурный проект, позволяющий сделать существенный шаг в развитии этой территории. Компания-подрядчик подтвердила свою высокую квалификацию, и мы рассчитываем на дальнейшее сотрудничество с ней», - сказал губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

<https://tass.ru/obschestvo/7230109>

RNS; 2019.11.29; В ГОСДУМЕ СООБЩИЛИ ОБ ОТКАЗЕ ОТ ИДЕИ ОГРАНИЧИТЬ ЧИСЛО КУРИЛОК В АЭРОПОРТАХ

Подготовленный ко второму чтению законопроект о возврате курительных комнат в аэропорты не содержит положения об ограничении двумя количества курилок в одном аэропорту, следует из текста документа с учетом поправок, рекомендуемых профильным комитетом Госдумы - комитетом по охране здоровья.

Глава комитета Дмитрий Морозов подтвердил RNS, что от идеи ограничить число курилок было решено отказаться.

«Да, эта идея снята», - ответил Морозов на соответствующий вопрос RNS.

Он пояснил, что две недели назад было проведено согласительное совещание «по всему табачному пакету законопроектов» вместе с Минздравом.

«Данный законопроект направлен на охрану людей, которые не курят, от табачного дыма. Более того, это же касается транзитных зон больших аэропортов, которые сами принимают такие решения, где они чувствуют, что такая проблематика есть. Поэтому, я думаю, здесь нечего ограничивать», - объяснил Морозов.

В пресс-службе Минздрава RNS заявили, что «в настоящее время ведется работа по подготовке законопроекта ко второму чтению, по этой причине давать комментарии пока преждевременно».

Согласно тексту законопроекта ко второму чтению, комитет по охране здоровья рекомендовал к принятию только поправку, которая требует организовать курилки в аэропортах так, чтобы «была исключена возможность наблюдения за курением табака из других помещений».

Как пояснил RNS Морозов, предложенная в поправке формулировка не ограничивает аэропорты необходимостью устанавливать непрозрачные стены в курилках. По словам главы комитета, аэропорт может просто выбрать подходящее расположение комнаты.

Из документа в текущем варианте также следует, что курилки можно будет размещать в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных на рейс пассажиров после проведения предполетного досмотра и зонах для транзитных пассажиров.

Ранее газета «Известия» сообщила, что Минздрав предложил поправки к проекту, которые предполагали ограничение числа курилок в одном аэропорту двумя комнатами. Госдума приняла законопроект о возврате курительных комнат в первом чтении 16 июля. Комитет рекомендовал рассмотреть проект во втором чтении 3 декабря.

<https://rns.online/consumer-market/V-Gosdume-soobschili-ob-otkaze-ot-idei-ogranichit-chislo-kurilok-v-aeroportah--2019-11-29/>

ТАСС; 2019.11.29; "АЭРОФЛОТ" ВНОВЬ ПРИЗНАЛИ САМЫМ УЗНАВАЕМЫМ АВИАБРЕНДОМ И КОМПАНИЕЙ С ЛУЧШИМ БИЗНЕС-КЛАССОМ

Крупнейший российский авиаперевозчик - "Аэрофлот" - вновь признали самым узнаваемым отраслевым брендом в мире, а также компанией с самым лучшим обслуживанием пассажиров в бизнес-классе. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе перевозчика, сославшись на результаты престижной премии World Travel Awards 2019.

Компания одержала победу сразу в двух главных номинациях - "Лидирующий авиационный бренд" и "Лучший бизнес-класс". Статус самого узнаваемого бренда в мировой авиации российская компания удерживает третий год подряд. Причем за всю историю данной номинации на World Travel Awards, учрежденной в 2017 году, других победителей, кроме "Аэрофлота", в ней пока не было. Также несколько лет подряд отечественная компания признается лучшей и в сегменте обслуживания пассажиров бизнес-класса.

Гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев выразил уверенность в том, что призы компании в престижных номинациях говорят прежде всего о правильности курса развития перевозчика. "Высочайший уровень продукта, лучшие показатели пунктуальности в мире, удобная маршрутная сеть и ставка на развитие цифровых технологий были по достоинству оценены международным сообществом путешественников", - отметил он.

В пресс-службе напомнили, что премия World Travel Awards, которую еще называют туристическим "Оскар", была учреждена в 1993 году в Великобритании. Каждый год награды присуждаются на трех уровнях: в масштабах страны, региона, а затем и всего мира. Победителей определяют путем онлайн-голосования, в котором участвуют сотни тысяч профессионалов и миллионы путешественников. Основными критериями оценки являются качество продукта и уровень сервиса.

Ранее в этом году "Аэрофлот" одержал победу на европейском этапе World Travel Awards 2019 в трех номинациях: "Лидирующий авиационный бренд Европы", "Авиакомпания Европы с лучшим бизнес-классом", а также "Лучшая авиакомпания Европы для путешествий в Азию".

<https://tass.ru/ekonomika/7229101>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191129/1561746568.html>

ТАСС; 2019.11.29; СУД ОТКЛОНИЛ АПЕЛЛЯЦИЮ РОСАВИАЦИИ О ЗАПРЕТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ ВНУКОВО

Десятый арбитражный апелляционный суд отклонил апелляцию международного аэропорта Внуково и Росавиации по делу о строительстве жилого комплекса "Филатов Луг" в Новой Москве. Об этом говорится в постановлении, опубликованном в пятницу в электронной картотеке судебных дел.

"Суд постановил: решение Арбитражного суда Московской области от 27.09.2019 года по делу № А41-44917/19 оставить без изменения, апелляционные жалобы - без удовлетворения. Постановление может быть обжаловано в порядке кассационного производства в Арбитражный суд Московского округа в течение двух месяцев со дня его изготовления в полном объеме через суд первой инстанции", - отмечается в документе.

Арбитражный суд Московской области 25 сентября признал недействительным аннулирование заключения о согласовании строительства жилого комплекса в Новой Москве "Филатов Луг", выданное Росавиацией. В связи с этим в конце октября Росавиация и представители аэропорта Внуково, которые выступали третьей стороной в судебном разбирательстве, обратились с апелляцией, следует из картотеки судебных дел.

"Филатов луг" - жилой комплекс из зданий высотой от 12 до 22 этажей. Согласование строительства в марте 2017 года было получено от Центрального МТУ Росавиации - процедура потребовалась, поскольку объект находится вблизи Внуково. Однако 22 апреля 2019 года ведомство направило письмо об аннулировании согласования в связи с "выявленным влиянием объекта ЖК "Филатов Луг" на безопасность полетов и работу средств радиотехнического обеспечения полетов".

На момент судебного разбирательства в сентябре 2019 года, представитель застройщика отмечала, что четыре дома ЖК "Филатов луг" уже построены. Первая очередь ЖК должна быть введена в эксплуатацию до конца 2019 года.

<https://tass.ru/nedvizhimost/7227073>

[Вернуться в оглавление](#)