



Ежедневный мониторинг СМИ

5 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.12.05; РОССИЯ СТРОИТ; В СТРАНЕ УДАРНЫМИ ТЕМПАМИ ВВОДЯТСЯ ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ	4
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.12.05; АВАРИЙНЫЙ ВЫЕЗД: В 2019 ГОДУ ЧИСЛО ДТП С АВТОБУСАМИ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 12%; БОЛЬШИНСТВО ИНЦИДЕНТОВ ПРОИЗОШЛО ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ	5
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.05; РОССИИ ОБНОВИЛИ ДОРОЖНУЮ КАРТУ; «АВТОДОР» ОБНАРОДОВАЛ ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МАГИСТРАЛЕЙ ДО 2035 ГОДА	7
РБК; АЛЕКСАНДР КОЧЕТОВ; 2019.12.05; ИНВЕСТИЦИИ В ВЫСОКОСКОРОСТНОМ РЕЖИМЕ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.12.05; ЗА ПРОЕЗД ПЛАТИТЬ ПОТОМ; НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОРГАНИЗОВАТЬ «БЕЗБАРЬЕРНОЕ ДВИЖЕНИЕ».....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.12.04; «АВТОДОР» НАДЕЕТСЯ ВВЕСТИ ЦКАД-III К ЛЕТУ 2020 Г	12
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.04; МИНТРАНС РФ: ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ НА МКАД НАХОДИТСЯ В КОМПЕТЕНЦИИ ВЛАСТЕЙ МОСКВЫ.....	13
ТАСС; 2019.12.04; НАЗВАНИЕ «НЕВА» ДЛЯ ТРАССЫ М-11 МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ УТВЕРДЯТ НЕ ПОЗЖЕ ЯНВАРЯ	13
ТАСС; 2019.12.04; «АВТОДОР» НАЧАЛ ПРОЕКТИРОВАТЬ ДОРОГУ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ В СОСТАВЕ М-11	13
ТАСС; 2019.12.04; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ УЧАСТКИ ЗЕМЛИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА М-11	14
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ДОВЕСТИ ЧИСЛО АЗС НА ТРАССЕ М-11 ДО 10 В 2020Г	14
ГОВОРИТ МОСКВА; 2019.12.04; СОТОВУЮ СВЯЗЬ ОБЕСПЕЧАТ НА ВСЁМ ПРОТЯЖЕНИИ ТРАССЫ М11 ДО КОНЦА ГОДА.....	15
КОММЕРСАНТЪ; МАРИНА ЦАРЕВА, САБРИНА САМЕДОВА,; 2019.12.05; В НАШУ ГАВАНЬ ЗАХОДИЛИ СЛЕДАКИ; ЗА МАХИНАЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТА ВЗЯЛИ ТРОИХ	15
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.05; ИДИТЕ, СУДА: СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ ПРОФИНАНСИРУЕТ БИЗНЕС; РАСХОДЫ КАЗНЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ СНИЗЯТСЯ ВДВОЕ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; АКИМОВ ПОРУЧИЛ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА ДОРАБОТАТЬ ПРОЕКТ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА В МОРСКОМ ПОРТУ ОЛЯ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.12.04; НОВАЯ ТРАССА ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ И «МЕРИДИАН» НЕ БУДУТ ДУБЛЯМИ.....	19

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.04; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ОПРЕДЕЛИТЬ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ В I КВАРТАЛЕ 2020 Г.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЖД В 2020 ГОДУ МОГУТ ДОБАВИТЬ ОКОЛО 1,3 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ Ж/Д К МУРМАНСКОМУ УЗЛУ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА ДО 60 МЛН Т.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ОМСК - ФЁДОРОВКА МОЖЕТ ПОПАСТЬ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ «МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА»	22
ТАСС; 2019.12.04; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ВЫДЕЛИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 6 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ	22
ТАСС; 2019.12.04; БОЛЕЕ 520 ДЕТЕЙ ПОГИБЛИ НА ДОРОГАХ РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА	23
ТАСС; 2019.12.04; ГИБДД НЕ БУДЕТ НАКАЗЫВАТЬ РОДИТЕЛЕЙ, ЗАБИРАЮЩИХ РЕБЕНКА ИЗ РОДДОМА БЕЗ АВТОЛЮЛЬКИ	23
ТАСС; 2019.12.04; В ГИБДД ПРЕДЛАГАЮТ УБРАТЬ ЭТАП «ПЛОЩАДКА» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА	23
ТАСС; 2019.12.04; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ ПОСТАВИТЬ СЕРБИИ ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ.....	24
ТАСС; 2019.12.04; В ГИБДД НАЗВАЛИ УСЛОВИЯ ПОЛУЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫМИ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ ПРАВ В РОССИИ.....	24
ТАСС; 2019.12.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ТАКСИ: СТОИТ ЛИ ТОРОПИТЬСЯ С ВНЕДРЕНИЕМ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПОЯВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА ПОКА НЕТ	25
ТАСС; 2019.12.04; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ МОСТОВ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ НАХОДЯТСЯ В НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ	27
ТАСС; 2019.12.04; В ТУВЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ БОЛЬШОЙ ЕНИСЕЙ ДЛЯ СВЯЗИ С ТРУДНОДОСТУПНЫМ РАЙОНОМ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ОБХОД ЛОСЕВА И ПАВЛОВСКА НА М-4 В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРОЕТСЯ В I КВАРТАЛЕ	28
ТАСС; 2019.12.04; «РОССЕТИ» ПРЕДЛОЖИЛИ ВЛАДЕЛЬЦАМ ЭЛЕКТРОЗАПРАВOK ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К СВОЕЙ ЦИФРОВОЙ ЭКОСИСТЕМЕ.....	28
РБК; 2019.12.04; В МОСКВЕ ИЗМЕНИТСЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА ТАРИФОВ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В 2020 ГОДУ	29
ТАСС; 2019.12.04; ДРОЗДЕНКО ЗАЯВИЛ, ЧТО СТАНЦИЯ МЕТРО «ДЕВЯТКИНО» НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ С РАСТУЩИМ ПАССАЖИРОПОТОКОМ.....	30
ТАСС; 2019.12.04; В ЛЕНОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ДВА УЧАСТКА ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕПО ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО	30
ТАСС; 2019.12.04; ЛОКОМОТИВНЫЕ БРИГАДЫ УЧАТСЯ ЕЗДИТЬ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ НА ДВУХЭТАЖНЫХ ПОЕЗДАХ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; Ж/Д РФ И ФИНЛЯНДИИ АКТИВИЗИРУЮТ МАРКЕТИНГОВЫЙ И ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БЛОКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЖД ТИРАЖИРУЮТ НА СЕТИ ТЕХНОЛОГИЮ ОПЕРАТИВНОЙ РАБОТЫ С ОБРАЩЕНИЯМИ «ГРУЗОВЫХ» КЛИЕНТОВ.....	32
КОММЕРСАНТЬ; 2019.12.04; ФСИН СООБЩИЛА О НЕХВАТКЕ СПЕЦВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОСУЖДЕННЫХ.....	33
ТАСС; 2019.12.04; ПРИМОРСКАЯ НКО ГОТОВА РАБОТАТЬ В СОЗДАВАЕМОЙ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПУТИНА "ШКОЛЕ ПОД ПАРУСАМИ"	33

ПРАЙМ; 2019.12.04; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА ПРОЕКТ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ВОЗМОЖНОСТИ РАБОТЫ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ РОСМОРПОРТУ В РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП.....	34
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.05; «НОВАПОРТ» И ТАШКЕНТ НЕ СОШЛИСЬ В СРОКАХ; ВЛАСТИ УЗБЕКИСТАНА МОГУТ ОТКАЗАТЬ ХОЛДИНГУ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ.....	35
ТАСС; 2019.12.05; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА НА СЕВЕРЕ ЗАБАЙКАЛЬЯ ДОЛЖЕН В 2019 ГОДУ ПРОЙТИ ЭКСПЕРТИЗУ	36
ТАСС; 2019.12.04; В ПРИАМУРЬЕ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС НА ПОИСК ИНВЕСТОРА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА	37
RNS; РОМАН ГУСАРОВ; 2019.12.04; ПОЧЕМУ ЕЩЕ РАНО ДЕЛАТЬ ВЫВОДЫ О ПРИЧИНАХ КАТАСТРОФЫ SSJ 100	38
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЖУКОВСКОГО В БУДАПЕШТ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ЯПОНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ AIRDO СОБИРАЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ЧАРТЕРЫ ИЗ ОСАКИ В ЮЖНО-САХАЛИНСК.....	39
ТАСС; 2019.12.04; ОРЕШКИН: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ГОСАКТИВЫ ДЛЯ ПРИВАТИЗАЦИИ СОГЛАСУЮТ С ПРОФИЛЬНЫМИ ВЕДОМСТВАМИ	39

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.12.05; РОССИЯ СТРОИТ; В СТРАНЕ УДАРНЫМИ ТЕМПАМИ ВВОДЯТСЯ ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ

В ноябре российский президент **Владимир Путин** принял участие в открытии двух важнейших инфраструктурных проектов: в Москве были запущены первые две линии Московских центральных диаметров, а в Санкт-Петербурге прошла церемония открытия сквозного движения по трассе М-11, соединяющей столицы.

В декабре запущен газопровод «Сила Сибири», а также первые пассажирские поезда пройдут по Крымскому мосту.

«Нева» двух столиц

Владимир Путин 27 ноября принял участие в церемонии открытия автодороги Москва - Санкт-Петербург. Первый меморандум о намерениях с французской компанией был подписан в 2006 году. «У нас в истории страны, в истории дорожного строительства ничего подобного пока не было, такого уровня, такого класса», - отметил президент.

Пожалуй, с этим можно согласиться. Такого уровня автодорог в стране больше нет. Общая протяженность 669 километров, число полос от 4 до 10, отличное покрытие, освещение, заправки, экипажи аварийных комиссаров, которые могут оказать медицинскую и техническую помощь. В ближайшем будущем по всей дороге появятся связь и интернет - сейчас монтируются мачты, и в компании «Автодор» обещают, что в первом квартале следующего года будет устойчивый сигнал. Уже известны тарифы - проезд на легковом автомобиле будет стоить около 2 тысяч рублей в одну сторону.

После церемонии открытия трассы **Владимир Путин** провел совещание, на котором обсудил с членами правительства и губернаторами влияние новой автодороги на экономику регионов. Глава Тверской области Игорь Руденя, в частности, рассказал, что рассчитывает привлечь в ближайшие годы, «в том числе благодаря наличию у нас трассы М-11», около 90 миллиардов рублей инвестиций и создать более 17 тысяч рабочих мест.

Движение по рельсам

Большая часть участников совещания по трассе М-11 уже встречались незадолго до этого в Москве. Повод был также приятный. **Владимир Путин**, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, **министр транспорта Евгений Дитрих** вместе с главой РЖД Олегом Белозеровым 21 ноября участвовали в церемонии запуска первых двух из пяти линий Московских центральных диаметров (МЦД): Д1 «Одинцово - Лобня» и Д2 «Нахабино - Подольск».

Это масштабный проект по включению пригородных электричек и железнодорожной инфраструктуры в столичную транспортную систему. Теперь поезда идут не до конечной остановки на вокзале, а из одного подмосковного города в другой сквозь Москву, и по пути можно сделать пересадки на станции Московского центрального кольца и метрополитена.

По центральным диаметрам будут ходить новейшие отечественные электрички «Иволга» тверского производства. Всего было закуплено 39 составов.

Еще один знаковый железнодорожный объект будет пущен в конце декабря - по Крымскому мосту пойдут пассажирские поезда. Поезда будут ходить пока по двум маршрутам: Москва - Симферополь - Москва и Санкт-Петербург - Севастополь - Санкт-Петербург. По данным на середину ноября, на крымском направлении было продано более 20 тысяч билетов. Автомобильное движение по Крымскому мосту открылось в прошлом году, и с тех пор по нему проехало более 8 миллионов автомобилей.

Аэропорты для страны

Транспортная инфраструктура в России прирастает не только дорогами, но и воздушными гаванями. С нуля был построен международный аэропорт в Саратове, получивший название «Гагарин». 20 августа он принял первый рейс. Площадь пассажирского терминала 23 тысячи квадратных метров, он способен обслужить до 1 миллиона в год. Строительство «Гагарина» стало крупнейшим инфраструктурным проектом, реализованным в 2019 году в рамках государственно-частного партнерства. Стоимость проекта около 22 миллиардов рублей.

Новый терминал получил в этом году аэропорт Хабаровска. В начале сентября его открыли с участием первых лиц государства (церемония проходила дистанционно в рамках Восточного экономического форума), 14 октября начался перевод внутренних рейсов из старого терминала. Общий объем инвестиций составил 4,9 миллиарда рублей.

27 ноября началась тестовая эксплуатация нового терминала в Челябинске. Но он стал известен еще до открытия. Аэропорт носит имя Игоря Курчатова, и строители смонтировали на фасаде сначала только имя. Фото с надписью «Игорь» быстро стало интернет-мемом.

Столичный регион в этом году также получил свой авиаподарок. В Шереметьево в сентябре наконец-то запустили третью взлетно-посадочную полосу. Строить ее начали еще в 2011 году, планировалось сдать объект к началу чемпионата мира по футбол, то есть к июню у 2018 года, но не получилось. Теперь аэропорт сможет увеличить свои мощности.

<https://rg.ru/2019/12/04/v-rossii-udarnymi-tempami-vvodiatsia-transportnye-obekty.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.12.05; АВАРИЙНЫЙ ВЫЕЗД: В 2019 ГОДУ ЧИСЛО ДТП С АВТОБУСАМИ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 12%; БОЛЬШИНСТВО ИНЦИДЕНТОВ ПРОИЗОШЛО ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ

За 10 месяцев нынешнего года в России произошло на 12% больше ДТП с участием автобусов, чем за аналогичный период 2018-го. Об этом свидетельствуют данные официальной статистики ГИБДД. При этом большинство аварий — 4518 — было совершено по вине водителей, работающих в компаниях с лицензией на пассажирские перевозки. Согласно данным ведомства, ситуация с аварийностью в сфере автобусных перевозок с 2016 года не меняется в лучшую сторону ни по количеству ДТП, ни по числу погибших и пострадавших. Опрошенные «Известиями» эксперты заявили, что все принятые ранее меры пока не оказывают должного эффекта. По их мнению, для решения проблемы необходимо ужесточить ответственность водителей автобусов даже за незначительные ДТП, запретить использовать старый транспорт и вернуть инспекторов на дороги.

Наказание не для всех

Согласно статистике ГИБДД, с января по октябрь в стране произошло 5598 аварий с участием автотранспорта общего пользования, осуществляющего автобусные перевозки. Это на 12% больше, чем за первые 10 месяцев прошлого года (4990 случаев). В результате таких ДТП в нынешнем году погибли 263 человека, пострадали — 8242.

Большинство аварий (4518 случаев) произошло по вине водителей. 3068 виновников ДТП на тот момент работали в компаниях с лицензией на осуществление пассажирских перевозок. В ГИБДД также зафиксировали и значительное увеличение (на 17% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) числа дорожных происшествий с участием пьяных водителей автобусов. Однако в абсолютных цифрах таких аварий было не очень много — всего 54.

Официально прокомментировать причины изменения числа ДТП в ГИБДД и Ространснадзоре не смогли. При этом ситуация по ДТП с автобусами и числу погибших

и пострадавших в них принципиально не меняется почти четыре года. Так, согласно статистике автоинспекции, за 10 месяцев 2016-го в стране произошло 3876 аварий с участием автобусов, в которых погибло 242 человека, а ранения получили 5953. Пик пришелся на 2017 год, когда с января по октябрь количество таких ДТП составило 6109 — они унесли 336 жизней, а травмы получили 9186 пассажиров.

— С 2015 года в нормативные документы было много внесено изменений в сфере пассажирских перевозок, — пояснила «Известиям» глава экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре. — В частности, они касались режима труда и отдыха водителей, медицинского осмотра, прохождения техосмотра, требований к максимальному количеству штрафов, наличию ремней безопасности и другого.

Эксперт отметила, что требования к юридическим и физическим лицам, осуществляющим грузо-пассажирские перевозки, очень сильно отличаются с точки зрения санкций. Например, штрафы для юрлиц могут достигать 300 тыс. рублей, а для частных — до 5 тыс. рублей. Поэтому часто такие фирмы регистрируются как ИП, и в этом случае в их отношении перестают действовать многие меры. Транспортные компании серьезнее относятся к соблюдению требований и тщательнее подбирают водителей. Частники же экономят даже на техническом обслуживании транспорта, не говоря уж о проверке водителей на алкогольное опьянение.

Ответить за каждый случай

По мнению председателя правления Союза автошкол России Александра Ачкасова, одной из главных причин сложившейся ситуации стало использование устаревшего автопарка.

— Надо отдать должное ГИБДД: она борется с этой проблемой, закручивает гайки. Но у нас нет инспекторов на дорогах — их заменяют камерами. А техника не может зафиксировать состояние транспорта и водителя, — пояснил он «Известиям». — И пока мы будем ездить на хламе, у нас сохранится такая статистика. Автобусы покупаются даже не в Германии, а в Египте, Армении и других странах.

Эксперт напомнил, что ранее ГИБДД предлагала повысить максимально допустимый возраст автобусов до 10 лет, но эту инициативу отклонили, и в итоге на дорогах оказываются даже 15-летние машины.

— Люди, которые занимаются перевозками, далеко не бедные. Поэтому стоит поставить их в жесткие рамки, обязав «освежить» автопарк, — считает Александр Ачкасов.

Причина роста аварийности в сфере общественных перевозок состоит в том, что степень ответственности водителей за поведение на дорогах слишком невысока, считает директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова.

— Сейчас при помощи ГЛОНАСС перевозчик может контролировать соблюдение скоростного режима, но не отследит манеру вождения, — пояснила она «Известиям». — Водитель, по вине которого могут погибнуть люди, до этого, скорее всего, уже попадал в ряд незначительных ДТП. В аварии с легковым автомобилем пассажирам чаще всего ничего не угрожает, и она пройдет мимо серьезных проверок. Перевозчик может предъявить претензии водителю, заставить его возместить ущерб, но тот уволится и пойдет работать в другую компанию. И так он ходит по кругу. А потом такой водитель попадает в форс-мажорные обстоятельства, совершает роковые ошибки, и в результате гибнут люди.

По словам эксперта, отследить прошлое водителей практически невозможно. Даже штрафы, как правило, приходят на перевозчика, а не на конкретного человека.

— Если мы хотим, чтобы на дороге не происходило серьезных аварий, необходимо, чтобы водитель нес серьезную ответственность за все ДТП, в которые он попадает, — отметила Татьяна Ракулова.

Установка на неторопливость

Статистика очень красноречиво отображает реальность: большинство принимаемых мер ощутимого влияния на ситуацию не оказывают, считает **член Координационного совета**

представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе РФ Нораир Блудян.

— Законодательство в этой сфере у нас достаточно строгое. Но оно не выполняется, и нет механизмов его реализации в отношении индивидуальных предпринимателей. В связи с чем назрела необходимость концептуального пересмотра всех подходов к организации перевозок и пониманию, как обеспечить их безопасность, — отметил эксперт.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин тоже придерживается мнения, что практически все принимаемые ужесточения законодательства не оказывают должного эффекта.

— Это было только для психологического успокоения общественности, не более того. Если в маленьком городе есть только один перевозчик, то он так или иначе получит лицензию, — сказал он «Известиям».

Эксперт также считает, что необходимо усилить внимание к обучению водителей, особенно со стороны психологов.

— Нужна водительская установка — неторопливость. Когда человек везет в салоне 20 и более пассажиров, он всегда должен помнить, что рискует жизнью большой группы людей, — пояснил он.

С начала зимы в России произошло шесть серьезных аварий с участием пассажирского транспорта. 1 декабря автобус Чита–Сретенск упал с моста через реку Куэнгу — авария унесла 19 жизней. Уже 3 декабря стало известно сразу о четырех подобных ДТП: на трассе Новоселки–Жайск в Нижегородской области шесть человек пострадали из-за столкновения «ПАЗа» с внедорожником, а в Воронежской области на федеральной трассе М-4 «Дон» опрокинулся рейсовый автобус с украинскими номерами, травмы получили 17 пассажиров. В этот же день в Челябинске маршрутка врезалась в дерево, в результате чего ранены были шестеро человек, а в Тюменской области опрокинулся автобус с 20 работниками птицефабрики. Цепочка аварий продолжилась 4 декабря, когда в Саратове автобус врезался в столб, из-за чего пострадали 11 человек.

<https://iz.ru/950780/elena-sidorenko-iaroslava-kostenko/avariinyi-vyezd-v-2019-godu-chislo-dtp-s-avtobusami-uvlichilos-na-12>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.05; РОССИИ ОБНОВИЛИ ДОРОЖНУЮ КАРТУ; «АВТОДОР» ОБНАРОДОВАЛ ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МАГИСТРАЛЕЙ ДО 2035 ГОДА

Госкомпания «Автодор» разработала концепцию развития «опорной сети» автодорог России до 2035 года. Планируется построить хордовые магистрали в обход столицы по направлениям Санкт-Петербург—Ярославль—Пермь и Саратов—Тамбов—Псков. Появится дорога от Набережных Челнов через Екатеринбург, Омск, Новосибирск в Хабаровск. Общую протяженность скоростных магистралей увеличат с 5 тыс. до 17,6 тыс. км. Объем финансирования пока неизвестен: в **Минтрансе** говорят лишь, что нужны «достаточно большие деньги», причем до трети из них обеспечат частные инвесторы.

Концепцию перспективной опорной сети автодорог до 2035 года госкомпания «Автодор» представила на профильной конференции. Ранее документ анонсировал глава **Минтранса Евгений Дитрих**. Концепция разрабатывалась с **Росавтодором** и Аналитическим центром при правительстве РФ.

Сеть будет состоять из платных и бесплатных дорог федерального и регионального назначения.

Ряд планируемых магистралей уже упомянуты в «дорожной» части комплексного плана развития и расширения магистральной инфраструктуры (**нацпроект** с финансированием в 6,3 трлн руб.). В него входят международный коридор Европа—Западный Китай (состоит из М11, строящихся ЦКАД, М12 Москва—Казань, ответвления в сторону Самары, Оренбурга до границы с Казахстаном) а также обходы 12 городов.

Первый блок концепции — планы по строительству автодорог для обхода столичного региона. К 2035 году появится магистраль, которая соединит М11 (в районе Окуловки), Ярославль, Кострому, Кировск и Пензу, включив в себя существующие дороги, которые будут расширены. По схожему сценарию появится новая трасса Самара—Саратов—Волгоград—Краснодар. Реконструкция дорог к 2035 году планируется по направлению Саратов—Тамбов—Орел—Смоленск—Псков—Санкт-Петербург, Тамбов—Арзамас и Саратов—Арзамас.

Второй блок — дороги юга России и черноморского побережья. До 2030 года на базе существующей сети появится магистраль Дербент—Махачкала—Грозный—Нальчик, которая в обход Краснодара вольется в М4 «Дон». Будут реконструированы и расширены дороги от Волгограда через Астрахань в Грозный.

Еще одно направление — новая дорожная сеть на востоке. К 2030 году появится новая трасса от Набережных Челнов до Екатеринбурга. К 2035 году до первой категории доведут дорогу от Екатеринбурга до Тюмени, Омска, Новосибирска, Кемерово с продолжением в сторону Хабаровска. Итогом станет магистраль, которая свяжет Санкт-Петербург и Дальний Восток. В самом дальневосточном секторе к 2035 году планируется новая дорога между Комсомольском-на-Амуре, Хабаровском и Владивостоком.

В настоящий момент, следует из концепции, в России числится 5,1 тыс. км скоростных автодорог (магистралей высшей технической категории), к 2024 году их протяженность вырастет до 17,6 тыс. км.

«Автодор» ожидает ускорения перемещения грузов и пассажиров: от границы с Белоруссией до границы с Казахстаном время в пути сократится с 27 до 18 часов, от Екатеринбурга до черноморского побережья — с 33 до 22 часов.

Концепцию развития дорог до 2030 года госкомпания «Автодор» представляла еще в 2015 году (ее в итоге не утвердили): планов по развитию сети на юге, на западе и за Омском документ не содержал. Тогда на заявленные цели требовалось 7,8 трлн руб., сейчас финансирование не раскрывается. Необходимый объем средств первый **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов** оценил как «достаточно большие деньги». «**Минтранс** готов обсуждать вопрос использования средств не только Фонда национального благосостояния, но и средств федерального бюджета и привлекать частные инвестиции», — пояснил господин **Алафинов**. Участие частного капитала ожидается в объеме 20–30%, пояснил “Ъ” зампред правления ГК «Автодор» Георгий Чичерин, заметив, что за рубежом этот показатель обычно не превышает 10%.

Для реализации столь масштабных задач нужно менять законодательство, говорит гендиректор института «Стройпроект» Алексей Журбин. «Сегодня дорожные подрядчики переживают кризис из-за того, что в 2004–2005 годах был введен закон о госзакупках, ужесточилось ценообразование, были введены различные надзоры и ужесточены проверки», — говорит он. — Нужно защитить заказчиков от произвола контролирующих органов. Нужно смелее проводить реформы, иначе реализовать проекты будет сложно». По количеству автодорог в России наблюдается «жуткое отставание», отмечает директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. По его словам, если в США и Европе сеть равномерно распределена по территории страны, в РФ основные трассы сосредоточены вокруг столицы. «Во-первых, мы должны приучить пользователей платить за трафик, во-вторых, нам нужны концептуальные перемены по темпам строительства», — говорит господин Блинкин. — В Китае ежегодно вводится 5–11 тыс. км дорог высшей технической категории, у нас — в лучшем случае 200–400 км. От того, что мы много лет обсуждаем одну-единственную новую дорогу Москва—Петербург, становится грустно».

<https://www.kommersant.ru/doc/4181143>

РБК; АЛЕКСАНДР КОЧЕТОВ; 2019.12.05; ИНВЕСТИЦИИ В ВЫСОКОСКОРОСТНОМ РЕЖИМЕ

Автотрасса «Нева» принесет новые инвестиции в расположенные между Москвой и Петербургом регионы — например, в Тверскую область. Каждый процент уменьшения времени в пути добавляет 1,7% товарооборота, подсчитали эксперты.

Торжественное открытие автотрассы М-11 «Нева» между Москвой и Санкт-Петербургом состоялось 27 ноября. Это первая в истории России дорога, объединяющая крупнейшие агломерации и построенная с нуля в постсоветское время. Трасса длиной 669 км проходит по территории шести российских регионов; ее ввод в эксплуатацию позволил вдвое сократить время поездки между Москвой и Санкт-Петербургом и разгрузить существующую автодорогу М-10. Расчетная скорость движения по магистрали составляет 110–130 км/ч. Кроме того, запуск построенной по современным стандартам безопасности трассы позволил почти в два раза сократить показатель аварийности на дорогах между двумя столицами. Эксперты госкомпании «Автодор» ожидают падения смертности на трассах между крупнейшими мегаполисами страны в три—пять раз к 2030 году. Наконец, в «Автодоре» отмечают, что на всех участках дороги экстренную помощь водителям готовы оказать аварийные комиссары. Чтобы оценить качество новой трассы перед ее полноценным запуском, на автопробег по ней отправилась правительственная комиссия с участием помощника президента РФ Игоря Левитина, министра транспорта РФ Евгения Дитриха, главы «Автодора» Вячеслава Петушенко и глав регионов, в том числе губернатора Тверской области Игоря Рудени.

Область без пробок

Значительный участок новой трассы, около 300 км, прошел как раз по территории Тверской области. «До этого, когда транспортные потоки перемещались по М-10, собирались большие пробки в Вышнем Волочке. В городе даже был светофор, который называли главным светофором Центральной России, потому что пробки достигали нескольких километров. Сегодня их нет», — рассказал Игорь Руденя. Действительно, открытый в регионе в 2014 году первый участок М-11 (объезд Вышнего Волочка) позволил ликвидировать многокилометровые пробки на одном из наиболее сложных участков магистрали М-10. В 2017 году была введена в эксплуатацию секция трассы от Твери до Вышнего Волочка в обход Торжка, а в 2018 году — и в обход города Бологое. Наконец, в июле 2019 года было запущено движение по 52-километровому участку от Клина до Твери. В итоге преодолеть 135 км от МКАД до Твери теперь можно чуть более чем за час.

При этом трасса «Нева» представляет собой первый крупный инвестиционный проект федерального уровня в области дорожного строительства. В рамках его реализации было возведено 337 искусственных сооружения и создано 30 транспортных развязок. Общая стоимость строительства магистрали составила 550 млрд руб., при этом 148 млрд руб. были привлечены из внебюджетных источников, в том числе от двух концессий — французской компании Vinci и турецкой İctas-Astaldi. Открывая трассу, президент РФ Владимир Путин назвал ее «важным инфраструктурным проектом, который будет играть существенную роль для всей страны». «Это повышение конкурентоспособности регионов, по которым трасса проходит, это новые возможности для туристической отрасли, это повышение инвестиционной привлекательности в целом», — пояснил президент. Одним из регионов прохождения трассы, который может получить весомую выгоду от инфраструктурного проекта, может стать Тверь. По словам Игоря Рудени, М-11 позволит вывести «на качественно новый уровень развитие туризма и региональной инфраструктуры» в области.

Дорога прибыла

Директор экспертно-аналитического центра РАНХиГС Николай Калмыков считает, что запуск скоростных трасс «дает много мультипликативных эффектов социального развития

в регионах, через которые она проходит». Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Екатерина Решетова говорит, что в случае с дорогой «Нева» наиболее быстро окупаемые инвестиции следует ожидать при обустройстве самой магистрали (заправки, пункты общепита и т.п.), так как сейчас на автодороге практически отсутствует сопутствующая инфраструктура.

Николай Калмыков поясняет, что «рабочими местами для поддержания трассы» эффект для экономики регионов не исчерпывается, говоря о возможностях построения «серьезных бизнес-проектов». «Быстрая логистика зачастую важна для многих видов продукции», — говорит эксперт, приводя в пример доставку охлажденной рыбы, короткие сроки ее хранения и «большие шансы доехать до отдаленных населенных пунктов» при доступе к скоростной трассе. По словам Екатерины Решетовой, сокращение времени в пути способствует увеличению скорости доставки товаров между регионами. В Институте экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ приводят данные, что уменьшение времени в пути между центрами регионов всего лишь на 1% приводит к увеличению товарооборота между этими областями на 1,7%.

В РАНХиГС добавляют, что наличие скоростной магистрали повышает конкурентоспособность экономики «с точки зрения экспорта». «Есть много товаров с высокой добавленной стоимостью, которые нужно быстро доставить. Не всегда это можно сделать самолетом. Если доставка по скоростной трассе окупается, мы становимся интереснее европейским рынкам для поставок российской продукции», — поясняет Николай Калмыков, напоминая о Санкт-Петербурге как крупнейшем российском порте.

При этом в РАНХиГС отмечают «колоссальный потенциал» Тверской области с точки зрения экономической выгоды от новой трассы. Николай Калмыков говорит о планах развития логистических центров в регионе из-за «выгодного расположения» последнего близ водной, дорожной и железнодорожной артерий. «Не все грузы целесообразно везти до столицы. Допустим, в Твери их лучше перегрузить из железной дороги на фуру. Такие логистические центры станут огромным шагом для разгрузки московского трафика. Причем они могут служить не только для внутрироссийского, но и для общемирового трафика товаров и грузов», — рассуждает эксперт. Екатерина Решетова ожидает также роста числа логистических комплексов и развития жилищного комплекса в области. По ее словам, сокращение времени в пути «увеличивает и так называемый агломерационный радиус» — зону транспортной доступности крупных мегаполисов. В НИУ ВШЭ предостерегают развитие маятниковой миграции, поясняя, что жители Тверской области будут чаще ездить на работу в Москву. Николай Калмыков говорит, что скоростная трасса «снижает активность переселения в Москву и повышает возможность жить в экологически чистом регионе с видом на реку». Наконец, эксперт рассуждает о потенциале трассы для фермерских хозяйств, которые смогут организовать доставку своей продукции в московские рестораны, и о развитии местного туризма. «Туристическая доступность региона и сейчас очень высокая: туда можно приехать, скажем, на электричке из Москвы», — добавляет он.

Игорь Руденя на совещании у президента РФ также говорил о ключевом значении М-11 для местного сельского хозяйства «и туристического продвижения». «Благодаря проекту у нас развивается кластер Московское море, Завидово, Торжок и Вышний Волочек», — перечислял губернатор, говоря о перспективах реализации инвестконтрактов на 90 млрд руб., в том числе с помощью скоростной автотрассы.

Дальнейшему развитию региона поспособствует строительство северного обхода Твери. По словам Игоря Рудени, этот проект позволит «создать транспортные коридоры» до Ярославской области, Вологды и Дубны, а также привлечь двух новых инвесторов в регион — Новолипецкий металлургический комбинат, где собираются вложить 18 млрд руб. в комплекс по производству молока, и животноводческий комплекс «Коралл» с 36 млрд руб. потенциальных инвестиций.

«Там же, со стороны северного обхода, будут подъездные пути к Тверскому вагоностроительному заводу», — добавил губернатор. Транспортную доступность областного центра должно обеспечить и строительство трех многоуровневых развязок на М-11 — этот проект уже поддержали в Минтрансе РФ. Еще одно предложение — развязка в районе Вышнего Волочка и региональная хорда между трассами М-11, М-10 и М-9. В областном правительстве ожидают, что в этом случае «более коротким и качественным маршрутом» будет обеспечен транспортный поток в сторону Селигера, Осташкова, Пено и Андреополя.

<https://plus.rbc.ru/news/5de6c62b7a8aa9fac9c3284e>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.12.05; ЗА ПРОЕЗД ПЛАТИТЬ ПОТОМ; НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОРГАНИЗОВАТЬ «БЕЗБАРЬЕРНОЕ ДВИЖЕНИЕ»

Третий участок ЦКАД, связывающий Горьковское и Ленинградское направления выезда из Москвы, планируется ввести в эксплуатацию уже летом 2020 года. Причем по всем платным участкам на ЦКАД будет организовано так называемое безбарьерное движение. То есть не будет шлагбаумов и ставших привычными тем, кто пользуется платными участками, пунктов взимания платы.

Об этом рассказал председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко** на конференции «Скорость, безопасность, комфорт. Опыт десятилетия».

- Степень готовности третьего участка ЦКАД порядка 80 процентов, - сообщил Вячеслав **Петушенко**. - Мы уверены, что его сдадим, там осталось только один газопровод перенести. Пятый участок готов на 70 процентов. На столько же - первый участок. Это те участки, которые мы сдаем в 2020 году. Четвертый участок самый сложный, поэтому он и на 2021 год перенесен, там сделано порядка 30 процентов и там самые сложные вопросы по переустройству сетей.

Кстати, проблемы с переносом газопровода носят системный характер. С ними возникают сложности на всех участках строительства дорог. И эти проблемы тяжелее всего решаются.

На третьем участке ЦКАД а потом и на всем кольце не будут использоваться привычные пункты взимания платы. Над дорогой будет стоять рамка с камерами и датчиками, машина просто будет проезжать под ней, не снижая скорости, а плата будет списываться с транспондера.

Идея хороша, и такой способ применяется во всем цивилизованном мире. Как рассказал руководитель единого оператора ЦКАД Кирилл Терентьев, барьерные технологии сопровождаются вынужденными остановками и частыми ДТП, а поведение шлагбаумов бывает неожиданным. В результате - снижение пропускной способности. Кроме того, это огромные территории и затраты на их строительство и содержание. На 45 пунктов приходится 174 автомобильных полосы. От этого еще и экология страдает.

При организации «Свободного потока» средняя скорость увеличивается до 100 км/ч, а само развертывание систем оплаты - в два раза быстрее.

Сейчас 50 процентов оплаты проездов производится через транспондеры. У грузовиков - 70 процентов. Но остаются те, кто не пользуется этими гаджетами. Как они будут оплачивать проезд по платнику?

По словам Вячеслава **Петушенко**, система по госномеру будет устанавливать собственника автомобиля. После проезда по платному участку у него будет пять дней на то, чтобы заплатить за проезд. Это можно будет сделать через интернет-сервисы. Если в течение пяти дней оплаты не будет, то ему будет направлен штраф.

Но со штрафами тоже не все так просто. Как сообщил первый **заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов**, два с половиной года госкомпания бьется над тем,

чтобы в Кодекс об административных правонарушениях были внесены поправки, которые введут ответственность за неоплату проезда, а также позволят в автоматическом режиме выявлять тех, кто его не оплатил, и направлять им «письма счастья». Однако до сих пор эти поправки даже не внесены в Госдуму. А без них безбарьерный проезд не сможет заработать.

Конечно, сейчас «зайцев» штрафуют. Но за проезд на запрещающий сигнал светофора. А при безбарьерном проезде светофоров уже не будет.

<https://rg.ru/2019/12/04/reg-cfo/na-ckad-planiruetsia-organizovat-bezbarernoe-dvizhenie.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.04; «АВТОДОР» НАДЕЕТСЯ ВВЕСТИ ЦКАД-III К ЛЕТУ 2020 Г

Госкомпания «Автодор» планирует к лету 2020 года ввести в эксплуатацию третий участок ЦКАД, связывающий Горьковское и Ленинградское направления выезда из Москвы, рассказал журналистам предправления «Автодора» Вячеслав **Петушенко**.

«Степень готовности третьего участка ЦКАД порядка 80%, он в очень хорошем состоянии, мы уверены, что его сдадим, там осталось только один газопровод перенести, пятый участок за 70% готовность, подрядчик начал очень активно работать, по первому участку около 70% - это те участки, которые мы сдаем в 2020 году. Четвертый участок самый сложный, поэтому он и на 2021 год перенесен, там сделано порядка 30% и там самые сложные вопросы по переустройству сетей. Каждый участок имеет свое отдельное транспортное значение - от вылетной трассы до вылетной. В следующем году, к лету постараемся третий участок сдать, от Горьковского шоссе до Ленинградского», - сказал **Петушенко**.

Он отметил, что за этот год удалось сделать очень многое - в частности, увеличился почти в два раза объем сложных работ - созданы искусственные сооружения через канал имени Москвы, но есть и проблемы, которые в основном заключаются в системных вопросах - трудности с переустройством сетевых коммуникаций и ценообразование.

«Первое - это переустройство магистральных сетей, газопроводов - здесь изменились технические условия. Часть Московской области стала городом, и добавляются новые работы, процесс получения технических условий идет достаточно сложно. Есть также и сетевые организации, с которыми мы работаем - «Россети», по переустройству линий электропередачи. Линейщики(прокладчики коммуникаций - ред.) требуют, чтобы мы компенсировали им в денежной форме (перенос - ред.), но у нас по законодательству это невозможно, поэтому эти вопросы затягиваются», - объяснил **Петушенко**.

Кроме этого, возникают старые проекты дополнительных работ - большое количество дополнительных маленьких сетей, и есть жесткое ограничение по цене, поэтому подрядчику не всегда удастся изыскать эти средства и, ко всему, вопрос ценообразования стоит достаточно остро, отметил предправления «Автодора».

«Эти аспекты как раз находятся в той зоне риска, которую мы отслеживаем буквально по часам. Если мы до 8 августа (2020 года - ред.) не переустроим все сети, то риск ввода будет существовать. Сейчас везде проходим на тоненького, каждый день считаем. Организована работа оперативного штаба, взаимодействие с Главгосэкспертизой, Минстроем, с администрацией Москвы и области, и это позволяет быть уверенным, что мы все эти вопросы закончим», - резюмировал **Петушенко**.

<https://realty.ria.ru/20191204/1561971996.html>

На ту же тему:

https://www.m24.ru/news/gorod/04122019/99537?utm_source=CopyBuf

<https://www.mskagency.ru/materials/2951779>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.04; МИНТРАНС РФ: ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ НА МКАД НАХОДИТСЯ В КОМПЕТЕНЦИИ ВЛАСТЕЙ МОСКВЫ

Вопрос регулирования движения грузового транспорта на МКАД находится в компетенции властей Москвы. Об этом журналистам сообщил первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

«У нас МКАД принадлежит Москве. Соответственно, все решения, которые Москва будет принимать, она будет принимать в рамках своих полномочий. На сегодняшний день там и так действует ограничение по движению грузовиков по МКАД. Лично у меня разговоров с Москвой по вопросу изменения данного режима пока не было. Наверное, какой-то разговор состоится, но мне о такой инициативе не известно», - сказал **И.Алафинов**.

Ранее СМИ со ссылкой на помощника президента РФ Игоря **Левитина** сообщили, что после ввода в эксплуатацию в 2021 г. Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) на МКАД могут полностью отменить движение грузового транспорта.

<https://www.mskagency.ru/materials/2951969>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-otreagirovali-na-ideyu-zapretit-proezd-gruzovikov-po-MKAD--2019-12-04/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-poka-ne-polucal-predlozenij-ot-moskvy-o-perevode-fur-s-mkad-na-ckad>

<https://www.kommersant.ru/doc/4181112>

ТАСС; 2019.12.04; НАЗВАНИЕ «НЕВА» ДЛЯ ТРАССЫ М-11 МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ УТВЕРДЯТ НЕ ПОЗЖЕ ЯНВАРЯ

Юридическое оформление названия «Нева» для недавно открытой скоростной платной трассы «Москва - Санкт-Петербург» завершится не позже января 2020 года. Об этом журналистам рассказал первый **заместитель министра** транспорта России **Иннокентий Алафинов**.

«Технически для этого (оформления названия - прим. ТАСС) надо внести изменения в соответствующее постановление правительства РФ. Проект документа **Минтрансом** подготовлен. Надеемся, что в декабре его юридическая часть случится, в крайнем случае в январе», - рассказал **Алафинов** на конференции «Скорость, безопасность, комфорт. Опыт десятилетия».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nazvanie-neva-dla-trassy-m-11-moskva---sankt-peterburg-utverdat-ne-pozze-anvara-2020-g>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2951967>

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-nazvali-sroki-pereimenovaniya-trassi-M-11-v-Nevu-2019-12-04/>

ТАСС; 2019.12.04; «АВТОДОР» НАЧАЛ ПРОЕКТИРОВАТЬ ДОРОГУ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ В СОСТАВЕ М-11

Госкомпания «Автодор» приступила к проектированию дороги северного обхода Твери (с 149 по 208 км) в составе платной скоростной трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург. Об этом сообщил журналистам глава компании Вячеслав **Петушенко** в кулуарах конференции «Скорость, безопасность, комфорт. Опыт десятилетия».

«Мы начинаем проектировать. Хотя, на самом деле проект этот есть, мы сейчас его актуализируем, - сказал он. - Пока в горизонте 2024 года денег на его строительство нет, но этот объект находится в шорт-листе».

Сейчас трасса М-11 пересекается на этом участке с М-10: существующий обход Твери в перспективе может не справиться с потоком автомобилей, а северный обход обеспечит

высокоскоростной проезд от Москвы до Санкт-Петербурга, говорил **Петушенко** еще летом 2019 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-nacal-proektirovat-dorogu-severnogo-obhoda-tveri-v-sostave-m-11>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2951791>

<https://www.tver.kp.ru/online/news/3694281/>

ТАСС; 2019.12.04; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ УЧАСТКИ ЗЕМЛИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА М-11

Власти Ленинградской области готовы оказать помощь компаниям в реализации инвестиционных проектов вдоль участка скоростной федеральной трассы М-11, который проходит по территории региона. Как сообщил на пресс-конференции губернатор Александр Дрозденко, регион готов предоставить земельные участки.

По мнению губернатора, на трассе М-11 не хватает в первую очередь заправочных комплексов. «Автодор» должен определить места, где они нужны, и то, что будет зависеть от нас - мы сделаем. Если они будут выходить за границы дороги и если им потребуются дополнительные земельные участки - у нас опыт есть, мы, безусловно, поможем и поддержим», - сказал Дрозденко.

Он добавил, что в комплексах должны быть предусмотрены места для парковки. Также, по его словам, на трассе необходимо строить «зеленые» стоянки и места для отдыха. Власти региона, по словам Дрозденко, также готовы помочь в создании таких объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/7262499>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ДОВЕСТИ ЧИСЛО АЗС НА ТРАССЕ М-11 ДО 10 В 2020Г

«Автодор» планирует увеличить количество автозаправок на автотрассе М-11 с 6 до 10 в 2020 году, сообщил журналистам председатель госкомпании Вячеслав **Петушенко** в среду.

«В следующем году мы ещё построим (на М-11 - ИФ) 4 многофункциональных зоны (с заправками - ИФ). Этого будет уже по большому счету достаточно: 10 многофункциональных зон заправок позволят ехать совершенно свободно», - сказал журналистам **Петушенко** на конференции госкомпании.

Он отметил, что сегодня на трассе работают 6 заправок, а также заправки контейнерного типа.

«(Заправки - ИФ) контейнерного типа - это вынужденная мера. Мы все заправки контейнерного типа со временем уберем, заменим их на хорошие, большие, многофункциональные, с полным комплексом услуг», - добавил глава «Автодора».

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

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kolicestvo-azs-na-m-11-planiruetsa-uvelicit-s-6-do-10-stuk-v-2020-g---avtodor>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2019.12.04; СОТОВУЮ СВЯЗЬ ОБЕСПЕЧАТ НА ВСЁМ ПРОТЯЖЕНИИ ТРАССЫ М11 ДО КОНЦА ГОДА

Об этом журналистам рассказал председатель правления «Автодора» Вячеслав **Петушенко**, сообщает агентство «Москва».

Определено 115 точек, где будут расположены вышки. Голосовая связь будет доступна на всем протяжении трассы до конца года. А в первом квартале 2020 года появится интернет. Трасса М11 проходит по территории шести субъектов: Москва, Петербург, Московская, Тверская, Новгородская и Ленинградская области. Протяжённость дороги 669 км. Проезд по М11 платный. Бесплатная альтернатива — М10.

<https://govoritmoskva.ru/news/217963/>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2951793>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИНА ЦАРЕВА, САБРИНА САМЕДОВА,; 2019.12.05; В НАШУ ГАВАНЬ ЗАХОДИЛИ СЛЕДАКИ; ЗА МАХИНАЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТА ВЗЯЛИ ТРОИХ

По подозрению в хищении 1,6 млрд руб. при строительстве международного морского терминала в Калининградской области задержали трех топ-менеджеров строительной компании «Большверк». В конце октября организация должна была закончить возведение глубоководного порта стоимостью 7,4 млрд руб., однако в ноябре «Росморпорт», подведомственный **Минтрансу** России, расторг с ней контракт.

Следователи Следственного комитета России (СКР) задержали генерального директора ООО «Большверк» Сергея Шипицина, а также еще двух менеджеров этой компании в Самаре. В декабре 2017 года организация заключила государственный контракт на 7,4 млрд руб. с ФГУП «Росморпорт» на строительство терминала по приему круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерском Калининградской области. Согласно материалам дела, компания получила аванс в размере 3,6 млрд руб., однако полностью своих обязательств не выполнила.

Готовность морского терминала составляет 27%, а на его строительство потрачено лишь 2 млрд руб. Судьбу оставшихся денег предстоит выяснить следователям, возбудившим уголовное дело об особо крупном мошенничестве (ч. 4 ст. 159 УК). По их версии, 1,6 млрд руб. выводились из ООО «Большверк» на счета четырех аффилированных организаций. «В дальнейшем часть денежных средств уходила в пользу фирм-однодневок, зарегистрированных в Самарской области», — отмечают в СКР, предполагая, что часть компаний затем занималась обналичиванием денег. Обыски по делу прошли не только в Самаре и Калининграде, но и в Москве и Санкт-Петербурге.

На сайте ООО «Большверк» указано, что они занимаются строительством объектов как минимум в 20 городах. Среди них объекты не только в центральной части страны, но и на востоке: в Иркутске, Комсомольске-на-Амуре, Магадане. Среди клиентов и партнеров «Большверка» — крупнейший судостроительный холдинг России «Объединенная судостроительная корпорация», газовая компания НОВАТЭК, «Роснефть», нефтехимическая компания СИБУР.

Строительство глубоководного порта в Калининградской области начали планировать еще в 2000-е годы. В итоге его проект получил положительное заключение государственной экспертизы в 2017 году. Предполагалось, что пропускная способность терминала достигнет почти 300 тыс. человек в год, а ежегодно в порт будет заходить 422 судна, из которых 312 паромов и 110 круизных лайнеров. На объекте также планировалось создание искусственных земельных участков площадью 3,42 га и 1,74 га. Генеральным проектировщиком порта выступило ООО «Морское строительство и технологии». В августе полпред президента в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан инспектировал строительство порта в Пионерском. На сайте правительства

Калининградской области сообщали, что участники совещания с полпредом «приняли решения», которые позволят ввести терминал в эксплуатацию до начала летней навигации 2020 года. Напомним, на данный момент готовность терминала составляет 27%.

ООО «Больверк» оказалось на конкурсе по строительству порта единственным поставщиком, а потому с ним заключили контракт по максимальной цене. К работам компания приступила в феврале 2018 года, и уже через месяц у «Больверка» начались проблемы. Центральный банк России отозвал лицензию у банка «Актив банк капитал», который выступал гарантом исполнения контракта между «Росморпортом» и подрядчиком. АСВ, выступавшее конкурсным управляющим банка, подало иск об оспаривании сделок, которые были совершены им в последнее время. Летом 2018 года свой пост покинул **заместитель министра** транспорта России Виктор Олерский, который был инициатором и куратором проекта строительства порта в Пионерском. Тогда глава комитета по транспорту Калининградской торгово-промышленной палаты Леонид Степанюк говорил, что уход господина Олерского создает серьезные риски для строительства порта, называя его квалифицированным чиновником, который был погружен в калининградскую тематику.

В 2019 году строительство морского терминала заморозилось. В сентябре 2019 года сайт правительства области перестал транслировать строительство порта. В ноябре Самарский арбитражный суд запустил процедуру банкротства компании по заявлению ООО «Стройинвестпроект». 24 ноября «Росморпорт» расторг контракт с «Больверком».

<https://www.kommersant.ru/doc/4181147>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/7267309>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.05; ИДИТЕ, СУДА: СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ ПРОФИНАНСИРУЕТ БИЗНЕС; РАСХОДЫ КАЗНЫ В РЕЗУЛЬТАТЕ СНИЗЯТСЯ ВДВОЕ

Минфин нашел частных инвесторов мегапроекту «Росатома» по созданию ледокольного флота для Северного морского пути (СМП). Как рассказал «Известиям» замглавы ведомства Андрей Иванов, половину затрат на строительство судов согласился взять на себя бизнес, в частности, «Новатэк», «Норникель» и некоторые другие инвесторы, в том числе зарубежные. В обмен на это компании получают сниженные тарифы за навигацию по СМП. Речь идет об экономии как минимум 20 млрд рублей бюджетных средств на создании каждого ледокола. Такая схема выгодна и бизнесу, и казне, полагают эксперты.

На плечи бизнеса

Изначально «Росатом» планировал профинансировать создание ледоколов стоимостью примерно 40 млрд рублей каждый полностью за счет бюджета, рассказал Андрей Иванов.

— Мы посчитали, что расходы на создание этой инфраструктуры (ледоколов. — «Известия»), которая создается фактически под коммерческие компании, неправильно полностью перекладывать на налогоплательщиков. Стали искать источники на рынке. В итоге договорились о скидке для бизнеса по тарифам на проводку судов, — заявил Андрей Иванов «Известиям».

По словам замглавы Минфина, «Новатэк», «Норникель», а также ряд других компаний, в том числе зарубежных, возьмут на себя примерно половину расходов на строительство судов для «Росатома».

В пресс-службе госкорпорации уточнили, что частный капитал будет задействован в строительстве третьего и четвертого ледоколов серии ЛК-60 (проект 22220). Их стоимость составит 100 млрд рублей, из которых 45 млрд закладывается в госбюджет, а остальные средства должен привлечь «Росатом». Окончание строительства планируется к 2026 году.

Также планируется создание ледокола «Лидер», определена предельная стоимость головного судна этого проекта — 127,5 млрд рублей. Строительство стартует в 2020 году и должно быть профинансировано из федерального бюджета, пояснили в «Росатоме».

На вопрос, заинтересованы ли еще какие-нибудь компании в инвестициях в ледокольный флот, в госкорпорации сообщили, что в их число входят организации, действующие в Арктике, а также ряд банков.

В «Норникеле» уточнили, что речь идет не о прямых инвестициях в создание флота, а о заключении долгосрочного договора на обеспечение навигации по Севморпути.

— Мы намерены пролонгировать действующий контракт на услуги «Атомфлота» («дочка» «Росатома», отвечает в том числе за проведение судов по СМП с помощью ледоколов. — «Известия») по прокладке каналов в бассейне реки Енисей и проводке зафрахтованных компанией судов по СМП до 2027 года (с возможностью продления до 2029-го), — заявили в пресс-службе металлургической компании.

Таким образом, «Норникель» обеспечит гарантированный спрос на услуги госкорпорации в долгосрочной перспективе, добавили в пресс-службе.

В «Новатэке» сообщили, что также не участвуют в прямом финансировании строительства атомных ледоколов. Однако проекты энергетической компании могут обеспечить более половины от целевого для СМП грузопотока, уточнили в ее пресс-службе. Согласно поручению президента Владимира **Путина** он должен составить не менее 80 млн т к 2024 году.

«Газпром нефть» построила второй ледокол для увеличения поставок арктической нефти. В пресс-службе Минфина на дополнительный вопрос «Известий» о том, в какой форме бизнес предоставит ресурсы на создание флота, оперативно не ответили.

Ранее на Петербургском международном экономическом форуме было анонсировано подписание договора между Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), компанией DP World (один из крупнейших мировых портовых операторов), «Норникелем» и «Росатомом» о развитии инфраструктуры СМП. В РФПИ «Известиям» сообщили, что в данный момент вместе с этими партнерами активно изучают возможности привлечения частного капитала, в том числе иностранного, в проекты Севморпути.

«Росатом» планирует построить восемь новых атомных ледоколов до 2035 года, писали ранее СМИ со ссылкой на замглавы дирекции Севморпути госкорпорации Максима Кулинко. По его словам, будет создано пять универсальных судов проекта 22220 мощностью 60 МВт, а также три «Лидера» мощностью 120 МВт. В настоящее время три ледокола уже строятся на Балтийском заводе, еще два судна будут сданы до 2025 года, контракты по ним уже заключены, отмечал Максим Кулинко. Он добавлял, что в 2020 году госкорпорация намерена заключить договор с судостроительным заводом «Звезда» в Приморском крае на создание первого «Лидера».

Обоюдовыгодная схема

Финансировать ледоколы полностью за бюджетный счет слишком рискованно, полагает руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. Дело в том, что судно может оказаться невостребованным и деньги будут потрачены впустую. Участие в строительстве инвесторов означает, что они станут пользоваться ледоколами, так как им необходимо вернуть вложенные средства. Фактически это гарантия спроса на использование маршрута.

С точки зрения бизнеса такая модель также более эффективна. Компании, с одной стороны, сэкономят часть денег. Они не получают в собственность суда, но в данном случае это скорее преимущество, так как обслуживать ледоколы довольно дорого. С другой стороны, у бизнеса будет госгарантия, что проект доведут до конца, добавила Александра Суслина.

С ее точкой зрения в целом согласен замдиректора Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН Александр Широков. Он добавил, что такая схема целесообразна

даже в том случае, если проект не станет окупаемым для бюджета. Дело в том, что эффективность государственных инфраструктурных проектов некорректно оценивать исключительно с рыночных позиций. Они оказывают комплексное влияние на развитие территорий, социально-экономический эффект в конечном счете превосходит расходы на строительство инфраструктуры.

Кроме этого, скидка по тарифам, означающая фактически снижение доходов казны, будет предоставлена лишь в том случае, если проведение судов с помощью ледоколов окажется востребованным. То есть это отложенные издержки для бюджета.

Гендиректор InfraNews Алексей Безбородов в свою очередь считает такую схему финансирования строительства ледоколов не слишком удачной. Эксперт отмечает, что логично было бы найти деньги в бюджете и привлечь заемное финансирование в банках, а затем установить коммерчески обоснованный тариф.

<https://iz.ru/950316/dmitrii-grinkevich-aleksandr-volobuev/idite-suda-stroitelstvo-ledokolov-dlia-sevmorputi-profinansiruet-biznes>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; АКИМОВ ПОРУЧИЛ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА ДОРАБОТАТЬ ПРОЕКТ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА В МОРСКОМ ПОРТУ ОЛЯ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** направил на проработку проект контейнерного терминала в морском порту Оля (Астраханская область), говорится в сообщении на сайте правительства по итогам заседания проектного комитета комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года. Проект поручено дополнительно проанализировать в течение месяца, говорится в сообщении.

Сообщается, что участники проектного комитета на заседании одобрили уточненный план-график федеральных проектов «Внутренний водные пути» и «Северный морской путь» с учетом предыдущих поручений.

В ноябре Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), особая экономическая зона (ОЭЗ) «Лотос» и ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» (ПЛК, Астраханская область) подписали соглашение о строительстве порта в Астраханской области. Отмечалось, что порт может стать ключевым элементом развития международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг».

В рамках соглашения ПЛК берет на себя сбор исходно-разрешительной документации и последующую разработку проектной документации на выполнение работ по формированию акватории порта, дноуглублению, строительству и оснащению перегрузочного терминального комплекса и подготовку бизнес-плана проекта. ГТЛК по результатам анализа бизнес-плана рассмотрит возможность организации разработки проектной документации и обеспечения последующего строительства объектов. Наконец, ОЭЗ «Лотос» окажет другим сторонам соглашения содействие, консультационную и методологическую поддержку.

Ранее сообщалось, что ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» планирует инвестировать не менее 15 млрд рублей в строительство частного порта для обработки контейнерных грузов, идущих по МТК «Север-Юг».

Создание портовой зоны входит в перечень поручений президента РФ по вопросам социально-экономического развития Астраханской области.

Инвестиции в строительство контейнерного порта на территории планируемой портовой ОЭЗ, прилегающей к морскому порту Оля, оцениваются в 75 млрд рублей.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.04; НОВАЯ ТРАССА ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ И «МЕРИДИАН» НЕ БУДУТ ДУБЛЯМИ

Новая скоростная платная трасса М12 «Москва-Казань», решение о строительстве которой было принято осенью, не будет дублировать проект трассы бывшего топ-менеджера «Газпрома» Александра Рязанова «Меридиан», который намерен строить ее со следующего года, рассказал журналистам первый замглавы Минтранса **Иннокентий Алафинов**.

«Это («Меридиан» - ред.) не дублер ЕЗК (маршрут «Европа - Западный Китай», частью которого является М12 - ред.). Если вы посмотрите карту, то эта дорога проходит по югу РФ. Финансовую модель мы изучали, она нам предоставлялась. Она показывает, что основной трафик будет формироваться за пределами РФ и уходить за пределы РФ. Если мы говорим о новом коридоре М12, который, кстати, упомянул в своем обращении президент РФ Владимир Владимирович **Путин**, то 95-96% трафика этого коридора это внутрirosсийский трафик, это трафик, который обеспечивает связанность наиболее экономически эффективных и активных регионов РФ, где проживет более 50% населения», - говорит **Алафинов**.

Первый в России проект полностью частной транзитной скоростной автомагистрали от границы с Белоруссией до Казахстана - «Меридиан» - может быть реализован через заключение соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), в случае принятия соответствующего закона в нужной редакции, и на долгие и «дешевые» средства пенсионных фондов, говорил Рязанов.

По задумке организаторов, трасса протяженностью 1982 километра должна быть построена с нуля и пройти по Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской и Смоленской областям и стать российской частью так называемого «экономического пояса Шелкового пути», соединив страны ЕС с Китаем через Казахстан и Белоруссию.

«Здесь нет никакого дубляжа. А с точки зрения вопроса, сколько дорог нужно РФ, еще наш гуру большой, Михаил Яковлевич Блинкин (эксперт, директор Института экономики транспорта ВШЭ - ред.), всегда говорит, что по плотности автомобильных дорог, особенно в европейской части РФ, где у нас проживает основная масса населения, мы отстаем от экономически таких же развитых стран как РФ. В этой связи мы приветствуем увеличение плотности дорожной сети. Более того, если посмотреть стратегию, то южный коридор тоже важен с точки зрения, что он может привлечь дополнительный транзит. Никакого дубляжа нету, это просто дороги, решающие разные задачи», - пояснил чиновник.

<https://realty.ria.ru/20191204/1561970247.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.04; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ОПРЕДЕЛИТЬ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ В I КВАРТАЛЕ 2020 Г.

Механизмы, с помощью которых будет реализован проект строительства скоростной платной трассы Москва - Казань, могут быть определены в I квартале 2020 г. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил заместитель председателя правления по инвестициям и стратегическому планированию госкомпании «Автодор» Георгий Чичерин. «Сейчас (по проекту трассы Москва-Казань - прим. Агентства «Москва») происходит подготовка территории, планировка территории, финальная трассировка по земельным участкам. Сейчас очень активно работаем и со строительным рынком, и с финансовыми организациями. Общая модель у нас уже была готова давно. С точки зрения конкретных механизмов - где будет концессия, где будет другой инструмент, мы сейчас с рынком работаем. Считаем, что работу завершим в I квартале следующего года. Конкурс пока не объявлен, так как работаем над инструментами», - сказал Г.Чичерин.

Ранее заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** сообщил, что строительство трассы Москва - Казань начнется в 2020 г., а завершится в 2027 г. Он также отметил, что трасса может получить обозначение М12. По словам первого заместителя министра транспорта РФ **Иннокентия Алафинова**, объем финансирования проекта составит порядка 730 млрд руб. Протяженность трассы составит 794 км.

<https://www.mskagency.ru/materials/2951921>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЖД В 2020 ГОДУ МОГУТ ДОБАВИТЬ ОКОЛО 1,3 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ

Вложения ОАО «Российские железные дороги» в создание высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург в рамках инвестиционной программы 2020 года могут вырасти на 1,258 млрд руб., сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с материалами компании.

По его словам, ранее в октябрьском варианте финансового плана монополии фигурировала цифра 11,945 млрд руб. Исходя из обновленного проекта, в конце ноября рассмотренного правительством РФ, на эти цели предполагается направить 13,203 млрд руб. В этом случае общий CAPEX-2020 увеличится с 819,9 млрд до 821,237 млрд руб.

Согласно сообщению монополии, инвестиционная программа и финансовый план РЖД на 2020 г. и на плановый период 2021-2022 гг. будет утверждаться на заседании совета директоров 6 декабря.

Согласно материалам «Российских железных дорог», средства в рамках проекта предполагается направить на подготовку проектной документации, документации по планировке и межеванию территории, а также инженерно-изыскательские работы.

Как сообщалось, в 2019 году планируется провести сравнительный анализ параметров проектирования и принятых основных проектных решений обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург и проектной документации ВСМ Москва - Казань, говорил генеральный директор - главный инженер РЖД Сергей Кобзев. Кроме того, планируется провести пересчет сметной стоимости обоснования инвестиций в строительство ВСМ в текущий и прогнозный уровень цен.

По итогам проведенных работ будут сформированы основные выводы о возможности и целесообразности строительства ВСМ Москва - Петербург по согласованному в 2009 году западному варианту трассы, которые позволят определить исходные данные для проектирования и уточнить предварительную стоимость строительства. При этом многие решения, которые использовались в проекте ВСМ Москва - Казань, будут использоваться для строительства ВСМ Москва - Петербург.

Решение о том, какое железнодорожное движение развивать - скоростное или высокоскоростное, нужно принимать по итогам анализа экономической эффективности, заявил в ноябре президент **Владимир Путин**.

Власти РФ должны пройти «точку невозврата» в обсуждении вопроса строительства в стране ВСМ перед тем, как приступить к созданию таких линий, считает вице-премьер РФ **Максим Акимов**. «У нас этот проект в комплексном плане (развития инфраструктуры до 2024 г. - ИФ), мы продолжаем в правительстве дискуссию по поводу даже не модели реализации - по поводу его старта», - заявлял чиновник на форуме «Транспорт России».

«Невозможно построить чуть-чуть ВСМ - и потом остановить строительство сети. Мы либо решаемся на этот шаг, и тогда это программа на десятилетия, то есть (такие линии будут строиться - ИФ) и в южном направлении, и в Европу, и будет расширяться на восток, либо мы принципиально откажемся от того, что будем иметь высокоскоростное движение на нашей территории», - отмечал **Акимов**.

В последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва - Казань с возможностью продления на Урал и создания на ее основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Предполагалось, что строительные работы могут

начаться в 2019 году - с участка Железнодорожный (Подмосковье) - Гороховец (Владимирская область). Однако в 2018 г. вновь был реанимирован проект строительства высокоскоростной линии Москва - Санкт-Петербург.

В апреле **Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Петербург. Проектирование этого участка может занять три года, говорил в сентябре **заместитель министра** транспорта РФ Владимир **Токарев**.

ВСМ Москва - Петербург, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении Северо-Запада РФ, заявлял бывший заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ Ж/Д К МУРМАНСКОМУ УЗЛУ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА ДО 60 МЛН Т

ФКУ «Ространсмодернизация» утвердило задание на корректировку проектной документации Мурманского транспортного узла (МТУ): проект будет вводиться в эксплуатацию поэтапно, а провозная способность железнодорожной линии составит 44 млн тонн грузов в год с возможностью ее последующего увеличения до 60 млн тонн, следует из сообщения ФКУ.

Проектно-сметная документация по реализации первого и второго этапов МТУ ранее получила положительное заключение Главгосэкспертизы РФ, завершение строительно-монтажных работ и ввод в эксплуатацию первого этапа планируется в конце 2020 года.

«Решение о поэтапном строительстве и вводе в эксплуатацию объектов проекта продиктовано необходимостью прироста провозной и пропускной способности ж/д линии», - говорится в тексте.

Как сообщалось ранее, общий объем финансирования строительства МТУ оценивается более чем в 139 млрд рублей. Для реализации проекта привлекаются в том числе внебюджетные инвестиции и средства федерального бюджета. В материалах к выездному заседанию комитетов Совета Федерации в Мурманске 27 сентября 2018 года говорилось, что проект позволит создать круглогодичный глубоководный хаб мощностью 18 млн тонн грузов в год.

В рамках Петербургского международного экономического форума в 2019 году один из инвесторов МТУ - «Инфотек Балтика» - подписал меморандумы о сотрудничестве при реализации проекта строительства морского специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений и апатитового концентрата в морском порту Мурманск в районе реки Лавна на западном берегу Кольского залива с «ФосАгро» (МОЕХ: PHOR) и правительством Мурманской области. Планируемая дата начала эксплуатации - март 2023 года, портовые мощности позволят переваливать примерно 3,5 млн тонн удобрений в год.

Проект МТУ также включает строительство морского торгового порта Лавна с угольным терминалом. В мае 2019 года стратегические инвесторы проекта строительства угольного терминала Лавна оформили доли участия в проектной компании ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ). АО «Компания «БизнесГлобус» Андрея Бокарева и АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (совладелец ООО «Морской порт «Суходол») получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК «СДС-Уголь» Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%. Еще 10% у АО «РЖД - инфраструктурные проекты» и 5% у ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин отмечал, что бюджет порта Лавна составит более 30 млрд рублей.

В апреле ГТЛК подписала с пулом инвесторов акционерное соглашение и договоры купли-продажи долей в МТПЛ. Концессионное соглашение по Лавне **Росморречфлот**

подписал с ГТЛК в ноябре 2018 года. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме «бери или плати», сообщила ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ОМСК - ФЁДОРОВКА МОЖЕТ ПОПАСТЬ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ «МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА»

Проект реконструкции аэропортового комплекса «Омск - Фёдоровка» одобрен для включения в лист ожидания комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры.

Решение принято на заседании проектного комитета, которое провел курирующий транспорт вице-премьер РФ **Максим Акимов**, сообщается на сайте правительства.

Как отмечается, проект одобрен с условием: **Акимов** поручил «предусмотреть такую финансово-экономическую модель, при которой земельный участок, высвобождающийся в Омске после перевода полётов в новый аэропорт, будет включён в капитальный грант по проекту».

«У проекта должно быть несколько источников финансирования, в том числе средства от продажи земельного участка на аукционе», - отметил вице-премьер.

«Омск - Фёдоровка» - аэропорт в 27 км от Омска, строительство которого было начато в 1982 г. и законсервировано в начале 1990-х. Представляет собой комплекс недостроенных зданий и сооружений. Новый аэропорт планировалось ввести вместо действующего - «Омск - Центральный», который находится в черте города. В последние годы интерес к проекту реконструкции «Омск - Фёдоровки» проявляли холдинги «Новпорт» и «Аэропорты регионов». В том числе обсуждалась схема концессионного соглашения.

Включение проекта в лист ожидания «магистрального плана» теперь должна утвердить правительственная комиссия по транспорту. После этого его могут включить в сам план - «в случае подтверждения финансирования, достаточного для их реализации», отмечают в правительстве.

Аналогичные решения на заседании приняты по проекту реконструкции перрона, мест стоянок и рулёжных дорожек в аэропорту Томска «Богашёво», а также строительства и реконструкции участков автодороги Р254 «Иртыш». Ещё два проекта направлены на проработку: это проект мостового перехода через Калининградский залив с подходами и проект контейнерного терминала в морском порту Оля.

ТАСС; 2019.12.04; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ВЫДЕЛИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 6 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ

Власти Саратовской области планируют увеличить объем средств на ремонт и строительство новых дорог и мостов в регионе до порядка 6 млрд рублей в следующем году, сообщил в среду ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства Николай Чуриков.

«В 2020 году на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги** планируется направить в около 6 млрд рублей», - сказал Чуриков, добавив, что в 2019 году на ремонт дорог было выделено порядка 4,6 млрд рублей.

Министр уточнил, что в 2020 году планируется отремонтировать 267 км региональных дорог. Также запланированы работы по строительству новых автодорог. В частности, это строительство дороги Озинки - Перелюб, которая ведет к границе региона с соседним Казахстаном, а также дороги в Энгельском районе, которая свяжет второй по численности город региона с трассой Самара - Пугачев - Энгельс — Волгоград.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/saratovskaa-oblast-planiruet-vydelit-na-stroitelstvo-dorog-6-mlrd-rublej-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.12.04; БОЛЕЕ 520 ДЕТЕЙ ПОГИБЛИ НА ДОРОГАХ РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА

Более 500 ДТП, в которых погибли 525 детей младенческого возраста, произошло в России за 10 месяцев нынешнего года, сообщил на пресс-конференции в ТАСС замглавы ГИБДД Олег Понарьин.

«Если взять младенческую смертность, то за 10 месяцев текущего года произошло 520 ДТП, в которых погибли 525 детей. В прошлом году 628 детей мы потеряли на дорогах, а в этом году мы наблюдаем снижение количества ДТП с участием детей», - сказал он.

По его словам, большинство из 525 погибших детей были пассажирами участвовавших в ДТП машин.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-520-detej-pogibli-na-dorogah-rossii-s-nacala-goda---gibdd>

ТАСС; 2019.12.04; ГИБДД НЕ БУДЕТ НАКАЗЫВАТЬ РОДИТЕЛЕЙ, ЗАБИРАЮЩИХ РЕБЕНКА ИЗ РОДДОМА БЕЗ АВТОЛЮЛЬКИ

Госавтоинспекция не планирует вводить какие-то меры для родителей, которые забирают из роддома новорожденных детей без специальной автолюльки, сообщил журналистам замглавы ГИБДД Олег Понарьин.

«Наверное, Госавтоинспекция не сможет реализовать такую инициативу или зарубежный опыт без требований самого общества. Я думаю, что инициатива по прокату автокресел [в роддомах] вполне разумная и давно реализуется в субъектах России. И я думаю, что надо принять любые нормы, а если есть возможность подарить от лица государства или муниципалитета автокресло, то надо это делать», - сказал он на пресс-конференции в ТАСС.

При этом во многих странах мира родители обязаны использовать автолюльку при перевозке новорожденного из роддома.

ГИБДД в среду подвела итоги программы обучения родителей «Детство без опасности», которая направлена на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма и будет реализована на базе перинатальных центров и родильных домов во всех регионах страны. За этот год федеральными тренерами проекта было обучено более 100 медицинских сотрудников, которые до конца года проведут 900 тренингов для более чем 2,5 тыс. беременных женщин.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gibdd-ne-budet-nakazyvat-roditelej-zabirajushih-rebenka-iz-rodoma-bez-avtolulki>

ТАСС; 2019.12.04; В ГИБДД ПРЕДЛАГАЮТ УБРАТЬ ЭТАП «ПЛОЩАДКА» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

Госавтоинспекция считает, что в проведении этапа «площадка» при сдаче экзамена на получение водительских прав нет необходимости из-за большого количества времени, затрачиваемого на него сотрудниками ГИБДД. Как сообщил в среду журналистам замглавы ГИБДД Олег Понарьин, этот этап дублирует экзамен автошколы и оставлять его нецелесообразно.

«Здесь нет никакой сложности. Мы считаем, что задача ГИБДД в данном случае оценить кандидата в водители на управление транспортными средствами в реальных условиях. «Площадка» занимает слишком много времени, в том числе много времени наших сотрудников, а с учетом того, что внутренние экзамены уже проводятся на площадках, дублировать еще раз этот экзамен мы считаем нецелесообразным», - сказал он.

Как сообщил накануне начальник отделения экзаменационной работы управления надзорной деятельности ГИБДД России Николай Гиляков, Госавтоинспекция планирует с 1 октября 2020 года исключить сдачу экзаменов на водительские права на закрытых площадках для категорий В, С и D.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/etap-plosadka-ne-nuzen-tak-kak-dubliruetsa-v-avtoskole-i-zanimaet-mnogo-vremeni---gibdd>

ТАСС; 2019.12.04; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ ПОСТАВИТЬ СЕРБИИ ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ

Президент России **Владимир Путин** сообщил, что Москва предлагает Белграду помощь в обновлении авиапарка сербского национального перевозчика.

«Российская сторона предлагает помощь по обновлению авиапарка сербского национального перевозчика Air Serbia, при этом готовы поставлять не только самолеты отечественного производства, но и организовать в аэропорту Белграда региональный центр технического обслуживания и ремонта российской авиатехники», - сказал глава государства на пресс-конференции по итогам российско-сербских переговоров.

По оценке российского лидера, «на хороший уровень вышло российско-сербское экономическое взаимодействие». По его данным, «в 2018 году двусторонняя торговля составила \$2,2 млрд, в январе-сентябре 2019 года взаимный товарооборот вырос еще на 9,5%, российские капиталовложения в сербскую экономику превысили \$4 млрд». В числе крупнейших инвесторов **Путин** назвал корпорацию «Газпромнефть», которая вложила в сербскую компанию около \$3 млрд и до 2025 года намерена инвестировать еще \$1,4 млрд.

Президент РФ подчеркнул, что «компании из России оказывают содействие в развитии транспортной инфраструктуры Сербии». «В частности, при участии РЖД ведется модернизация сербских железных дорог, создается современный диспетчерский центр, который позволит существенно повысить скорость и эффективность перевозок», - сказал он. **Путин** также отметил, что «в Сербии успешно работают и Сбербанк, и страховая компания «Согаз», которые предоставляют широкий спектр финансовых услуг физическим и юридическим лицам, сопровождают деятельность российских и сербских предприятий в области энергетики и транспортной инфраструктуры».

Глава российского государства обратил внимание и на тот факт, что «сербские компании широко представлены в российской экономике в таких отраслях, как строительство и производство стройматериалов, выпуск лекарственных средств, продуктов питания и продовольствия, оказание туристических услуг».

<https://tass.ru/politika/7265239>

ТАСС; 2019.12.04; В ГИБДД НАЗВАЛИ УСЛОВИЯ ПОЛУЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫМИ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ ПРАВ В РОССИИ

Госавтоинспекция считает необходимым предусмотреть обмен иностранных водительских удостоверений на российские для водителей автобусов и грузовиков только после прохождения ими профессионального обучения в России. Об этом сообщил начальник отделения экзаменационной работы управления надзорной деятельности ГИБДД России Николай Гиляков.

«Предполагается, что обмен иностранных водительских удостоверений категорий С [грузовики] и D [автобусы] будет осуществляться только после прохождения профессионального обучения. Также мы хотим вернуться к той схеме, которая действовала до 2014 года, что гражданин РФ или лицо, постоянно проживающее на территории России, может управлять [транспортным средством] на основании иностранного водительского удостоверения только в течение шести месяцев с даты получения вида на жительство, или с даты получения паспорта гражданина РФ», - сказал он.

Гиляков напомнил, что в настоящее время ведется работа над изменением федерального закона «О безопасности дорожного движения», в котором также предусмотрены эти нововведения.

За последние дни в России произошло несколько резонансных ДТП с автобусами. Так, 1 декабря рейсовый автобус Сретенск - Чита упал с моста в реку Кузнга, погибли 19 человек, еще 19 госпитализированы. 3 декабря произошло ДТП в Воронежской области - перевернулся автобус, ехавший из Днепропетровска в Ростов-на-Дону, пострадали 18 человек; вечером того же дня в Подмосковье автобус столкнулся с грузовиком, пострадали семь человек. 4 декабря в Саратове водитель автобуса не справился с управлением и врезался в столб, 20 человек пострадали.

<https://tass.ru/obschestvo/7268423>

ТАСС; 2019.12.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ТАКСИ: СТОИТ ЛИ ТОРОПИТЬСЯ С ВНЕДРЕНИЕМ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПОЯВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА ПОКА НЕТ

Лидеры разработок беспилотных автомобилей, такие как российский «Яндекс» или американская Waymo, технически готовы к запуску беспилотных такси и торопят власти с принятием соответствующего законодательства. В России беспилотным автомобилям могут разрешить свободно передвигаться по дорогам общего пользования не ранее 2022 года, после завершения правительственного эксперимента по тестированию технологий, рассказали порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, в пресс-службе НТИ «Автонет» (куратор проекта по тестированию беспилотных автомобилей). Чиновники подчеркивают, что сначала необходимо решить вопросы безопасности, а эксперты говорят о маловероятной массовой выгоде беспилотных авто.

По оценке компании «Яндекс», полностью беспилотное такси технологически уже возможно, но нормативная база не позволяет таким машинам находиться на дорогах общего пользования без инженера, а также оплачивать подобные услуги. При этом в США (в пригороде города Феникс, штат Аризона) уже запущен подобный сервис без инженера в салоне. Как подчеркнули в «Яндексе», «важно, чтобы регулирование шло в ногу с технологией, а еще лучше — создавало среду, способствующую ее развитию».

Российская дорожная карта

Принятие соответствующего законодательства возможно после 2022 года, «когда завершится правовой эксперимент», отмечают в НТИ «Автонет».

В конце 2018 года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление о проведении эксперимента по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования Москвы и Татарстана. Эксперимент продлится до 1 марта 2022 года, его результатом должно стать подтверждение возможности эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, а также выработка технических требований к ним и разработка нормативных документов.

«Законодательные инициативы НТИ «Автонет» уделяют особое внимание вопросам безопасности всех участников дорожного движения, мы работаем в тесном взаимодействии с Минпромторгом и МВД. Беспилотный автомобиль проходит сертификацию ведущей российской лаборатории ФГУП «НАМИ», - отмечает представитель НТИ «Автонет». - Мы идем в ногу с технологическими решениями, которые в настоящий момент разработаны и тестируются в условиях российских реалий». Кроме того, все автомобили в рамках эксперимента должны быть застрахованы, а в салоне при этом должен находиться опытный пилот-инженер.

Не отстают и российские чиновники. Как рассказали в **Минтрансе** России, ведомство представило на Глобальном форуме по безопасности дорожного движения (проводится

под эгидой ЕЭК ООН) изменения в Венскую конвенцию о дорожном движении 1968 года. «Они направлены на обеспечение движения высокоавтоматизированных транспортных средств по дорогам общего пользования», - пояснили в ведомстве. Именно на площадке форума разработана и принята резолюция, содержащая рекомендации для государств, разрабатывающих и тестирующих технологии беспилотного управления транспортными средствами. Кроме того, в России уже подготовлен проект концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотного транспорта на автомобильных дорогах общего пользования.

В США уже произошло несколько ДТП со смертельным исходом с участием высокоавтоматизированных автомобилей. «Чтобы не создавать экстремальных ситуаций, необходимо и дальше тестировать технологии, подключать новых разработчиков и постепенно расширять географию тестирования высокоавтоматизированных ТС, в том числе на те регионы, где такие разработки имеются: Санкт-Петербург, Владимирская область, Краснодарский край и другие», - подчеркивают в НТИ «Автонет».

Есть ли выгода

При этом в НТИ «Автонет» отмечают, что пока рыночных условий для появления беспилотных автомобилей на дорогах нет. «Нет понимания экономических выгод беспилотного транспорта, и говорить о необходимости спешки здесь нельзя», - поясняют в «Автонете».

Высокоавтоматизированные технологии позволяют делать процессы качественней и быстрее, но они всегда дороже, чем человеческий труд, добавляет гендиректор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. «Нет ни одной индустрии, где бы человек оказался дороже, чем робот, - отмечает он. - С появлением роботов цепочки производства только дорожают».

При этом, беспилотные технологии для автомобилей в городе будут дороже, чем для грузового или рельсового движения на ограниченных территориях, и появления последних стоит ждать раньше. Но не случайно беспилотные технологии активней продвигают интернет-компании, а не традиционные автопроизводители, говорит Безбородов - водитель, пересевший в беспилотник, становится потребителем контента.

Неоднозначной может оказаться и выгода для государства в целом. «Всех высвободившихся в случае автоматизации водителей, а это одна из самых массовых профессий, надо будет чем-то занять, - указывает Безбородов. - А связанные с этим социальные вопросы не решены даже в более легко автоматизируемой профессии охранника».

Отстаем ли от США

Компания Waymo (американский производитель технологий для беспилотников, «дочка» компании Alphabet) в конце прошлого года объявила о запуске коммерческого беспилотного такси в пригороде Феникса, штат Аризона. Однако на сайте самой компании отмечается, что в машине находится инженер, а само приложение доступно только ограниченному кругу волонтеров-тестировщиков. Кроме того, компания первой среди конкурентов летом этого года получила от властей штата Калифорния разрешение на перевозки пассажиров в беспилотных такси. Но речь идет об участии в пилотном проекте, при проведении которого в автомобиле должен находиться водитель-инструктор, а за поездки не взимается плата. Ограничена при этом и сама пилотная зона. В отчете компании властям штата отмечается, что услуга вызова беспилотного такси через приложение доступна только сотрудникам, которые могут взять в поездку гостей. А несколько поездок без инженера в машине выполнены в образовательных целях.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bespilotnye-taksi-stoit-li-toropitsa-s-vnedreniem-novyh-tehnologij>

ТАСС; 2019.12.04; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ МОСТОВ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ НАХОДЯТСЯ В НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ

На 392 из 691 моста регионального и межмуниципального значения Оренбургской области ввели ограничения по весогабаритам и скорости движения. Это связано с неудовлетворительным состоянием объектов, при этом аварийных мостов в регионе нет, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе Министерства строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта области.

«Всего на автодорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Оренбургской области находится 691 мостовое сооружение. Из них в хорошем состоянии - 159 шт, в удовлетворительном состоянии - 140 шт, в неудовлетворительном состоянии - 392 шт (на этих сооружениях введены ограничения по весогабаритам (25-30 тонн) и разрешенной скорости движения (40 км/час). [Мосты] в аварийном состоянии - отсутствуют», - сказали в пресс-службе.

Накануне глава профильного министерства заявил, что в регионе проведут внеплановую ревизию всех мостовых сооружений области. Проверка займет около двух недель, ее проведут силами Главного управления дорожного хозяйства региона (ГУДХОО). При необходимости привлекут сторонние специализированные предприятия, уточнили в Минстрое. К ревизии также должны подключиться муниципалитеты, где на балансе также есть мосты.

«Все мостовые сооружения, находящиеся на балансе ГУДХОО, проходят регулярные плановые обследования весной и осенью. В зависимости от категории моста, осмотры идут ежемесячно и еженедельно. После обрушения моста по улице Терешковой все мостовые сооружения, в том числе в муниципальных образованиях, будут проверены дополнительно», - цитирует пресс-служба заместителя председателя правительства Оренбургской области - министра строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Александра Полухина.

Вечером 2 декабря виадук, соединяющий Загородное шоссе и улицу Терешковой в Оренбурге, частично обрушился. По данным регионального Минздрава, пострадали два человека. Мост был на реконструкции, в месте производства работ действовало поэтапное ограничение движения транспортных средств. После обрушения путепровода в Оренбурге введен режим ЧС муниципального масштаба, возбуждено уголовное дело.

<https://tass.ru/v-strane/7263257>

ТАСС; 2019.12.04; В ТУВЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ БОЛЬШОЙ ЕНИСЕЙ ДЛЯ СВЯЗИ С ТРУДНОДОСТУПНЫМ РАЙОНОМ

Мост через Большой Енисей с инвестициями в 350 млн рублей планируется построить в Туве для связи с труднодоступным Тоджинским районом. Подрядная организация для строительства должна быть определена в начале 2020 года, сообщил в среду ТАСС **заместитель министра** дорожно-транспортного комплекса Тувы Шораан Чыргал-оол.

«Населенные пункты Тоджинского кожууна (района - прим. ТАСС) не обеспечены стабильным круглогодичным транспортным сообщением. Нужно преодолеть водную преграду, конкретно Большой Енисей (правый приток Енисея - прим. ТАСС). Готовим на торги аукционную документацию, скорее всего в феврале 2020 года будем знать подрядную организацию», - сказал Чыргал-оол.

Строительство моста оценивается в сумму около 350 млн рублей. По данным Миндортранса региона, планируется привлечь федеральные средства и средства Дорожного фонда республики. Срок реализации проекта три года. Приступить к выполнению строительно-монтажных работ планируется в 2020 году.

Сейчас в шесть населенных пунктов Тоджинского района, где живут около семи тыс. человек, можно попасть только через переправу у села Тоора-Хем. Летом там работает паром, зимой создается ледовая переправа.

<https://tass.ru/sibir-news/7259679>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ОБХОД ЛОСЕВА И ПАВЛОВСКА НА М-4 В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРОЕТСЯ В I КВАРТАЛЕ

Новый участок федеральной трассы М-4 будет сдан в первом квартале 2020 года, сообщает госкомпания «Автодор» со ссылкой на первого заместителя председателя правления Игоря Астахова.

Речь об этом шла на конференции, организованной в честь юбилея компании. «Мы стараемся ввести этот участок как можно быстрее», - отметил Астахов.

По его словам, дорога в настоящее время полностью готова, остается незначительный вопрос по переключению газопровода, который будет решен в течение текущего месяца.

Ранее сообщалось, что ГК «Автодор» изначально планировала закончить строительство обхода с.Лосево и г.Павловск в Воронежской области в декабре 2020 года. Затем сроки были перенесены на 2019 год. Общая стоимость проекта - свыше 60 млрд рублей.

Новый участок федеральной трассы протяженностью 85,17 км пройдет по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов Воронежской области. Дорога будет иметь 4 полосы движения с разделенными встречными потоками и развязками в разных уровнях. Расчетная скорость движения составит 120 км в час.

Строительство и обустройство идут в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения ГК «Автодор» и ООО «Трансстроймеханизация».

Участок км 633 - км 715 в обход Лосево и Павловска - часть крупномасштабного проекта строительства и реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска.

ТАСС; 2019.12.04; «РОССЕТИ» ПРЕДЛОЖИЛИ ВЛАДЕЛЬЦАМ ЭЛЕКТРОЗАПРАВКИ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К СВОЕЙ ЦИФРОВОЙ ЭКОСИСТЕМЕ

Группа «Россети» предложила независимым владельцам зарядных станций присоединиться к цифровой экосистеме группы «Россети» в области электротранспорта, сообщила группа.

«Нами будет предложен для всех потребителей программный продукт, который позволит собственнику зарядных станций монетизировать услуги по зарядке, получать полную информацию о состоянии станции, контролировать кто на ней заряжается, резервировать ее для владельца электромобиля. Мы также готовы предложить услуги «под ключ» по установке, подключению, обслуживанию, ремонтам зарядных станций и всего остального, что необходимо для успешной эксплуатации зарядных станций», - сказал заместитель генерального директора по операционной деятельности «Россетей» Константин Михайлик. Его слова приведены в сообщении.

Группа реализует масштабный проект в Москве и будет тиражировать опыт контрактов жизненного цикла на другие регионы. «Сейчас мы прорабатываем проект зарядной инфраструктуры для городского электротранспорта в Кемеровской области, запускаем работу по регионам ЦФО», - отметил Михайлик.

Накопленный опыт позволит обеспечить потенциальным собственникам зарядных станций как проектирование, так и проведение строительно-монтажных работ на самом высоком уровне и создать полноценную экосистему зарядной инфраструктуры в городе, за городом и на воде, создавая полный набор продуктов, уточнили в группе.

«Через несколько лет у нас появится новый потребитель в лице владельцев электротранспорта с гибким графиком потребления, который захочет стать частью энергосистемы и получить возможность управлять спросом на электроэнергию путем возврата ее в сеть... Нам не понадобится строить много новых мощных электростанций, мы будем рассматривать электромобили как передвижные источники электроэнергии», - отметил заместитель генерального директора.

Ранее сообщалось, группа планирует до 2024 г. создать сеть из более 770 электрочастотных станций в 30 крупных городах и на 30 автомагистралях.

Целевой показатель программы по городам от 10 и более частотных станций в каждом из городов, в зависимости от численности жителей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosseti-predlozili-vladelcam-elektrozapravok-podklucitsa-k-svoej-cifrovoj-ekosisteme>

РБК; 2019.12.04; В МОСКВЕ ИЗМЕНИТСЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА ТАРИФОВ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В 2020 ГОДУ

Михаил Блинкин: «Для часто едущих пассажиров Москвы изменения тарифов на общественный транспорт в 2020 году минимальны»

Параметры индексации тарифов на проезд в Москве находятся ниже в пределах уровня инфляции и выгодны постоянным пассажирам. Об этом рассказал директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

«Властям приходится выбирать — индексацию с оглядкой на уровень инфляции, который, по данным российских финансовых властей, составит в 2019 году 3,7–3,8 процентов. Параметры текущей индексации укладываются в эти рамки, они даже ниже. С позиции часто едущих пассажиров изменения вообще минимальны: цена „Тройки“ на все виды транспорта на 30–90–365 дней остается прежней. Цена той же „Тройки“ на 60 поездок возрастает строго в пределах годовой инфляции — на 3,68%», — отметил эксперт.

По мнению Михаила Блинкина, издержки транспортных предприятий растут быстрее темпов инфляции. Кроме того, энергичное развитие сети метрополитена и появление МЦК выросли расстояния поездок, поэтому перевозчики всегда настроены на значительное повышение, но Москва никогда не допускает значительного повышения.

«Любой из столичных пассажиров вправе судить о степени „суровости“ предстоящих изменений. Представляется, однако, что все заявленные тарифы остаются в пределах здравого экономического смысла и вряд ли нанесут серьезный ущерб потребителям транспортных услуг», — уточнил Блинкин.

По мнению заведующего кафедрой «Организация и безопасность движения» МАДИ Султана Жанказиева, цены на проезд в Москве вырастут несущественно и останутся выгодными для тех, кто постоянно пользуется городским транспортом.

«Корректировка цен неизбежна, поскольку каждый год растут и цены на топливо, электроэнергию, на запчасти для подвижного состава. Соответственно растут и расходы транспортных предприятий. Однако существенных повышений тарифов допускать нельзя, важно придерживаться политики дифференцированной индексации, чтобы иметь возможность поощрять постоянных пассажиров, тех, кто всегда оплачивает проезд», — отметил эксперт.

Олег Покусаев, директор центра цифровых высокоскоростных транспортных систем РУТ (МИИТ) объяснил изменение тарифов общественного транспорта в Москве

«Индексация тарифов на проезд в общественном транспорте в Москве — естественный и плановый процесс. Сегодня уже никого не удивляет один из самых современных парков общественного транспорта в мире, постоянно растущая маршрутная сеть, рекордные темпы строительства и эксплуатации станций метрополитена и другой инфраструктуры. Чтобы понимать реальную цену этой работы приведу лишь один пример — в среднем один трехсекционный трамвай „Витязь-Москва“ стоит около 100 миллионов рублей. Конечно, Москва снижает многие затраты за счет контрактов жизненного цикла, открытия в Москве инжиниринговых центров и т. д. Трамваи предыдущего поколения стоят в среднем на 25 миллионов дешевле. К этой разнице нужно добавить инфляцию по прогнозу Банка России в этом году в размере 3–3,5 процентов».

«Отдельно хочу отметить, что стоимость проезда по МЦД в Центральной зоне в 2020 году останется на уровне 2019 года. Таким образом магистральный рельсовый транспорт останется самым выгодным предложением для Москвичей, что создаст дополнительные стимулы для увеличения пассажиропотока по Московским центральным диаметрам, который к 2021 году должен достичь 220 млн пассажиров в год. И еще один важный момент. Индексация тарифов коснется только разовых поездов. Абонементы не вырастут в цене. Понятно, что таким образом для многих Москвичей ежедневные поездки на общественном транспорте становятся не только удобнее с точки зрения скорости перемещения, но и существенно дешевле».

http://presscentr.rbc.ru/mikhail_blinkin

ТАСС; 2019.12.04; ДРОЗДЕНКО ЗАЯВИЛ, ЧТО СТАНЦИЯ МЕТРО «ДЕВЯТКИНО» НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ С РАСТУЩИМ ПАССАЖИРОПОТОКОМ

Станция «Девяткино» - пока единственная станция метрополитена Петербурга, которая работает на территории Ленинградской области - не справляется с активно растущим пассажиропотоком в часы пик и нуждается в реконструкции, сообщил в среду губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко на пресс-конференции по итогам года.

«Когда строилась эта станция, там была маленькая деревня «Мурино» и небольшой поселок «Девяткино», я не говорю про саму платформу, я говорю про выход из метро, который очень узкий. Сегодня, когда тысяча людей идет туда утром и тысяча выходит вечером, там создается большая давка. Необходимо расширить вход в метро и разграничить потоки на вход и на выход. Мы также готовы в этих работах участвовать, но проектировать и утверждать должен метрополитен Санкт-Петербурга», - отметил Дрозденко.

Станция метро «Девяткино» была открыта в 1978 году в поселке Мурино Всеволожского района. В районе станции к 2022 году планируется завершить строительство первого этапа одноименного транспортно-пересадочного узла, который будет включать обновленный автобусный вокзал, с последующим его объединением со станцией метро и железнодорожной станцией. На месте вокзальной площади инвестор намерен открыть коммерческую зону, которая очистит площадь от существующих торговых павильонов. Совокупные инвестиции компании «Гатчинапассажиратотранс» в проект составят 237,6 млн рублей.

По оценкам областного управления по транспорту, ежедневный пассажиропоток будущего ТПУ составит почти 62 тыс. человек. Проектной документацией предусмотрено строительство подземного и наземных пешеходных переходов, которые обеспечат короткий и безопасный путь к метро для пешехода.

Согласно плану развития петербургского метрополитена, вторая станция на территории соседнего субъекта должна появиться к 2025 году. Станция «Кудрово» станет продолжением Лахтинско-Правобережной линии или четвертой линии подземки. Станция будет расположена на территории одноименной деревни в агломерации Петербурга, где ведется активное жилищное строительство. Строительство станции поможет решить транспортные проблемы населенного пункта, где большинство жителей ежедневно ездят в Петербург.

<https://tass.ru/ekonomika/7262287>

ТАСС; 2019.12.04; В ЛЕНОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ДВА УЧАСТКА ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕПО ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО

Власти Ленинградской области предложили правительству Санкт-Петербурга два участка под строительство нового электродепо для городского метрополитена, сообщил

губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко на пресс-конференции по итогам года.

«Мы предложили правительству Санкт-Петербурга две территории под строительство станции сортировки (электродепо - прим. ТАСС). Одну, недалеко от Кудрово, далее по Мурманскому шоссе, через кольцевую автодорогу. Вторая территория, в которой мы больше заинтересованы, расположена в районе «Уткиной Заводи», чтобы там появилась новая станция метро открытого (наземного - прим. ТАСС) типа по аналогии со станцией «Девяткино», - сказал Дрозденко

Глава Ленинградской области также выразил обеспокоенность соблюдением сроков строительства станции «Кудрово». «Идут споры вокруг финансирования строительства станции [«Кудрово»] и мы переживаем как бы эти проблемы с вопросом финансирования не отодвинули срок сдачи», - сказал он.

По словам Дрозденко, подземные работы в районе будущей станции уже ведутся, строятся вентиляционные шахты в районе территории, где должен быть вестибюль «Кудрово». Сроки сдачи пока сохраняются. Ввод объекта в одноименном областном населенном пункте запланирован на 2025 год.

Станция «Кудрово» станет второй станцией Петербургского метрополитена на территории Ленинградской области (после «Девяткино»). Она поможет решить транспортные проблемы быстро растущего города Кудрово с населением до 50 тысяч человек. Большинство жителей Кудрова ежедневно ездят в Санкт-Петербург, а ближайшая станция метро («Улица Дыбенко») расположена в 2 километрах от населенного пункта.

<https://tass.ru/ekonomika/7261827>

ТАСС; 2019.12.04; ЛОКОМОТИВНЫЕ БРИГАДЫ УЧАТСЯ ЕЗДИТЬ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ НА ДВУХЭТАЖНЫХ ПОЕЗДАХ

Локомотивные бригады тренируются ездить по Крымскому мосту на двухэтажных поездах, которые в декабре будут курсировать по самому протяженному в России мостовому переходу. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе федерального госпредприятия «Крымская железная дорога».

Как сообщила компания - перевозчик «Гранд сервис экспресс» 7 ноября, первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь по Крымскому мосту отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа. Первый поезд из Москвы в Симферополь отправится 24 декабря, время в пути должно составить 33 часа. Первым по Крымскому мосту пройдет поезд из Санкт-Петербурга. При этом по маршруту Санкт-Петербург - Севастополь на первом этапе будут использованы одноэтажные вагоны, на маршруте Москва - Симферополь - двухэтажные. Накануне врио губернатора Севастополя сообщил, что весной следующего года планируется организовать сообщение между Севастополем и Москвой.

«Проходит обкатка локомотивных бригад Крымской железной дороги. Чтобы машинисты могли вести поезда по Крымскому мосту, они должны потренироваться по нему поехать, поскольку ранее они не ездили там. Это плановое мероприятие, которое не предусматривает успешность, или не успешность обкатки. Этого требует технология», - отметили в пресс-службе.

Собеседник агентства затруднился уточнить, как долго может продлиться обкатка. В свою очередь в пресс-службе компании «Гранд сервис экспресс» ТАСС подтвердили, что по железнодорожной части моста тестируется инфраструктура и работа локомотивных бригад.

<https://tass.ru/ekonomika/7264299>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; Ж/Д РФ И ФИНЛЯНДИИ АКТИВИЗИРУЮТ МАРКЕТИНГОВЫЙ И ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БЛОКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

ОАО «РЖД» и VR Group (железные дороги Финляндии) активизируют работу своих маркетингового и логистического блоков «для создания эффективных логистических продуктов» в сфере грузовых перевозок «с учетом передового опыта в этой области».

Согласно сообщению российской монополии, соответствующее решение было принято по итогам годового совещания компаний, которое прошло 3-4 декабря в Санкт-Петербурге. На нем стороны обсудили совместную деятельность и подвели итоги взаимодействия в 2019 г.

«Годовое совещание затронуло и тему информационных технологий. С июня тиражирование (новой - ИФ) технологии перевозок грузов происходит во взаимодействии с ФТС и ФНС России. (Она - ИФ) позволила осуществлять экспортную деятельность только в электронном виде, включая возможность безбумажного подтверждения права экспортеров на ставку НДС в 0%. В 2020 г. решено тиражировать технологию на все перевозки грузов из Финляндии в Россию», - добавляют «Российские железные дороги».

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; РЖД ТИРАЖИРУЮТ НА СЕТИ ТЕХНОЛОГИЮ ОПЕРАТИВНОЙ РАБОТЫ С ОБРАЩЕНИЯМИ «ГРУЗОВЫХ» КЛИЕНТОВ

ОАО «Российские железные дороги» распространяет по своей сети технологию оперативной работы с обращениями отправителей и получателей грузов, пишет корпоративное издание монополии.

«В апреле центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) РЖД инициировал внедрение нового принципа в единый информационный сервисный центр (ЕИСЦ) по грузовым перевозкам. В мае технологию апробировали на Северной и Северо-Кавказской магистралах. Достигнутые результаты продемонстрировали положительную динамику. Принято решение о расширении полигона тестирования», - отмечает оно.

«В июле к новой технологии присоединились Свердловская и Октябрьская железные дороги. В октябре-ноябре начали работать еще 11 железных дорог. Сейчас 15 (филиалов из 16-ти - ИФ) задействованы в оперативном решении проблем клиентов. До конца года все железные дороги будут работать по новой технологии», - добавляет газета.

«В новой системе также реализован механизм оценки качества обработки обращений. К примеру, если заявитель не подтвердит, что вопрос снят, обращение возвращается на доработку, и одновременно через электронную рассылку автоматически направляется уведомление руководителям «Российских железных дорог», ответственным за оказание соответствующей услуги», - также напоминает издание.

Основная задача технологии - исключить формальное отношение при решении проблем отправителей и получателей грузов. С мая в ней отработано более 3 тыс. жалоб клиентов, сообщил замглавы РЖД, начальник ЦФТО Алексей Шило, слова которого приводит газета. При этом основная доля - почти 90% вопросов - была связана с задержкой вагонов в пути и несвоевременной подачей и уборкой вагонов на станции и с грузовых фронтов. В оперативном решении таких вопросов задействованы региональные дирекции управления движением и подразделения дирекции тяги.

При этом почти вдвое повысилась оперативность решения проблем клиентов, отмечают в центре фирменного транспортного обслуживания компании: «В филиалах производственного блока и «дочках» растет понимание роли качественного реагирования на запросы как одного из важных инструментов повышения их лояльности и удовлетворенности».

КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.04; ФСИН СООБЩИЛА О НЕХВАТКЕ СПЕЦВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОСУЖДЕННЫХ

В Федеральной службе исполнения наказаний (ФСИН) России дефицит специальных вагонов для перевозки заключенных, сообщил директор ФСИН Александр Калашников в интервью «Российской газете». По железнодорожным маршрутам в спецвагонах ежегодно перевозятся более 500 тыс. человек.

По словам господина Калашникова, из необходимых 108 спецвагонов сейчас в парке ФСИН их лишь 78. При этом 4 спецвагона планируются к списанию до конца года, еще 13 спецвагонов будут списаны в 2020 году как выслужившие установленные сроки эксплуатации.

Директор ФСИН добавил, что сейчас правительству дано поручение рассмотреть вопрос о выделении в 2019–2021 годах МВД России необходимых бюджетных средств на поставку новых специальных вагонов. МВД ответственно за приобретение и содержание спецвагонов. Также решить проблему дефицита специальных вагонов поможет переход на перевозку осужденных автомобильным транспортом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4180879>

ТАСС; 2019.12.04; ПРИМОРСКАЯ НКО ГОТОВА РАБОТАТЬ В СОЗДАВАЕМОЙ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПУТИНА "ШКОЛЕ ПОД ПАРУСАМИ"

Некоммерческая организация (НКО) "Центр морской подготовки "Семь океанов" намерена участвовать в работе создаваемой по поручению президента РФ Владимира Путина "Школы под парусами" в Приморье. Об этом ТАСС рассказал учредитель и директор НКО Анатолий Штанько.

Вопрос о необходимости создания в Приморье школы для подростков, где они могли бы изучать морское дело, а также где велась бы работа по их патриотическому воспитанию, был поднят на встрече Владимира Путина с общественностью Дальнего Востока в сентябре на Восточном экономическом форуме. 25 октября президент дал поручение Минтрансу РФ совместно с заинтересованными структурами представить предложения по созданию на базе Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского "Школы под парусами" для работы с молодежью.

"Я надеюсь, что пожелания нашей НКО будут включены в итоговую концепцию. Саму школу планируется создать на базе МГУ им. Невельского, мы же видим свое участие в проекте для решения текущих вопросов его работы. Основной задачей будет проработка планов экспедиций, утверждение их и подача заявок на гранты от именно "Семи океанов", так как соответствующие фонды работают только с НКО, а не с учебными заведениями", - рассказал Штанько.

Как сообщила ТАСС куратор проекта, заместитель проректора Морского государственного университета (МГУ) им. адм. Невельского по учебной работе Елена Жилина, концепцию создания "Школы под парусами" уже направили в **Министерство транспорта РФ** для согласования и корректировок. По мнению главы известного приморского яхт-клуба "7 футов" Михаила Ермакова, создаваемая школа должна поставить на первое место безопасность детей.

"Знать свою историю, особенно морскую историю - это нужно, и здорово, если образованием школьников в этом виде кто-то будет заниматься. Но первое и главное при этом - обеспечить полную безопасность детей, поставить ее во главу угла. Это ведь даже не курсанты МГУ, это еще не достигшие совершеннолетия ребята. Работать с ними надо только в максимально безопасных условиях", - сказал ТАСС Ермаков.

Он добавил, что практика исторических морских походов для курсантов МГУ существовала еще в советское время. В частности ребята проходили путями Невельского и Беринга. Однако и тогда в походах участвовали уже студенты морских вузов, а не школьники.

<https://tass.ru/obschestvo/7259695>

ПРАЙМ; 2019.12.04; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА ПРОЕКТ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ВОЗМОЖНОСТИ РАБОТЫ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект, по которому кабмин будет наделен полномочиями принимать решения об использовании судов под иностранными флагами при некоторых видах работ, на осуществление которых суда, ходящие под российским флагом, имеют преимущественное право.

"(Поправка - ред.) определит, что использование судов под флагом иностранных государств для определенных видов деятельности осуществляется в случаях и порядке, установленных правительством РФ, или в соответствии с международными договорами РФ", - говорится в пояснительной записке.

Отмечается, что проект разработан **Минтрансом** для уточнения вопросов возможности использования судов под зарубежным флагом при некоторых видах деятельности в торговом мореплавании.

Поправки к Кодексу торгового мореплавания (КТМ) вступили в силу с 30 декабря, согласно ним, за судами под флагом РФ закрепляется исключительное право вести морские перевозки углеводородов, добытых на российской территории и погруженных на суда в акватории Северного морского пути (СМП), до первого пункта выгрузки или перегрузки. Также это касается перевозок нефти, природного газа, в том числе в сжиженном состоянии (СПГ), а также газового конденсата и угля.

Как отмечается, принятие проекта позволит при необходимости привлекать к использованию плавающие под иностранными флагами суда без срыва контрактов. Такая необходимость может возникнуть, например, при реализации крупных инвестпроектов или отсутствии специализированных судов среди зарегистрированных в одном из российских реестров.

Ранее кабмин разрешил до 30 декабря 2043 года ряду судов под иностранным флагом перевозки СПГ по Севморпути. Кабмин также распорядился разрешить до 30 декабря 2021 года международные морские перевозки природного газа и газового конденсата (при погрузке в Сабетте до первого пункта выгрузки или перегрузки) иными судами под иностранным флагом, договоры фрахтования которых заключены не более чем на полгода.

В августе 2018 года "Новатэк" обратился в **Минтранс** с просьбой разрешить компании каботажные перевозки СПГ по Севморпути судами не только под флагом России. Глава "Новатэка" Леонид Михельсон тогда отмечал, что принятые поправки не позволяют использовать 15 газовозов "Ямал СПГ" для каботажа между Сабеттой и планируемыми к строительству комплексами по перевалке СПГ в Мурманске и на Камчатке без соответствующего разрешения правительства РФ. Терминал в Мурманске "Новатэк" рассчитывает построить раньше 2022 года, а на Камчатке - примерно в 2022 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ РОСМОРПОРТУ В РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП

ФГУП «Росморпорт» (структура **Росморречфлота**) не смогло обжаловать решение Арбитражного суда Приморского края об отказе в расторжении договоров аренды причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» за несоблюдение экологических требований по выбросам угольной пыли, следует из данных картотеки арбитражных дел.

Пятый Арбитражный апелляционный суд (Владивосток) оставил решение первой инстанции без изменения, а апелляционную жалобу - без удовлетворения. Мотивировочная часть решения суда пока не опубликована.

Как сообщалось, в середине сентября Арбитражный суд Приморского края отказал «Росморпорту» в расторжении договора аренды принадлежащих ему причалов с Находкинским МТП. По мнению ведомства, порт не выполнил предписания Росприроднадзора об оборудовании территории сооружениями, обеспечивающими охрану бухты Находка от загрязнения, засорения, заиления сточными водами. В свою очередь представитель порта заявлял, что стивидор планирует выполнить работы по обустройству причалов очистными сооружениями до конца 2020 года - такой срок исполнения обязательств прописан в судебном решении по другому спору. Арбитражный суд Приморского края согласился с позицией ответчика.

Проблема с угольной пылью в дальневосточных портах, на которую жаловались жители региона, в июне 2017 года вышла на уровень президента РФ, когда в ходе прямой линии на сложившуюся ситуацию главе государства пожаловался школьник из Находки. Последовал ряд инспекций и проверок, затем депутаты Госдумы предложили законопроект о запрете открытой перевалки угля (до сих пор не принят). В марте 2018 года первый вице-губернатор Приморского края Александр Костенко призывал «Росморпорт» использовать все средства, вплоть до расторжения договоров аренды причалов, чтобы заставить угольных стивидоров в Находке соблюдать нормы.

Находкинский морской торговый порт расположен на северо-западном побережье Японского моря, в восточной незамерзающей части залива Петра Великого, в бухте Находка. Компания имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота. Возможности предприятия позволяют выгружать до 580 вагонов в сутки. Складские площади превышают 300 тыс. кв. м. Преобладающую долю в общем грузообороте составляют уголь и металлопрокат. В 2018 году стивидор увеличил перевалку грузов на 1,9% относительно уровня 2017 года, до 10,223 млн тонн. В том числе, перевалка угля в порту выросла на 24,7%, до 8,168 млн тонн.

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.05; «НОВАПОРТ» И ТАШКЕНТ НЕ СОШЛИСЬ В СРОКАХ; ВЛАСТИ УЗБЕКИСТАНА МОГУТ ОТКАЗАТЬ ХОЛДИНГУ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ

Как стало известно “Ъ”, переговоры «Новапорта» и властей Узбекистана о реконструкции нескольких аэропортов зашли в тупик. Правительство Узбекистана не готово отдавать их в концессию на 30 лет, о чем просит инвестор. Власти страны уже приступили к поискам другого инвестора, проведя в начале декабря встречу с японской Sumitomo Corporation. Однако «Новаяпорт» не вышел из переговоров и продолжает сохранять интерес к активам. Эксперты отмечают, что японские компании также вряд ли согласятся на короткий срок концессии.

«Новаяпорт» пока не может согласовать условия получения узбекских аэропортов — Самарканда, Намангана и Ургенча — в концессию. По словам источников “Ъ”, знакомых с ходом переговоров, последняя встреча представителей «Новапорта» и Министерства инвестиций и внешней торговли Узбекистана состоялась около двух месяцев назад и забуксовала на вопросе срока концессии. По информации “Ъ”, «Новаяпорт» хочет получить аэропорты более чем на 30 лет, с чем категорически не согласны представители местных властей.

Совладелец холдинга AEON (контролирует «Новаяпорт») Роман Троценко заверил “Ъ”, что не вышел из переговоров с правительством Узбекистана: «Интерес к аэропортам сохраняется. При этом власти страны вправе делать с этими активами, что считают возможным».

Национальная авиакомпания «Узбекские авиалинии» контролировала аэропорты Узбекистана с распада СССР до ноября 2018 года, когда президент республики Шавкат Мирзиёев подписал указ о разделении перевозчика на Uzbekistan Airways и Uzbekistan Airports для управления аэропортами. Uzbekistan Airports создано в октябре. Пассажиропоток аэропорта Самарканда, согласно открытым данным, превышает 0,5 млн человек в год. Данных по Намангану и Ургенчу в открытом доступе нет.

«Новпорт» подписал рамочное соглашение с властями Узбекистана еще в мае. Собеседники “Ъ” предполагали, что участие холдинга в этих проектах может стать первым шагом к получению в управление аэропорта Ташкента — одного из последних инфраструктурных активов в СНГ с высокой отдачей, не имеющих частного собственника или инвестора.

Как «Новпорт» собирался инвестировать в аэропорты Самарканда, Намангана и Ургенча. Первый объект под концессию — аэропорт Самарканда, который в 2022 году примет саммит Шанхайской организации сотрудничества. В отрасли считают сроки модернизации крайне сжатыми. На модернизацию аэропортов Намангана и Ургенча отведено около пяти лет.

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» оценивает возможные инвестиции в аэропорт Самарканда на уровне \$300–500 млн. Собеседники “Ъ” говорят, что инвестиции находятся на уровне крупных проектов холдинга, но точную сумму не раскрывают. Оператор планирует к 2022 году вложить в новосибирский аэропорт Толмачево 8,4 млрд руб., в аэропорт Волгограда — 4,4 млрд руб., в аэропорт Калининграда — 4,1 млрд руб.

Между тем у «Новпорта» уже появились сильные конкуренты: в начале декабря Министерство инвестиций и внешней торговли Узбекистана провело в Токио встречу с японской Sumitomo Corporation, которая подготовит предпроектные решения для нескольких аэропортов республики. Собеседники “Ъ” в аэропортовой отрасли отмечают, что преимуществами японских компаний могут быть технологии и доступ к международному капиталу. Однако, отмечает один из источников “Ъ”, японские корпорации строят «качественно, но долго, у них не принято работать в авральном режиме», поэтому также вряд ли согласятся на сжатые сроки инвестирования и короткий срок концессии.

Елена Сахнова отмечает, что инвестиций в аэропорты обычно окупаются 10–15 лет, а для крупных проектов — 15–20 лет и более. С этой точки зрения срок, полагает она, на котором настаивает «Новпорт», выглядит обоснованным. С другой стороны, добавляет эксперт, у японской стороны может быть преимущество по технологиям.

<https://www.kommersant.ru/doc/4181139>

ТАСС; 2019.12.05; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА НА СЕВЕРЕ ЗАБАЙКАЛЬЯ ДОЛЖЕН В 2019 ГОДУ ПРОЙТИ ЭКСПЕРТИЗУ

Власти Забайкалья рассчитывают, что проектно-сметная документация проекта реконструкции аэропорта в поселке Чара Каларского района на севере края вблизи крупнейшего в России Удоканского месторождения меди до конца года успешно пройдет Главгосэкспертизу. Об этом в четверг журналистам сообщил глава регионального Минстроя Алексей Гончаров.

Удокан с ресурсами около 27 млн т меди является крупнейшим в России и одним из самых больших в мире. Месторождение находится в труднодоступном Каларском районе на севере Забайкальского края. Автомобильное сообщение этой территории с крупными городами отсутствует, а время в пути в Читу на поезде превышает 2,5 суток. Местный аэропорт способен принимать лишь небольшие пассажирские самолеты Ан-24, Л-410 и ТВС-2МС, и власти региона добиваются проведения в 2020-2022 годах его масштабной реконструкции.

«Проект будет разбит на две части - это реконструкция самого аэропорта и увеличение длины взлетно-посадочной полосы. Проектно-сметная документация по реконструкции находится на экспертизе, и мы совместно с проектировщиком работает над тем, чтобы ускорить [ее прохождение]. Наша задача - успеть в этом году, ведь чем быстрее мы это сделаем, тем больше у нас будет возможностей раньше начать работы [по реконструкции]. Мы все для этого делаем, задача стоит выйти с Главгосэкспертизы до конца года», - сказал Гончаров, отвечая на вопрос ТАСС.

Министр при этом отметил, что региональные власти выстроили конструктивный диалог с Главгосэкспертизой.

Аэропорт Чары находится в 2 км от поселка, рядом со станцией Новая Чара на Байкало-Амурской магистрали. Аэропорт работает только в светлое время суток. На средства Байкальской горной компании (БГК - оператор освоения Удокана, входит в USM Holdings) разработана проектно-сметная документация его реконструкции, которая безвозмездно передана Забайкальскому краю. Ранее в ноябре сообщалось, что проект реконструкции аэропорта успешно прошел ценовой и технологический аудит.

В 2018 году проект реконструкции включили в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, утвержденный правительством РФ, однако реконструкция его взлетно-посадочной полосы предусмотрена на 2022-2024 годы. Правительство региона добивается смещения этих сроков на 2020-2022 годы. Это необходимо для освоения Удоканского месторождения: во время строительства там комбината на объекте будут находиться 3,5 тыс. человек, а после запуска предприятия - более 2 тыс. человек, и, соответственно, ожидается рост авиационного пассажиропотока.

<https://tass.ru/v-strane/7269051>

ТАСС; 2019.12.04; В ПРИАМУРЬЕ ОБЪЯВИЛИ КОНКУРС НА ПОИСК ИНВЕСТОРА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА

Власти в Амурской области объявили конкурс на поиск инвестора, который будет строить и реконструировать аэропорт Благовещенска по концессионному соглашению, сообщается в среду на сайте регионального правительства.

«Правительство Амурской области объявило конкурс на заключение концессионного соглашения. По его условиям победивший инвестор построит новый международный терминал, проведет реконструкцию грузового комплекса и привокзальной площади с расширением парковочной зоны. Улучшения коснутся и действующего терминала внутренних авиалиний», - говорится в сообщении.

Объем инвестиций составит не менее 2,8 млрд рублей. Но при этом, по словам директора Агентства Амурской области по привлечению инвестиций Павла Пузанова, которые приводятся в сообщении, рассматриваются разные варианты поддержки инвестора, чтобы помочь ему снизить налоговые затраты и дать возможность вложить больше средств в развитие аэропорта. Также компании ВЭБ.РФ и ФРДВ готовы предоставить кредитные средства будущему инвестору проекта, соглашение об этом было подписано ранее на Восточном экономическом форуме.

«Проблема аэропорта остро стояла на протяжении последних лет. За последние годы объемы авиаперевозок и пассажиропоток через Благовещенск значительно выросли. Соглашение, которое мы заключим на 30 лет, увеличит пропускную способность международного терминала аэропорта в 3,7 раз, с 80 до 300 пассажиров в час. По планам к 2022 году инвестор закончит строительство и реконструкцию объектов аэропорта», - цитируются в сообщении слова губернатора области.

Отмечается, что контроль за инфраструктурой остается за регионом. После окончания действия концессионного соглашения аэропорт остается в собственности Приамурья. К тому времени инвестор поможет привлечь новые авиакомпании и маршруты, проведет улучшения объектов аэропорта.

О конкурсе

В конце августа 2019 года на региональном инвестиционном портале сообщалось, что конкурс на строительство международного терминала аэропорта Благовещенска будет объявлен до конца текущего года. Вопрос реконструкции терминала был тогда рассмотрен на заседании комиссии по приоритетным проектам под руководством губернатора Приамурья Василия Орлова.

По итогам конкурса уже в следующем году победивший инвестор сможет приступить к реконструкции и эксплуатации аэропорта. Ожидается, что строительство международного терминала позволит разделить потоки вылетающих и прилетевших пассажиров, сократить время их обслуживания и подготовки к вылету, а также создать комфортные условия пребывания пассажиров.

<https://tass.ru/v-strane/7259425>

RNS; РОМАН ГУСАРОВ; 2019.12.04; ПОЧЕМУ ЕЩЕ РАНО ДЕЛАТЬ ВЫВОДЫ О ПРИЧИНАХ КАТАСТРОФЫ SSJ 100

Следственный комитет России завершил расследование уголовного дела о возгорании самолета SSJ 100 в Шереметьево, сообщила газета «Коммерсант». По данным газеты, следствие считает виновным только командира экипажа Денниса Евдокимова.

В международном авиационном сообществе есть установленный порядок расследования авиационных происшествий и катастроф. Сперва проводится расследование технической комиссии уполномоченного органа, в нашей стране это Межгосударственный авиационный комитет (МАК). У него есть нужные компетенции, специалисты, оборудование для того, чтобы досконально исследовать все параметры полета, расшифровать бортовые самописцы, изучить обломки, видеозаписи и все остальное, что есть в наличии, в том числе показания свидетелей.

Это позволяет посекундно воссоздать последние этапы полета, и только после этого специалисты могут дать заключение о том, какие факторы привели к трагическому исходу полета. После публикации финального отчета МАК следственные органы на основании выводов технической комиссии определяют, кто и в чем виновен, а также степень ответственности. Но на сегодняшний день расследование МАК еще не завершено, и здесь возникает вопрос, на основании чего СК предъявляет обвинения, как пишет «Коммерсант». Мне это совершенно не понятно.

Да, в статье написано о множестве проведенных СК экспертиз, распознавании останков тел и других, но эти экспертизы не имеют прямого отношения к установлению причин катастрофы. Технические факторы могут исследовать только специалисты, обладающие соответствующим опытом, компетенциями и оборудованием. В МАК работают специалисты мирового уровня, и я более чем уверен, что они вскроют все, что там произошло.

Полагаю, что как и в подавляющем большинстве таких трагических инцидентов в авиации, речь идет о наложении сразу нескольких факторов. Редко бывает такое, чтобы один фактор стал причиной катастрофы.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-esche-rano-delat-vivodi-o-prichinah-katastrofi-SSJ-100-2019-12-04/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЖУКОВСКОГО В БУДАПЕШТ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) 28 декабря открывает рейс в Будапешт из подмосковного аэропорта «Жуковский», сообщает пресс-служба авиакомпании.

Полеты будут осуществляться трижды в неделю: по вторникам, четвергам и субботам на самолетах А320. Время в пути составит два часа 55 минут.

Согласно данным сайта «Жуковского», в настоящее время из этого аэропорта в Будапешт ни одна авиакомпания не летает.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.04; ЯПОНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ AIRDO СОБИРАЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ЧАРТЕРЫ ИЗ ОСАКИ В ЮЖНО-САХАЛИНСК

Японская авиакомпания AirDo собирается осуществлять чартерные перевозки японских туристов из Осаки (о. Хонсю) в Южно-Сахалинск и обратно, пробный рейс запланирован на май, сообщила пресс-служба аэропорта «Южно-Сахалинск».

«AirDo планирует выполнить пробный чартерный рейс для японских туристов из города Осака в аэропорт «Южно-Сахалинск» в период со 2 по 6 мая 2020 года», - говорится в сообщении.

Представители японской авиакомпании прибыли в Южно-Сахалинск с целью организации сотрудничества с главным аэропортом острова. В среду они встретились с руководством аэропорта.

«Наша авиакомпания существует более 20 лет. Мы осуществляем авиаперевозки между островом Хоккайдо и другими регионами Японии. Ежедневно выполняем около 60 рейсов, пассажиропоток нашей компании составляет порядка 3,3 млн человек в год. У нас пока нет регулярного международного рейса, но есть опыт выполнения чартерных рейсов в Таиланд», - цитирует пресс-служба аэропорта исполнительного директора авиакомпании AirDo Урасава Хидефуми.

Замгендиректора АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» Шахабас Давудов представил японским партнерам концепцию развития аэропортовой инфраструктуры.

«Мы готовы по условиям ИКАО предоставить все возможности для полетов, кроме допуска на самолет А370. Остальные типы воздушных судов имеют допуск к приему уже на сегодняшний день. Мы надеемся, что аэропорт «Южно-Сахалинск» станет привлекательным не только для российских, но и для японских, корейских, китайских партнеров», - приводит пресс-служба слова Давудова.

По словам Хидефуми, продажи билетов в Японии на первый чартерный рейс на Сахалин начнутся после Нового года, однако платформы электронной регистрации пассажиров там не совпадают с российскими, и в этом направлении предстоит совместная работа IT-специалистов. 11 декабря в Южно-Сахалинск прилетят технические специалисты японской авиакомпании для обсуждения тонкостей обслуживания рейса.

Как сообщалось, сахалинские власти планируют сделать аэропорт «Южно-Сахалинск» хабом не только для пассажирских перевозок, но и для грузовых, в том числе грузовых трансконтинентальных рейсов, которые могли бы в аэропорту Южно-Сахалинска приземляться на дозаправку и техобслуживание. К 2024 году в аэропорту предполагается построить новую взлетно-посадочную полосу, предварительная стоимость которой оценивается в 13,6 млрд рублей. Правительство Сахалина предложило Минтрансу РФ построить ВПП за счет федеральных средств.

В настоящее время в аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) ведется строительство пассажирского двухэтажного терминала площадью почти 40 тыс. кв. м. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 пассажиров международных линий. Сдать объект планируют в конце 2020 года.

ТАСС; 2019.12.04; ОРЕШКИН: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ГОСАКТИВЫ ДЛЯ ПРИВАТИЗАЦИИ СОГЛАСУЮТ С ПРОФИЛЬНЫМИ ВЕДОМСТВАМИ

Решение по прогнозному плану приватизации госактивов на 2020-2022 годы будет принято после совещания первого вице-премьера, министра финансов РФ Антона Силуанова с отраслевыми ведомствами. Об этом заявил журналистам глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

«С Министерством финансов мы уже позицию [по приватизации] согласовали. Будем проводить совещание с отраслевыми ведомствами, Антон Германович [Силуанов] их проведет. По итогам совещания будет финализированное решение», - сказал Орешкин.

В совещании примут участие Минэнерго, Минсельхоз и **Минтранс**, уточнил он.

Ранее представители Минфина и Минэкономразвития на заседании у Силуанова обсудили перечень дополнительных госактивов для приватизации в 2020-2022 годах.

Отмечалось, что для принятия решения по ряду компаний требуется проработка с профильными ведомствами с учетом консолидированной позиции Минфина и Минэкономразвития.

Пока программа приватизации на 2020-2022 годы предусматривает снижение доли государства в компаниях «Совкомфлот», «Русгидро», «Транснефть», «Ростелеком», «Россети» и «Объединенная зерновая компания».

Орешкин отмечал, что Минэкономразвития прорабатывает дополнительный перечень активов, которые можно было бы предложить рынку.

<https://tass.ru/ekonomika/7262507>

[Вернуться в оглавление](#)