



Ежедневный мониторинг СМИ

6 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2019.12.05; «НЕВА»: У РЕКИ ТЕПЕРЬ ЕСТЬ ТЕЗКА; НОВАЯ СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ – НОВОЕ КАЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....	4
ИА ВОЛОГДА-РЕГИОН; 2019.12.05; ОЛЕГ КУВШИННИКОВ ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НЕКРАСОВСКОГО МОСТА В ВОЛОГДЕ	5
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.06; ДО СКОРОЙ СВЯЗИ: ОПЕРАТОРЫ ПОКРОЮТ М-11 СОТОВЫМ СИГНАЛОМ К ВЕСНЕ; ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ НА НЕЙ ВСЁ ЕЩЕ ОСТАЮТСЯ «ГЛУХИЕ» ЗОНЫ.....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.06; СТОП, СНЯТО; КАМЕРЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД РАССТАВЯТ В ЕДИНОМ ПОРЯДКЕ.....	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛОНЕНКО ВАЛЕРИЙ; 2019.12.05; КАМЕРЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ ВЫТАЩАТ ИЗ КУСТОВ.....	9
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.12.05; НЕВЕРОВ ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ТЩАТЕЛЬНО КОНТРОЛИРОВАТЬ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ .11	
ГУДОК; ПЛЕТНЕВ СЕРГЕЙ; 2019.12.05; ЛУЧШЕ ПОЕЗДОМ.....	11
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.06; ЦЕЛЯМИ ПО ВОДЕ; МИНТРАНС УТОЧНИЛ ПЛАН РАЗВИТИЯ РЕЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	12
ПРАЙМ; 2019.12.05; БЕГЛОВ НАЗВАЛ ПРАКТИЧЕСКИ РЕШЕННЫМ ВОПРОС ПО РЕЖИМУ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ «ПУЛКОВО»	13
ПРАЙМ; 2019.12.05; АЭВТ ПРОСИТ МИНТРАНС УЧЕСТЬ ОПЫТ ЕС ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН НА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ.....	14
ТАСС; 2019.12.05; ЯКУТИЯ ВВЕДЕТ МОНИТОРИНГ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА ЧЕРЕЗ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ В 2020 ГОДУ	15
ПРАЙМ; 2019.12.05; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 70%, ДО 27,6 МЛН ТОНН - МИНТРАНС	15
ТАСС; 2019.12.05; В МУРМАНСКЕ В 2020 ГОДУ СОЗДАДУТ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВОМ В АРКТИКЕ	16
ТАСС; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ЗА 15 ЛЕТ ОБНОВИТЬ ВСЬ РЕЧНОЙ ФЛОТ ДЛЯ СЕВЕРНОГО СУДОХОДСТВА	16
ТАСС; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ К 2035 ГОДУ ДО 160 МЛН ТОНН	17
ТАСС; 2019.12.05; ВЛАСТИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ РЕМОНТ 32 КМ ПРОБЛЕМНОЙ ТРАССЫ	18
РБК; 2019.12.05; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 И 2021 ГОДАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО 880 КМ ДОРОГ	18
ТАСС; 2019.12.05; В ПРИАМУРЬЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; МЕЖДУ СРЕТЕНСКОМ И ЧИТОЙ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ПОЕЗД ПОСЛЕ ЧП С АВТОБУСОМ.....	19
ТАСС; 2019.12.05; ФИНЛЯндию И КАРЕЛИЮ ПЛАНИРУЕТСЯ СОЕДИНИТЬ ВОДНЫМ МАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.12.05; ПЯТЬ ЛЕТ В РЕЖИМЕ «SOS»; 1 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА – ПЕРВЫЙ ЮБИЛЕЙ «ЭРЫ–ГЛОНАСС».....	20

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.12.05; ТРАФИК В ЗАКОНЕ; ОБ АРСЕНАЛЕ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.12.05; ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.12.05; КОМАНДА ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ; ЕЙ ПРЕДСТОИТ РЕШАТЬ ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ НОВЫМ ЗАКОНОМ Ф3 № 270.....	32
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.06; В РОССИИ УЧАСТИЛИСЬ АВАРИИ С ТАКСИ. ЧТО ДЕЛАТЬ?	37
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.06; ГИБДД ОБНОВЛЯЕТ БИЛЕТНЫЙ РЯД; НА ЭКЗАМЕНАХ БУДУЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ ЖДЕТ МНОГО НОВОГО	38
РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; МВД РАЗЪЯСНИЛО ПРИНЦИП РАБОТЫ КОМПЛЕКСОВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ	39
РБК; ФИЛИПЕНОК АРТЕМ; ГЛАВА МВД ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч; ПО СЛОВАМ КОЛОКОЛЬЦЕВА, ИДЕЯ СНИЗИТЬ ПОРОГ 10 КМ/Ч НЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ЕГО ВЕДОМСТВУ	40
Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.12.05; СКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; РАСЧЕТЫ ПЕРМСКОЙ ТПП ПРЕВЫСИЛИ ДАННЫЕ МЭРИИ О СТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА АВТОБУСОВ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА	42
ТАСС; 2019.12.05; РЖД ВЫСТУПАЮТ ЗА УНИФИКАЦИЮ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ КРЫТЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.12.05; ВЕДОМСТВА ВЕРНУЛИСЬ К ИДЕЕ СУБСИДИРОВАНИЯ Ж/Д ТАРИФОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.12.05; ГАЗ ПОШЕЛ ПО РЕЛЬСАМ; ЯКУТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НАЛАДИЛИ ЭКСПОРТ СПГ С БЕЗНАДЕЖНО ТУПИКОВОГО ГАЗОПРОВОДА.....	43
ТАСС; 2019.12.05; ПОРЯДКА 120 ПАР ПОЕЗДОВ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТПРАВЯТСЯ В МОСКВУ И ОБРАТНО В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ	45
ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.12.06; ЭДУАРД ХУДАЙНАТОВ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ МЕГАПОРТ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ; ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВАЛКЕ 35 МЛН Т УГЛЯ И НЕФТИ ОЦЕНИВАЕТСЯ ПОЧТИ В \$1 МЛРД.....	45
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УСТАНОВИТ ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ДЛЯ КАБОТАЖА	47
РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; ВОЗОБНОВИЛАСЬ РАБОТА ПАРОМНОГО СООБЩЕНИЯ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ.....	48
ТАСС; 2019.12.05; В «АТОМФЛОТЕ» СООБЩИЛИ, ЧТО ТРИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЛЕДОКОЛА ДЛЯ СМП МОГУТ СПИСАТЬ ДО 2030 ГОДА.....	48
РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; В МИД ВЫСТУПИЛИ ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ	49
ТАСС; 2019.12.05; ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ РАСКУПАЮТ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ В ПРЕДДВЕРИИ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ	49
ТАСС; 2019.12.05; «ПОБЕДА» НАЧИНАЕТ ПОЛЕТЫ В ВОРОНЕЖ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА С 29 МАРТА 2020 ГОДА	50
ТАСС; 2019.12.05; СУБСИДИРУЕМЫЙ РЕЙС БАРНАУЛ - НОВОСИБИРСК СО 2 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА ЗАПУСТИТ S7 AIRLINES.....	50

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2019.12.05; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА БАРНАУЛ В 2019 ГОДУ СОСТАВИТ РЕКОРДНЫЕ 532 ТЫС. ЧЕЛОВЕК.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.12.05; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ РАССЧИТЫВАЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП АЭРОПОРТА БАРНАУЛ ДО 2024 Г	52
ТАСС; 2019.12.05; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА НА СЕВЕРЕ ЗАБАЙКАЛЬЯ ДОЛЖЕН В 2019 ГОДУ ПРОЙТИ ЭКСПЕРТИЗУ	52
РБК; 2019.12.05; ТЕЛЕТРАПЫ В ПЕРМСКОМ АЭРОПОРТУ ПЛАНИРУЮТ УСТАНОВИТЬ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА.....	53
РБК; 2019.12.05; ФАС ЗАВЕЛА ПЯТЬ ДЕЛ ПРОТИВ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА	54

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2019.12.05; «НЕВА»: У РЕКИ ТЕПЕРЬ ЕСТЬ ТЕЗКА; НОВАЯ СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ – НОВОЕ КАЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Как мы уже сообщали, полностью открыта автодорога М–11 Москва – Санкт–Петербург. Президент России **Владимир Путин** принял участие в открытии трассы и пообщался со строителями.

На церемонии открытия присутствовали помощник Президента РФ **Игорь Левитин**, министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**, спецпредставитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта **Сергей Иванов**, председатель правления ГК «Российские автомобильные дороги» **Вячеслав Петушенко**, другие официальные лица.

Скоростная трасса М–11 проходит от МКАД до Кольцевой автомобильной дороги Санкт–Петербурга, в основном параллельно существующей бесплатной М–10 «Россия», пересекая ее на нескольких участках.

Новое направление примет на себя транзитное движение, в том числе и во внутриобластном сообщении, а существующая дорога М–10 «Россия» будет ориентирована на местное движение, что позволит обеспечить высокую скорость сообщения между Москвой и Санкт–Петербургом. Общая протяженность автомагистрали составит 669 километров.

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

«Поздравляю вас с таким замечательным результатом – новой дорогой, – сказал президент, обращаясь к строителям. – У нас в истории страны, в истории дорожного строительства пока не было такого уровня, такого класса автодороги. Совершенно очевидно, что новая трасса будет способствовать развитию регионов, по которым она проходит. Экономика будет лучше развиваться, доступность будет лучше. То есть плюсов полно».

После церемонии открытия скоростной трассы президент провел совещание по вопросу влияния реализации инвестиционного проекта строительства новой автодороги на социально–экономическое развитие субъектов Российской Федерации.

Владимир Путин отметил, что строительство трассы – хороший, яркий пример государственно–частного партнерства. Достигнут хороший результат. Но вместе с тем, обращаясь к руководителям регионов, по которым проходит трасса, президент подчеркнул: «Ваша работа на этом не закончилась, а, может быть, наоборот, она только начинается».

Почему? Трасса должна быть обустроена. А это целиком и полностью – задача регионов. «Дорожники свое дело сделали, трасса построена. А обустройство трассы как раз должно быть реализовано при вашем прямом участии. Это пункты отдыха, заправки, питание, связь, Интернет и так далее. Все должно работать по–современному, так, как выглядит сама трасса», – сказал глава государства.

В свою очередь министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** отметил: «Это очень красивый и, самое главное, новый для России проект, который дает нам абсолютно новое качество транспортной услуги».

Глава **Минтранса** подчеркнул, что трасса спроектирована и построена, в отличие от тех, которые реконструировались для платных эксплуатаций, именно как платная дорога. И на

ней только два поста взимания платы – на въезде и на выезде. Это не затрудняет движения.

Далее **Евгений Дитрих** отметил, что в зоне протяжения трассы находится огромное количество рекреационных зон, которыми можно пользоваться, – это Завидово, Тверь, Селигер, Валдай, Старая Русса, Великий Новгород, Пушкин, – города, которые, по сути, стали ближе к нашим туристам, к нашим пользователям.

Кроме того, министр подчеркнул, что крайне важный фактор – сокращение времени в пути. И, самое главное, – снижение аварийности. Новая трасса позволила с М–10, с действующей бесплатной трассы Москва – Санкт–Петербург, увести значительное количество потока за счет высокой скорости движения. Сегодня на новой платной дороге ограничение скорости 110 километров в час. За счет того, что она освещена практически полностью, за счет того, что на всех пересечениях построены развязки в разных уровнях, за счет того, что применено осевое барьерное ограждение, аварийность на трассе снизилась. Причем самое главное – она снизилась не только на этой дороге, но и на прежней трассе Москва – Санкт–Петербург. По отношению к сегодняшним действующим федеральным трассам это, конечно, действительно новое качество жизни.

В заключение министр подчеркнул, что новая трасса – это часть большого единого транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

«Событие грандиозное – связать две крупнейшие агломерации страны общей численностью 26 миллионов человек и плюс целый ряд регионов, через которые трасса проходит», – отметил на совещании мэр Москвы Сергей Собянин.

Вместе с тем он напомнил еще об одном проекте: «Владимир Владимирович, сегодня по вашему поручению строится Центральная кольцевая автодорога – тоже блестящий проект, он сопоставим по мощности и по объему с тем проектом, о котором мы сегодня говорим. Это около 500 километров, первый пусковой комплекс – 330 километров (это обход всей Москвы). И сегодня можно сказать, что на две трети этот проект реализован. Но тем не менее, мы видим, последнее время из–за определенных сложностей его реализация сдвигается на 2020–2021 годы, и я боюсь, что это замедление даст сдвигу еще дальше. Было бы хорошо провести какое–то специальное совещание по этому поводу, еще раз обсудить системные вопросы, по которым, мне кажется, надо принять решение. Это очень важно вообще для всего транзитного транспортного комплекса страны».

В свою очередь губернатор Московской области Андрей Воробьев также подчеркнул, что строительство ЦКАД для Подмосковья – это колоссальной важности проект, который, как и новая трасса «Нева», обеспечит абсолютно новое качество транспортных услуг.

<http://transportrussia.ru/item/5311-neva-u-reki-teper-est-tezka.html>

ИА ВОЛОГДА-РЕГИОН; 2019.12.05; ОЛЕГ КУВШИННИКОВ ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НЕКРАСОВСКОГО МОСТА В ВОЛОГДЕ

Во время «Прямой линии» жительница Вологды поинтересовалась о перспективах строительства моста в створе улицы Некрасова в областном центре. Губернатор Олег Кувшинников заявил, что мост будет построен, в настоящее время городская администрация завершает разработку проектно-сметной документации, сообщает ИА «Вологда Регион».

Глава региона напомнил, что властями принято решение об организации в Вологде Малого транспортного кольца, которое позволит разгрузить центр города, отвести транспорт от стен Вологодского кремля и Софийского собора.

«Мы договорились с мэром Вологды Сергеем Воропановым, что город должен разработать проектно-сметную документацию, утвердить ее на заседании Городской Думы, заказать в проектно-институте комплексную транспортную схему нашего областного центра», - напомнил Олег Кувшинников.

Также глава региона подчеркнул, что на заседании Градостроительного совета жители проголосовали за необходимость возведения Некрасовского моста.

«Я обращался к Министру транспорта России **Евгению Дитриху** с просьбой на федеральном уровне оказать поддержку строительства этого моста. И такая поддержка нам будет оказана, средства на строительство заложены. Поэтому мы ждем, когда город завершит подготовку проектно-сметной документации. Этот процесс в настоящее время подходит к завершению», - резюмировал Олег Кувшинников.

<http://volgdaregion.ru/news/2019/12/5/oleg-kuvshinnikov-podtverdil-plany-po-stroitel-stvu-nekrasovskogo-mosta-v-vologde>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.06; ДО СКОРОЙ СВЯЗИ: ОПЕРАТОРЫ ПОКРОЮТ М-11 СОТОВЫМ СИГНАЛОМ К ВЕСНЕ; ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ НА НЕЙ ВСЁ ЕЩЕ ОСТАЮТСЯ «ГЛУХИЕ» ЗОНЫ

Трасса Москва–Санкт-Петербург, открытая в конце ноября, вскоре будет полностью покрыта сотовой связью. Операторы завершат работы в I квартале 2020 года, рассказали «Известиям» в самих компаниях. К концу текущего года завершатся подготовительные работы. Сейчас примерно на 10% дороги связь полностью отсутствует, а на некоторых других участках наблюдаются сбои, следует из данных Telecom Daily.

Зоны отступа

Замеры, проведенные вскоре после открытия М-11, показали: на ряде участков общей протяженностью 70–80 км (соответствует 11–12% длины трассы) голосовой сотовой связи пока нет, а воспользоваться экстренным номером 112 невозможно, следует из материалов компании Telecom Daily, организовавшей тест-драйв на новой трассе. Качество мобильного интернета при этом не измерялось.

Гендиректор Telecom Daily Денис Кусков рассказал «Известиям», что специалисты компании насчитали на платной дороге 15 мертвых зон. Самые обширные — на границе Ленинградской и Новгородской областей, а также на отрезке, расположенном юго-восточнее участка Новгород–Чудово. По его словам, «провалы» в основном наблюдаются в Тверской и Новгородской областях. На телефонизированных же участках дороги есть зоны, в которых сбрасываются звонки, невозможно дозвониться с первого раза или разобрать речь абонента.

В госкомпании «Автодор» «Известиям» подтвердили полное или частичное отсутствие связи на отдельных участках. Причина — в значительном удалении трассы от населенных пунктов.

В ГК отметили, что для равномерного и непрерывного сотового сигнала на всем протяжении М-11 требуется построить 105 новых антенно-мачтовых сооружений.

— К настоящему моменту смонтировано 70% фундаментов для них. К размещению оборудования операторов готовы 40% объектов. До конца года планируется завершить строительство всех 105 сооружений, — сказали «Известиям» в пресс-службе «Автодора». Ранее глава госкомпании Вячеслав **Петушенко** заявлял журналистам, что рассчитывает обеспечить голосовую связь по всей трассе уже до конца декабря. Для наладки интернета, по его словам, понадобится больше времени.

В «Автодоре» добавили, что переговоры со всеми крупнейшими операторами сотовой связи находятся на завершающей стадии. Одна из компаний уже готова разместить свое оборудование до конца года, остальные предполагают это сделать в I квартале следующего.

По словам главы Telecom Daily Дениса Кускова, у «Мегафона» и МТС качество связи на трассе сейчас чуть лучше, чем у «Вымпелкома» и Tele2. Сигнал «Мегафона» покрывает почти 90% трассы, у его конкурентов — 70–75%, говорится в материалах Telecom Daily.

Низкодоходные вышки

Представитель Tele2 сказал «Известиям», что оператор ведет переговоры с другими сотовыми компаниями о возможности совместного строительства инфраструктуры вдоль М-11. Одной из основных проблем развития сети вдоль дороги он назвал значительные капитальные затраты при низкой маржинальности объектов связи. Объекты придется устанавливать в заболоченной лесистой местности, добавил он.

По словам директора по стратегическому планированию инфраструктуры «Мегафона» Андрея Грачева, из-за особенностей рельефа и сложностей с доступом к источникам электропитания на ряде участков М-11 покрытие связью в расчете на 1 км требует больше вложений, чем в других регионах европейской части страны. Для ускорения этих работ рассматривается совместное с другими компаниями использование радиоборудования (RAN-Sharing), добавил он.

Работает над улучшением покрытия проблемных участков М-11 и «Вымпелком» при поддержке Минкомсвязи, сказал его представитель. А МТС к концу I квартала 2020 года планирует завершить на М-11 проект по развитию инфраструктуры 2G и LTE-1800, обещает представитель компании Алексей Меркутов.

Интенсивность покрытия связью федеральных трасс и железных дорог в первую очередь зависит от инвестиционной отдачи проектов, считает представитель «Вымпелкома». Самое сложное — не поставить базовую станцию, а обеспечить возможность ее подключения к электричеству, что силами одних только операторов трудно реализуемо.

Теоретически субсидии из федерального бюджета могут сократить затраты компаний на строительство низкомаржинальных объектов, однако участие в программах госдотаций зависит от размера выделяемых средств и обязательств, накладываемых на бизнес, говорят в Tele2.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

М-11 — самая протяженная в России платная трасса, построенная с нуля. Ее длина составляет 669 км (из них платных участков — 606,7 км). На строительство дороги потрачено около 550 млрд рублей. Она проходит по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Стоимость проезда для легковых машин — 1820 рублей в будни и 2020 рублей в выходные при оплате наличными. Для владельцев транспондеров цена ниже: в рабочие дни — 1331 рубль, в выходные — 1494 рубля. Скоростной режим трассы — до 110 км/ч, в перспективе «Автодор» планирует увеличить его до 130 км/ч.

Заинтересованность операторов в покрытии дорог в рамках проектов государственно-частного партнерства есть, отмечает Алексей Меркутов. Но условия, когда субсидии покрывают только капитальные, а не операционные расходы, пока делают такой подход к решению вопроса нерентабельным для бизнеса, утверждает он. Примерно 30–35% от общих инвестиций в покрытие федеральных трасс связью за пять лет составят некомпенсируемые расходы, которые операторы будут нести самостоятельно, говорит Алексей Меркутов.

Строительство сотовых вышек и других объектов связи вдоль М-11 действительно идет, отмечает Денис Кусков. Но покрытие автотрасс и железных дорог малорентабельно для операторов — инвестиции окупаются медленнее, чем в городах, согласен он.

По его прогнозу, ситуация со связью на М-11 может улучшиться в следующем году. Но в целом покрытие трассы будет увеличиваться небыстро, полагает эксперт. Чтобы обеспечить связью около 90% Октябрьской железной дороги между Москвой и Петербургом у операторов ушло около 25 лет, добавил эксперт.

Сторона «глухих»

Полное отсутствие связи может стать неприятным сюрпризом для автомобилистов, попавших в серьезное ДТП. Даже система оперативного реагирования ЭРА-ГЛОНАСС

(сейчас она установлена на 4,6 млн машин), которая в автоматическом режиме отправляет данные в экстренные службы, на «глухих» участках пока оказывается бесполезной.

В компании ГЛОНАСС пояснили, что для работы системы должен присутствовать хотя бы слабый сигнал одного из операторов «большой тройки» — «Билайн», МТС или «МегаФон», а в скором времени к ним присоединится Tele2. В ГЛОНАСС напомнили, что в рамках национального проекта «Цифровая экономика» государство выделит 28 млрд рублей на то, чтобы обеспечить связь на наиболее важных дорогах и элементах транспортной инфраструктуры.

Глава Федерации автовладельцев России (ФАР) Максим Едрышов сказал «Известиям», что проблема отсутствия мобильной связи на трассах в малонаселенных районах актуальна практически для всех регионов России, особенно сибирских.

— Недавно я ездил из Тюмени в Тобольск, и из 500 км пути связи не было как минимум на 400 км. В итоге если в дороге происходит какое-то ЧП, то вызвать помощь просто невозможно, — сказал он.

Глава ФАР напомнил, что эта проблема обсуждается с крупнейшими сотовыми операторами уже не первый год, но ситуация со связью на загородных федеральных трассах удаленных регионов улучшается медленно.

<https://iz.ru/950946/valerii-kodachigov-aleksandr-volobuev/do-skoro-i-sviasi-operatory-pokroiut-m-11-sotovym-signalom-k-vesne>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.06; СТОП, СНЯТО; КАМЕРЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД РАССТАВЯТ В ЕДИНОМ ПОРЯДКЕ

Видеокамеры на дорогах будут устанавливаться по единым правилам - в потенциально аварийных местах и с предупреждающими знаками. Законопроект об этом в ближайшее время будет внесен в Госдуму, рассказал зампред думского Комитета по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Важно, чтобы камеры были расставлены в соответствии со специальными требованиями, и эта расстановка была понятна гражданам, подчеркнул депутат. Это будет закон прямого действия, пояснил он.

Методика определения мест размещения средств автофиксации нарушений ПДД уже разработана Минтрансом и утверждена проектным комитетом по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 19 ноября (копия есть у «РГ»). Документ носит рекомендательный характер, пояснил **директор заместитель департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса Александр Проходцев**. Но ключевые положения методики войдут в закон.

Например, на въезде в населенные пункты камеры должны размещаться так, чтобы зоны их контроля начинались не менее чем через 100 метров после вводимых ограничений скорости. В населенных пунктах камеры будут размещать не ближе 1 километра друг от друга, а вне них - не ближе 5 километров. «Выбор места установки технических средств автофиксации должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взыскиваемых штрафов», - закрепляет методика.

Все камеры снабдят предупреждающими знаками - в населенных пунктах за 50-100 метров до камеры, а на федеральных трассах - за 200-300 метров.

Сейчас действует около 11 тысяч стационарных и 4 тысяч передвижных средств автофиксации нарушений ПДД. Зачастую регионы передают дороги для эксплуатации в концессию частным компаниям. «А вот они начинают откровенно баловаться, расставляют камеры где угодно», - говорит Владимир Афонский. Мобильная камера перемещается, и выяснить, правильно ли она стояла, невозможно.

Мобильные камеры останутся. Но придется заранее указывать места их размещения в проектах организации дорожного движения. А в случае изменений - направлять уведомление об этом в орган, согласовавший проектную документацию.

За нарушение правил установки камер начнут наказывать конкретных должностных лиц. Для этого предполагается внести изменения в КОАП, отметил Афонский.

<https://rg.ru/2019/12/05/kamery-fiksacii-narushenij-pdd-rasstaviat-v-edinom-poriadke.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛОНЕНКО ВАЛЕРИЙ; 2019.12.05; КАМЕРЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ ВЫТАЩАТ ИЗ КУСТОВ

В Госдуме предлагают упорядочить применение специальных технических средств на дорогах, а **Минтранс** уже подготовил соответствующую методику

На российских дорогах камеры видеонаблюдения появились в 2008 году, когда была утверждена федеральная программа по безопасности дорожного движения. С тех пор электронные данные о правонарушениях водителей стали признаваться основанием для штрафных санкций. Применение прогрессивных технологий на первом этапе всеми участниками процесса воспринималось вполне позитивно, потому что, с одной стороны, освобождало автовладельцев от частых контактов с автоинспекторами и одновременно дисциплинировало их, с другой - серьезно разгружало самих работников ГИБДД.

Однако со временем схема дала сбой. Частные компании, обслуживающие комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД и, соответственно, получающие за это определенную сумму от каждого штрафа, стали устанавливать камеры не в местах с высокой аварийностью, а там, где водители чаще всего нарушают правила. То есть там, где можно больше заработать.

Ситуация стала настолько скандальной, что на нее вынужден был обратить внимание Президент России. В июне этого года **Владимир Путин** на заседании Госсовета призвал дорожные службы не прятать камеры видеофиксаци на опасных участках, потому что это «подводит водителей под штрафы», а не служит основной цели - снижению аварийности и сохранению жизней людей. «В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий. Вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф, а это не самоцель, это средство достижения нужного нам результата», - подчеркнул глава государства.

К слову, «прятать» есть что: по состоянию на 1 января 2019 года на дорогах установлено более 16 тысяч работающих в автоматическом режиме видеофиксаторов нарушений ПДД, которые в прошлом году обеспечили львиную долю всех штрафных санкций в отношении нарушителей - из 108,7 миллиона выписанных постановлений 83,2 миллиона были основаны именно на показаниях электронных устройств.

Места для камер определит государство

Сколько из них было выписано некорректно, остается только догадываться. Как пояснил зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, точность измерения скорости транспортных средств видеофиксаторами не всегда соответствует действительности. При неправильной установке или эксплуатации камеры погрешность может достигать 7-10 км/ч, что может существенно нарушать интересы автовладельцев.

«Вместе с тем в настоящее время полномочия органов государственной власти по установлению порядка согласования мест установки камер фото- и видеофиксации законодательно не определены. В таких условиях деятельность частных организаций, которые их обслуживают, больше похожа на коммерческую», - резюмировал депутат.

Исправить ситуацию должен разработанный парламентарием законопроект, который призван упорядочить систему расстановки камер на дорогах и закрепить полномочия по определению соответствующих мест за государственными структурами. «Это позволит

снизить аварийность на дорогах всех уровней: федеральных, региональных и муниципальных», - уточнил Владимир Афонский.

При этом законопроект исключает в качестве доказательств вины водителя данные с устройств, размещенных на дорогах без внесения их в документы по организации дорожного движения.

Еще одна приоритетная тема, которая должна быть учтена при принятии закона, - презумпция невиновности. Депутат убежден, что государство должно помогать водителям в случаях, если видеофиксатор сработал некорректно. «Каждый гражданин должен иметь право в упрощенном порядке оспорить решение о выписке ему штрафа, например за превышение скорости, отмеченное на камере», - сказал Афонский.

Минтранс и ГИБДД уже включились в работу

Министерство транспорта поддерживает депутатскую инициативу, более того, уже разработало в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** соответствующую методику размещения стационарных и передвижных камер фиксации нарушений ПДД. Об этом рассказал **замдиректора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса Александр Проходцев**.

Методика, в частности, предполагает определение минимального расстояния между видеокамерами: в населенных пунктах оно не должно превышать один километр, а на региональных и федеральных трассах - не менее пяти километров (в некоторых случаях сегодня они размещаются через 50-100 метров). При этом специальные знаки будут оповещать автовладельцев за 150-300 метров о приближении к камерам, чтобы реагировать на них своевременно и снижать скорость, не создавая аварийной ситуации при резком торможении.

Определять наиболее опасные участки дорог помогут в том числе данные автоинспекции. Без строгого согласования с ГИБДД и владельцами дорог, отметил Проходцев, ни один комплекс фото- и видеофиксации впредь на трассах не появится.

«В методике подробно описано - когда и при каких обстоятельствах устанавливаются передвижные средства фото- и видеофиксации. Прежде всего это наиболее аварийные и потенциально опасные места, к примеру, железнодорожные переезды», - пояснил замдиректора департамента.

Данная методика, по его словам, может быть включена в думский законопроект и, соответственно, стать уже не рекомендательной, как это сейчас, а нормой прямого действия.

Замначальника ГУ ОБДД МВД России Александр Быков также убежден в том, что закон должен быть именно прямого действия, чтобы не терять времени в ожидании подзаконных актов от ведомств. «В своем отзыве на проект закона так же, как и коллеги из **Минтранса**, мы высказываем ряд уточнений, и после того, как они будут учтены и закон будет принят, проблемный вопрос будет снят с повестки», - пообещал он.

Быков также пояснил, что, выполняя поручение президента, МВД уже разместило на своем сайте подробную информацию о местонахождении всех электронных устройств, фиксирующих нарушение ПДД. «Любой гражданин может, зайдя на сайт, увидеть местоположение камеры в онлайн-режиме. Эту информацию сегодня используют не только водители, но и информационные системы, оказывающие гражданам услуги навигации», - уточнил представитель МВД.

Руководитель управления пассажироперевозок **Росавтотранса** Арсен Мартиросянц считает уместным в качестве следующего шага объединить все поступающие в онлайн-режиме данные от всевозможных электронных устройств слежения за соблюдением ПДД в одну систему мониторинга под патронажем **Минтранса**. Это поможет оптимизировать процесс и снизить аварийность на дорогах.

<https://www.pnp.ru/social/kamery-videofiksacii-vytashhat-iz-kustov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ПЯТИГОРСКАЯ АЛИНА; 2019.12.05; НЕВЕРОВ ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ТЩАТЕЛЬНО КОНТРОЛИРОВАТЬ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ

Регионы должны контролировать эксплуатационное состояние дорог и следить за организацией дорожного движения, заявил вице-спикер Госдумы, глава фракции «Единая Россия» Сергей Неверов, выступая на пленарном заседании, сообщает пресс-служба фракции.

«Казалось бы, вопросы по пассажирским перевозкам, требования достаточно ужесточены, в том числе и по детским перевозкам. Мы неоднократно здесь это обсуждали. Большинство аварий случаются сегодня уже скорее не из-за технического состояния транспорта и каких-то других причин, а в большей степени из-за состояния дорог. Мы это должны дополнительно обсудить», - указал он.

Парламентарий обратил внимание, что Госдума приняла несколько инициатив, касающихся допуска к перевозкам людей, в частности, закон, предусматривающий лицензирование коммерческих перевозок по заказу или для собственных нужд в дополнение к лицензированию регулярных.

«Процедура лицензирования на сегодня завершена, и от **Ространснадзора** до 1 июля 2019 года все лицензии получили. Кто не получил такие лицензии, сегодня лишены права осуществлять перевозки. Контроль исполнения установленных требований осуществляется **Ространснадзором**, но считаю, что его необходимо все-таки усилить», - сказал вице-спикер.

Также он указал, что в основном автобусный транспорт выполняет региональные и муниципальные перевозки, поэтому ответственность за его состояние, за состояние дорог, по которым ездят автобусы, возложена на регионы.

«С началом реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** региональные администрации стали уделять внимание строительству региональных дорог, - отметил Неверов. - Однако они фактически не осуществляют контроль за организацией дорожного движения непосредственно, в том числе пассажирского, эксплуатационным состоянием этих дорог».

Глава фракции указал, что действовавший до принятия Закона «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» порядок контроля Госавтоинспекцией за эксплуатационным состоянием дорог, который не был законодательно отменен, сейчас не осуществляется.

«Этому нужно уделить особое внимание, значение», - указал Неверов, отметив необходимость профильному комитету Госдумы дополнительно проработать вопросы безопасности на дорогах. Как подчеркнул парламентарий, нужно сделать так, чтобы подобных ситуаций на дорогах, особенно когда гибнут дети, становилось меньше.

<https://www.pnp.ru/economics/neverov-prizval-regiony-tshhatelno-kontrolirovat-sostoyanie-dorog.html>

ГУДОК; ПЛЕТНЕВ СЕРГЕЙ; 2019.12.05; ЛУЧШЕ ПОЕЗДОМ

Во вторник в Центральном доме культуры железнодорожников Федеральная пассажирская компания (ФПК) отметила 10-летний юбилей. Компанию поздравили **заместитель министра транспорта Владимир Токарев** и генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Компания начала работать в сложный период, когда пассажирские железнодорожные перевозки падали. Прогнозы ведущих исследовательских институтов страны предсказывали дальнейшее сокращение числа пассажиров, поскольку не предполагалось, что железнодорожный транспорт сможет выдержать конкуренцию с авиацией. Однако компания совершила настоящую революцию в умах пассажиров, переломив негативную тенденцию. Она предложила совершенно другой уровень сервиса. «За короткий

промежуток времени вы сделали и продолжаете делать удивительные вещи, - обратился к сотрудникам Федеральной пассажирской компании генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров. - Благодаря вам люди со всего мира увезли уникальные впечатления о российских просторах после чемпионата мира по футболу в 2018 году. Теперь в РЖД обращаются с просьбой о том, чтобы в различных мероприятиях обязательно участвовала ФПК, обеспечивая перевозку людей и команд».

Генеральный директор АО «ФПК» Петр Иванов сказал, что компания сейчас активно развивается, закупая новый подвижной состав. «Мы запустили на линию уже почти 400 новых современных двухэтажных вагонов, а в ближайшие семь лет планируем обновить 40% подвижного состава», - сообщил он.

Однако главным активом любой компании являются ее люди. Петр Иванов представил залу тех кассиров на вокзале Адлера, кто не потерял самообладания и профессионализма в дни наводнения в Краснодарском крае в октябре прошлого года, - семейную пару Казанцевых, которая уже более 25 лет трудится на самом длинном маршруте Москва - Владивосток, а также начальника легендарного поезда «Красная стрела» Владимира Соколовского. Он больше 30 лет работает на этом посту, олицетворяя собой всю компанию на данном маршруте между двумя столицами.

Владимир Токарев наградил наиболее отличившихся сотрудников компании и пообещал всячески содействовать ее развитию и уж в любом случае не мешать.

<https://www.gudok.ru/passengertrans/?ID=1486859>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.06; ЦЕЛЯМИ ПО ВОДЕ; МИНТРАНС УТОЧНИЛ ПЛАН РАЗВИТИЯ РЕЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

“Ъ” стали известны планы по развитию внутренних водных путей, которые **Минтранс** доработал по поручению правительства. Согласно обновленному федеральному проекту «Внутренние водные пути» стоимостью 306 млрд руб., к 2025 году власти должны утроить транзитную пропускную способность между Петербургом, Ростовом-на-Дону и Астраханью — до 21 млн тонн. Кроме того, планируется привести к нормативным показателям 10 тыс. км водных путей для эффективной работы транспортных судов. Эксперты отмечают, что ключевыми проектами остается строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов, без которых деградация внутренних водных путей продолжится.

Как стало известно “Ъ”, **Минтранс** предложил дополнить плановые показатели федерального проекта «Внутренние водные пути», бюджет которого до 2025 года составляет 306,2 млрд руб. Так, теперь в проекте прописан рост «гарантированной транзитной пропускной способности» Единой глубоководной системы на участке Петербург — Астрахань и Ростов-на-Дону в три раза: до 21,1 млн тонн с 6,8 млн тонн в 2018 году. Кроме того, доля водных путей «с гарантированными габаритами судовых ходов, обеспечивающих эффективную работу транспортного флота», должна вырасти с 33,92 тыс. км в 2019 году до 44,14 тыс. км в 2024 году. Речь идет не только о дноуглублении, но и содержании рейдов и подходов к причалам, а также наличию навигационного оборудования. Общая протяженность внутренних водных путей — 101,6 тыс. км.

Достижение данных показателей в основном зависит от строительства Нижегородского и Багаевского гидроузлов стоимостью 43,4 млрд руб. и 23,5 млрд руб. соответственно. При этом документы по Нижегородскому гидроузлу сейчас находятся в Главгосэкспертизе, срок ее проведения продлен до конца апреля 2020 года (см. “Ъ” от 2 августа). Аналитический центр при правительстве РФ уже указывал на высокий риск выхода проекта за периметр 2024 года.

Минтранс обязали уточнить плановые показатели федерального проекта в середине октября. Сейчас в проекте сформулированы только две цели — сокращение участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность (в 6,6 раза до 2

тыс. км), а также увеличение пропускной способности до 69,9 млн тонн. По информации “Ъ”, новые показатели федерального проекта обсуждались 3 декабря на заседании проектного комитета транспортной части комплексного плана магистральной инфраструктуры (КПМИ).

Помимо указанных целей в проект также заложен рост числа безопасных судоходных гидротехнических сооружений. Сейчас на внутренних водных путях расположено 741 такое сооружение, из которых 332 объекта относятся к критически важным. Среди этих объектов только 149 единиц имеет нормальный уровень безопасности — в 2024 году таких объектов должно стать 206 (из них 56 реконструируемых), а доля безопасных сооружений должна увеличиться с 44,9% до 62%. Как отмечается в материалах **Минтранса**, все гидроузлы в РФ — односторонние, и выход из строя одного из них может привести к остановке судоходства.

Для ремонта объектов и поддержания инфраструктуры нужен технический флот. Согласно плану, до 2025 года планируется построить и закупить 101 судно. Для сравнения, в 2011–2018 годах было построено только 60 судов. Сейчас на балансе администраций внутренних водных путей 2,4 тыс. технических судов, из них 1,9 тыс. годны к эксплуатации. Средний возраст технического флота — 40 лет.

Представитель вице-преьера Максима **Акимова** сообщил “Ъ”, что изменения, внесенные в федеральный проект, были обусловлены необходимостью конкретизации целей модернизации внутренних водных путей во исполнение майского указа президента РФ. Предложения **Минтранса** утверждены, заключил он. В **Росморречфлоте**, который является ответственным за реализацию федерального проекта, “Ъ” сообщили, что считают тему очень важной, но до выхода протокола воздержатся от комментариев.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что без реализации проектов по расшивке узких мест на Багаевском и Нижегородском гидроузлах деградация внутренних водных путей продолжится. Снижение в 2020–2021 годах ставок аренды и оперирования полувагонами в сочетании с агрессивной политикой ОАО РЖД по предоставлению системных скидок ускорит процесс перетока грузов с водного на железнодорожный транспорт, считает эксперт. Новому руководству **Росморречфлота** важно сдвинуть с мертвой точки доработку строительства Нижегородского гидроузла, иначе программы обновления речного флота и развития внутренних водных путей будут сорваны, заключает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4181819>

ПРАЙМ; 2019.12.05; БЕГЛОВ НАЗВАЛ ПРАКТИЧЕСКИ РЕШЕННЫМ ВОПРОС ПО РЕЖИМУ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ «ПУЛКОВО»

Решение о введении в аэропорту «Пулково» режима «открытого неба» должно быть принято в ближайшее время, сообщил на XVII Съезде строителей Петербурга губернатор Александр Беглов.

«Вопрос о степени свободы в аэропорту «Пулково» можно считать практически решенным. Решение должно быть принято на днях», - отметил Беглов, говоря о перспективах реконструкции аэропорта.

Губернатор добавил, что строителям предстоит много работы в «Пулково». «Для нас режим «открытого неба» очень важен. К нам придут новые авиакомпании, увеличится пассажиропоток. Мы рассчитываем, что к 2035 году «Пулково» будет перевозить 35 миллионов пассажиров», - уточнил Беглов.

Ранее сообщалось, что Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ проверит сведения СМИ о перечне маршрутов для «открытого неба» в петербургском аэропорту «Пулково». По словам представителя ведомства, на данный момент в этом перечне можно увидеть признаки нарушения.

Во вторник газета РБК сообщила, что **Минтранс РФ** утвердил перечень направлений, по которым иностранные авиакомпании смогут летать из этого аэропорта в режиме «открытого неба» с 1 января. Всего, по данным газеты, в список попали 30 европейских стран из 33 предложенных ранее, по некоторым из них иностранным перевозчикам предлагается летать с определенными ограничениями.

Сейчас авиасообщение России с другими государствами регулируется двусторонними соглашениями. Летать в РФ авиакомпании могут только из страны своей регистрации. Это считается главной причиной, почему на российский рынок не выходят ведущие европейские лоукостеры - ирландская Ryanair, британская EasyJet и Norwegian. В Москву из Будапешта и Лондона летает четвертый европейский лоукостер - Wizz Air (его «дочка» Wizz Air UK).

В то же время режим «открытого неба», или «седьмой свободы воздуха», который правительство планирует установить для Санкт-Петербурга, должен позволить летать в «Пулково» любым иностранным авиакомпаниям независимо от страны их регистрации и с любой частотой. А ООО «Воздушные ворота северной столицы» (управляющая компания аэропорта «Пулково») направляло в **министерство транспорта РФ** предложения о 33 странах, из которых иностранные перевозчики смогут совершать полеты в Санкт-Петербург по «седьмой свободе воздуха».

ПРАЙМ; 2019.12.05; АЭВТ ПРОСИТ МИНТРАНС УЧЕСТЬ ОПЫТ ЕС ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН НА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) просит **Минтранс РФ** учесть опыт ЕС для регулирования доступа авиаперевозчиков к услугам аэропортов, следует из письма президента ассоциации Владимира Тасуна **директору департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Светлане Петровой**.

«Перечисленные положения европейского законодательства не нашли своего отражения в актах законодательства РФ, что создало благоприятную почву для дискриминации на рынке доступа операторов и самообслуживающихся потребителей к объектам инфраструктуры аэропорта», - сказано в письме.

По мнению АЭВТ, это предоставляет аэропорту, как естественной монополии, неограниченное право устанавливать условия доступа к объектам инфраструктуры, а также самостоятельно устанавливать размер платы за такой доступ, включать в проекты договоров множество невыгодных условий, не относящихся к предмету договоров, и не предусмотренных законодательством РФ, что приводит к возникновению споров между операторами и аэропортами, говорится в документе.

«Полагаем целесообразным учесть опыт Европейского союза в вопросе регулирования вопросов доступа авиаперевозчиков (независимых операторов) к услугам в аэропортах РФ», - отмечает АЭВТ. Сравнивая российскую и международную практику регулирования вопросов доступа авиаперевозчиков к услугам в аэропортах, Тасун отмечает, что в соответствующей директиве ЕС закреплены такие положения, как возможность самостоятельного обслуживания авиакомпаний, создание комитета пользователей аэропорта, принцип гарантированного доступа к сооружениям аэропорта в том объеме, в котором это необходимо для их деятельности, на основе релевантных, объективных, прозрачных и недискриминационных критериев, принцип отдельного ведения отчетности.

Кроме того, закрепляя принцип бесплатного доступа к рынку услуг наземного обслуживания для поставщиков наземных услуг, директива ЕС предписывает государству право ограничивать число поставщиков для определенных категорий услуг (обслуживание багажа, обслуживание на перроне, топливообеспечение, обработка грузов и почтовых отправлений).

Гендиректор крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот»> Виталий Савельев ранее призвал Федеральную антимонопольную службу (ФАС) усилить внимание к росту цен на топливо и обслуживание самолетов в аэропортах РФ.

ТАСС; 2019.12.05; ЯКУТИЯ ВВЕДЕТ МОНИТОРИНГ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА ЧЕРЕЗ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ В 2020 ГОДУ

Якутия введет в 2020 году мониторинг хода северного завоза через информационную систему. Об этом сообщил в четверг журналистам председатель правительства Якутии Владимир Солодов.

Завоз необходимых продуктов, медикаментов и топлива на зиму в труднодоступные арктические районы происходит в Якутии в летнее время в период навигации. В этом году завоз оказался под угрозой из-за сильного обмеления рек Лена и Яна, что в итоге привело к объявлению в сентябре ЧС муниципального уровня указом главы Якутии.

«Мы со следующего года внедрим информационную систему, которая позволит более точно мониторить весь ход прохождения северного завоза и доставки жизнеобеспечивающих грузов», - сказал Солодов.

По словам председателя правительства, данная система позволит видеть в абсолютном значении вес грузов и ход их доставки. Система даст возможность своевременно корректировать и учитывать решения тарифного характера.

Как отметил врио руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Александр Пошивай, навигация прошла успешно, все планы выполнены при финансировании, предоставленном в полном объеме. «Благодаря слаженной работе путейцев нам удалось преодолеть все препятствия, которые имели место, и полностью выполнить план», - отметил он.

Северный завоз - доставка продуктов, медикаментов и топлива в труднодоступные поселки и целые регионы, в том числе арктические, которые зимой на несколько месяцев остаются отрезанными от большой земли из-за сложных климатических условий. Так, во время летней навигации в отдаленные северные поселки Якутии завозятся продукты питания, уголь, нефтепродукты и другие жизнеобеспечивающие грузы. Навигация по арктическим и северным рекам в республике завершается в конце сентября - начале октября.

<https://tass.ru/v-strane/7268497>

ПРАЙМ; 2019.12.05; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 70%, ДО 27,6 МЛН ТОНН - МИНТРАНС

Грузопоток по Северному морскому пути за 11 месяцев 2019 года вырос по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 70%, до 27,6 миллиона тонн, сообщила пресс-служба **Росморречфлота** со ссылкой на замглавы **Минтранса РФ Юрия Цветкова**. Планировавшийся в 2019 году объем перевозок по Северному морскому пути в 26 миллионов тонн выполнен досрочно, сообщила в ноябре госкорпорация «Росатом». Объем перевозок грузов в акватории СМП за сопоставимый период 2018 года составил 15,9 миллионов тонн. Росатом - оператор по развитию инфраструктуры Северного морского пути.

«... На 29 ноября 2019 года общий объем перевозок в акватории СМП с начала года составил 27 593, 76 тыс. тонн, что почти на 70% больше показателя сопоставимого периода 2018 года (16 766, 51 тыс. тонн). При этом рост транзитного грузопотока составил около 40% (697, 277 тыс. тонн по сравнению с 491, 342 тыс. тонн в сопоставимый период 2018 года)», - говорится в сообщении.

В 2024 году объем перевозок по СМП, как планируется, должен вырасти до 80 миллионов тонн.

«Принимаемые Россией меры и запланированные к осуществлению мероприятия позволят обеспечить высокий уровень безопасности мореплавания и экологии в акватории Севморпути», - сообщает **Росморречфлот** со ссылкой на **Юрия Цветкова**.

ТАСС; 2019.12.05; В МУРМАНСКЕ В 2020 ГОДУ СОЗДАДУТ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВОМ В АРКТИКЕ

Центр управления судоходством на акватории Северного морского пути (СМП) для полноценной организации плавания судов в Арктике создадут в Мурманске при ФГУП «Атомфлот» к лету 2020 года. Об этом сообщил ТАСС в кулуарах девятого международного форума «Арктика: настоящее и будущее» в Санкт-Петербурге заместитель директора - начальник Управления операционного управления и обеспечения мореплавания Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Александр Ольшевский.

«Мы создаем центр управления судоходства, штаб, в Мурманске при ФГУП «Атомфлот». Надеемся, к лету все заработает», - сказал он.

По словам Ольшевского, центр будет управлять судоходством - обеспечивать мореплавателей и судовладельцев информацией, ледовой проводкой, давать рекомендации, маршруты следования в зависимости от ледовых условий. «Это серьезный центр, в советское время он назывался штаб морских операций. Это должна быть структура, которая будет видеть все и всем руководить», - сказал Ольшевский, отметив, что сейчас такой штаб фактически действует как подразделение «Атомфлота», но обеспечивает только собственные нужды предприятия и его работу с контрагентами, а в будущем должен будет контролировать и обеспечивать все судоходство на СМП.

Для полноценной работы создаваемого центра управления судоходством на СМП, по словам Ольшевского, необходимо набрать новых сотрудников, имеющих опыт арктического мореплавания. Также уже идет создание материальной базы. «Программное обеспечение создается специальное, чтобы как можно больше каналов входа информации было - синоптической, ледовой, прогностической, которая будет обрабатываться, и по которой будет приниматься решение, даваться рекомендации судам о возможных путях движения», - сказал Ольшевский.

Другим важным аспектом создания такого центра он назвал соответствующее правовое обеспечение. «Должно быть еще нормативное обеспечение, - правила плавания в акватории Севморпути, в соответствии с законом, должны быть утверждены правительством РФ. Совместно с **Минтрансом** «Росатом» завершает подготовку проекта правил судоходства в Арктике для предоставления в правительство. Проектом предусмотрено создание Штаба морских операций, прописаны его функции.

По словам Ольшевского, на весь СМП будет достаточно одного такого центра, тогда как в советское время было два штаба морских операций - на западной и восточной частях. «Сейчас есть технические возможности, связь есть, поэтому хватит одного центра. Он должен обеспечивать круглосуточное круглогодичное несение вахты», - отметил Ольшевский.

<https://tass.ru/ekonomika/7278681>

ТАСС; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ЗА 15 ЛЕТ ОБНОВИТЬ ВЕСЬ РЕЧНОЙ ФЛОТ ДЛЯ СЕВЕРНОГО СУДОХОДСТВА

Правительство РФ рассчитывает в ближайшие 15 лет полностью обновить речной флот, используемый для судоходства в условиях Севера. Этого планируется достичь за счет реализации арктической стратегии России, сообщил в четверг на пленарном заседании форума «Арктика: настоящее и будущее» заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

«Особое внимание в стратегии будем уделять рекам - естественным транспортным коммуникациям, без которых жизнедеятельность в Арктике немыслима. И уже реализующийся проект строительства Жатайской верфи, он предназначен для строительства речных судов - это первый шаг. В течение 15 лет нам предстоит полностью обновить речной флот для судоходства на северных реках», - сказал Крутиков.

По его словам, развитие Северного морского пути (СМП) «станет драйвером для развития и иной инфраструктуры Арктической зоны». «Уже сегодня принято решение о строительстве Северного широтного хода, готовится проект СШХ-2, получают развитие и другие железнодорожные магистрали, повышающие экономическую эффективность перевозок в случае переключения на Северный морской путь», - добавил **заместитель министра**.

Крутиков также отметил, что «особое внимание» планируется уделить «телекоммуникационной инфраструктуре». «Уже на первом этапе реализации стратегии мы должны полностью закрыть проблему доступа в Арктической зоне к скоростному и дешевому интернету. Интенсивное развитие СПГ позволит нам начать решать проблему газоснабжения сначала побережья Арктической зоны, а затем и более удаленных населенных пунктов. В течение срока реализации стратегии мы должны полностью решить проблему старой дизельной генерации за счет того же СПГ, возобновляемых источников или местного топлива», - сказал **заместитель министра**.

<https://tass.ru/ekonomika/7274025>

ТАСС; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ К 2035 ГОДУ ДО 160 МЛН ТОНН

Правительство РФ рассчитывает, что к 2035 году объем перевезенных грузов по Северному морскому пути (СМП) достигнет отметки в 160 млн тонн, что вдвое превышает показатели, запланированные на 2024 год в рамках федерального проекта, сообщил в четверг на пленарном заседании форума «Арктика: настоящее и будущее» **заместитель министра** РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

Куратором федерального проекта «Северный морской путь» является Росатом. Цель проекта - развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 году. В ноябре 2019 года пресс-служба Росатома заявила о том, что целевой показатель федерального проекта в этом году по проводке грузов в объеме 26 млн тонн по Севморпути достигнут досрочно.

«За счет активного освоения минерально-сырьевых центров будут интенсивно расти грузоперевозки по Северному морскому пути, а значит будет развиваться его инфраструктура и судостроение. С учетом принятых уже в этом году решений, у меня нет сомнений в достижении объема в 80 млн тонн в 2024 году. Более того к 2030 году этот объем может увеличиться до 120 млн тонн, а к 2035 году до 160 млн тонн», - сказал Крутиков.

По его словам, в ближайшие 10 лет объем грузоперевозок по Северному морскому пути будет «практически полностью формироваться за счет российских грузоотправителей». «Именно удовлетворение их потребности в ледоколах, безопасности, связи, создаст базу для круглогодичного прохождения судов с коммерческой скоростью. А это самое необходимое (правда, недостаточное) условие для переключения на Севморпуть международных грузов. Мы ставим перед собой цель сделать Севморпуть глобальным конкурентоспособным транспортным коридором и начиная с 30-х годов наращивать объем международных перевозок», - сказал **заместитель министра**.

В ноябре представители Росатома отмечали, что основной прирост грузопотока в 2019 году произошел за счет проекта «Ямал СПГ». Также произошло увеличение количества отгружаемой нефти с Арктического отгрузочного нефтяного терминала Новопортовского

месторождения «Ворота Арктики». В 2018 году был принят федеральный закон, наделяющий госкорпорацию полномочиями в сфере развития и функционирования СМП. Управление Северным морским путем строится на принципе «двух ключей» - за нормативное регулирование отвечает **Минтранс России**, а за коммерческие и хозяйственные функции - Росатом.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravительство-rf-namereno-uvelicit-gruzoperevozki-po-sevmorputi-k-2035-g-do-160-mln-tonn>

ТАСС; 2019.12.05; ВЛАСТИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ РЕМОНТ 32 КМ ПРОБЛЕМНОЙ ТРАССЫ

Власти Иркутской области в 2020-2023 годах по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» планируют отремонтировать 32 км региональной трассы Братск - Усть-Илимск, на плохое состояние которой регулярно жалуются люди. Об этом в четверг сообщила ТАСС министр строительства, дорожного хозяйства региона Светлана Свиркина.

Дорога Братск - Усть-Илимск протяженностью в 245,5 км соединяет два крупных лесопромышленных города на севере области, а также является единственным путем к некоторым населенным пунктам, с которыми нет железнодорожного сообщения. В сутки по трассе, по данным Минстроя, проходит более 6 тыс. автомобилей. При этом дорожное полотно имеет высокий износ, на что властям регулярно жалуются жители региона.

«В 2020-2021 годах запланированы работы на участке дороги [Братск - Усть-Илимск] в Братском районе протяженностью в 19 км, в 2023 году запланирован ремонт на участке в Братском районе протяженностью 12 км. Кроме того, в 2019-2020 годах ведутся работы по капитальному ремонту на участке в Усть-Илимском районе протяженностью 5 км», - сообщила министр.

Всего в 2020-2023 годах после ремонта должны сдать в эксплуатацию 32 км трассы. Общая стоимость работ составляет почти 750 млн рублей. Средства выделяются из областного и федерального бюджетов по **нацпроекту**. По словам министра, пропускная способность дороги после проведения работ не изменится. Свиркина также сообщила, что в 2017-2019 годах на трассе капитально отремонтировали участки общей протяженностью более 28 км.

Как говорится в сообщении правительства Иркутской области, в 2020 году в рамках **нацпроекта** в регионе планируется привести в нормативное состояние 286,3 км дорог. На это будет направлено 7,75 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/po-nacproektu-v-2020-2023-godah-v-irkutskoj-oblasti-otremontiruyut-32-km-problemnoj-trassy>

РБК; 2019.12.05; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 И 2021 ГОДАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО 880 КМ ДОРОГ

Правительство Нижегородской области рассчитывает в 2020 и 2021 годах привести в нормативное состояние по 880 км трасс в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» (БКАД). Об этом глава регионального **минтранса** Павел Саватеев сообщил на конференции Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР».

Общее финансирование региональных мероприятий **нацпроекта** в 2019 году составило 7,4 млрд руб., 3,3 млрд руб. из которых выделил федеральный бюджет. По данным нижегородского **минтранса**, на эти средства было отремонтировано 763 км дорожного полотна (в том числе 705 км дорог областного значения), еще 63 км Нижегородская область привела в порядок за счет регионального бюджета.

Совокупная протяженность дорожных участков, приведенных в нормативное состояние, таким образом, составила 826 км: по информации господина Саватеева, это на 26,2%

превышает показатель 2018 года (около 654 км), и почти вдвое — показатель 2017 года (430 км).

По словам министра, сейчас заканчивается приемка работ и производится оплата по госконтрактам. Напомним, целевые показатели **БКАД** предусматривают обеспечение нормативного состояния не менее 85% дорог в пределах агломераций и не менее половины трасс регионального и межмуниципального значения.

Количество аварийно-опасных участков за этот период также должно сократиться вдвое: по данным областного Центра безопасности дорожного движения, по итогам трех кварталов 2019 года количество нарушений ПДД сократилось на 14% в сравнении с аналогичным периодом годом ранее. Вместе с тем, согласно отчету Госавтоинспекции, в 2018 году в Нижегородской области произошло 5,5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что на 3,9% превышает показатель 2017 года.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5de924dc9a79471dfe6adfa1>

ТАСС; 2019.12.05; В ПРИАМУРЬЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ

Генеральный директор компании «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров в четверг ввел в эксплуатацию новый железнодорожный мост через реку Зeya протяженностью 984 м, который стал одним из крупнейших в сети Забайкальской железной дороги (ЗабЖД). Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ЗабЖД.

«Ввод нового мостового перехода четного пути через реку Зeya в Амурской области состоялся в режиме видеоконференции. Во время нее Олег Белозеров заслушал доклады руководителей с места, которые сообщили, что строительство объекта завершено, и он полностью готов к вводу в строй. После этого генеральный директор РЖД разрешил открыть мост», - сообщили в пресс-службе.

Мост построен в рамках инвестиционного проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Его возведение началось на Транссибе в конце 2015 года. Стоимость объекта составила 4,7 млрд рублей. «Для минимизации срока строительства возведение опор и сборка пролетных строений осуществлялись параллельно с двух берегов реки, что позволило на 180 суток сократить календарный график производства работ», - отметили в пресс-службе.

«Зейский мост - самый большой из построенных на сети ОАО «РЖД» за последние годы. Глубина подземной части фундамента получилась высотой с восьмизэтажный дом. Строительство велось с 2016 года круглогодично, невзирая на погоду и времена года. Благодаря усилиям строителей работы завершены на год раньше срока», - приводятся слова Белозерова в сообщении пресс-службы РЖД.

Срок эксплуатации моста - 70-80 лет. Его ввод обеспечит пропуск пассажирских поездов со скоростью до 120 км/ч и грузовых поездов с увеличенной осевой нагрузкой до 32 тонн со скоростью до 90 км/ч.

<https://tass.ru/ekonomika/7269691>

На ту же тему:

<https://iz.ru/951057/2019-12-05/dvizhenie-po-zheleznodorozhnomu-mostu-cherez-zeiu-otkryli-v-amurskoi-oblasti>

<https://rg.ru/2019/12/05/reg-dfo/v-priamure-postroili-most-za-47-mlrd-rublej.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; МЕЖДУ СРЕТЕНСКОМ И ЧИТОЙ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ПОЕЗД ПОСЛЕ ЧП С АВТОБУСОМ

Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края намерено организовать пассажирские железнодорожные перевозки по маршруту Чита – Сретенск после ЧП с автобусом, который упал с моста, сообщили журналистам в пресс-службе министрства.

С просьбой запустить поезд к правительству края обратилась администрация Сретенского района после ЧП с рейсовым автобусом, который 1 декабря упал с моста через реку Куэнгу. Тогда погибли 19 человек, госпитализированы 20 пассажиров.

«Работа в этом направлении идет. С администрацией Сретенского района обсуждается вопрос периодичности курсирования поезда с учетом того, чтобы это было удобно пассажирам, так как время в пути в случае запуска железнодорожных перевозок займет около 10 часов», - процитировали в ведомстве главу минстроя региона Алексея Гончарова.

Проектная декларация на рекламируемом сайте

Сейчас в министерстве рассчитывают расходы на запуск поезда и выбирают тип подвижного состава для перевозок. В минстрое отметили, что участок Чита – Сретенск электрифицирован частично, поэтому на маршрут придется поставить вагон локомотивной и тепловозной тяги.

<https://ria.ru/20191205/1561986292.html>

ТАСС; 2019.12.05; ФИНЛЯндиЮ И КАРЕЛИЮ ПЛАНИРУЕТСЯ СОЕДИНИТЬ ВОДНЫМ МАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Водное пассажирское сообщение планируется организовать между городом Савонлинна в Юго-Восточной Финляндии и городом Сортавала в Карелии через Санкт-Петербург, сообщила в среду ТАСС руководитель проектов агентства по развитию бизнеса региона Савонлинна Savonlinna business services Алена Цимбалова.

Маршрут будет проходить через озерную систему Финляндии, Сайменский канал, Финский залив, Неву и Ладожское озеро.

«Планируется открытие водного сообщения между Савонлинной, Лаппеенрантой, Выборгом, Санкт-Петербургом и через Ладожское озеро - с Сортавалой. Сейчас проводят изучение этого маршрута, расчет, поиск инвесторов. У нас есть один инвестор из Швейцарии - у них уже есть круизные корабли, которые работают в России», - сказала она.

По словам Цимбаловой, предварительные переговоры по поводу организации этого маршрута проводились с представителями Большого порта Санкт-Петербург «и [в порту] проявили интерес к проекту».

По предварительным оценкам, путь в одну сторону займет около 5 дней, на линию планируется вывести два судна вместимостью до 200 пассажиров. «Сейчас главный вопрос - найти подходящий по ширине корабль, потому что Сайменский канал не позволяет пройти крупным судам», - отметила представитель Savonlinna business services.

Сайменский канал, связавший Выборгский залив с Сайменским озером, был построен в середине XIX века, когда Финляндия была частью Российской империи. В наши дни из 42,9 км протяженности канала 23,3 км принадлежат Финляндии, 19,6 км - России, и финны арендуют российскую часть водной трассы, рассчитанную на прием грузовых судов типа «река-море», озерных теплоходов, а также пассажирских и прогулочных судов. Сайменский канал очень популярен как туристический маршрут на пассажирских теплоходах и маломерных судах. Самым популярным у яхтсменов считается переход из финской Лаппеенранты в российский Выборг.

<https://tass.ru/ekonomika/7267985>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.12.05; ПЯТЬ ЛЕТ В РЕЖИМЕ «SOS»; 1 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА – ПЕРВЫЙ ЮБИЛЕЙ «ЭРЫ–ГЛОНАСС»

Статистика гласит, что ежедневный прирост транспортных средств с установленной в них аппаратурой ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» равен 4,5 тыс. единиц. На конец ноября 2019 года всего таких транспортных средств было зарегистрировано свыше 4,6 млн. Из 53 тыс. вызовов, осуществленных за время существования системы и направленных в адрес

экстренно–оперативных служб, порядка 70% поступили в автоматическом режиме. Только за минувший период 2019 года таких вызовов поступило свыше 17 тыс. из 26 тыс. Зарубежным не уступает

– Специалисты понимают, что это значит, – подчеркнул специальный представитель Президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, открывая IX Международный конгресс «ЭРА–ГЛОНАСС»: технологии для человека, бизнеса, государства», который прошел в рамках Транспортной недели–2019. – Это значит, что система сработала автоматически в момент серьезной аварии, когда водитель или пассажир не были в состоянии нажать кнопку. Ежегодно благодаря системе удается спасти до 4 тыс. жизней. Есть, конечно, вызовы и не связанные с ДТП, но ответ поступает на все без исключения.

Сергей Иванов, который является одним из основных участников зарождения и внедрения системы, вспомнил, как все начиналось. Трудностей было много, иногда задачи казались невыполнимыми, но все это осталось в прошлом, и сегодня слово «ГЛОНАСС» стало обыденным.

Относительно проекта «ЭРА–ГЛОНАСС» Сергей Иванов сказал, что помимо социальной функции, включающей в себя защиту жизни, безопасность дорожного движения, он содержит еще и функцию, направленную на информатизацию всей транспортной системы, улучшение ее состояния. Есть регионы, к примеру, Республика Татарстан, где все школьные автобусы оснащены системой. Она установлена и на автомобилях скорой помощи, патрульных машинах полиции, автомобилях МЧС. Сделано это для того, чтобы в случае аварии ближайшая машина какого–либо из ведомств могла моментально прибыть на место происшествия. Кстати, в 41 регионе Российской Федерации хорошо налажено взаимодействие «ЭРЫ–ГЛОНАСС» и Системы–112. Сейчас, добавил Сергей Иванов, идет активное внедрение системы в экологию. Речь, прежде всего, о мусоровозах. Это позволит, что называется, обелять сферу обращения бытовых отходов.

– То, что ГЛОНАСС существует, то, что существует система «ЭРА–ГЛОНАСС», – наша большая гордость, поскольку это отечественная технология, которая ничем не уступает зарубежным, а по целому ряду позиций превосходит их, – сказал в своем приветственном слове **министр транспорта РФ**, член совета директоров АО «ГЛОНАСС» **Евгений Дитрих**. – За 2018 год количество автомобилей, получивших оснащение системой, выросло в 1,5 раза. Выросло число вызовов и в рамках реализации национальных проектов. В частности, проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», цель которого – существенно уменьшить число погибших в дорожно–транспортных происшествиях. В конце концов даже в обычной ситуации, когда ничего экстраординарного не произошло, водитель знает, что с ним всегда на связи оператор, готовый предпринять необходимые действия для решения бытовых вопросов.

Евгений Дитрих подчеркнул, что, обладая статусом государственной автоматизированной системы, технология позволяет развивать дополнительные сервисы, связанные и с осуществлением контроля передвижения транспортных средств, и с внедрением интеллектуальных транспортных систем, и с формированием различных баз данных. Активно идет внедрение системы и на внешние рынки. Экспортный потенциал «ЭРЫ–ГЛОНАСС» огромен.

Не замыкаясь в себе

IX Международный конгресс «ЭРА–ГЛОНАСС»: технологии для человека, бизнеса, государства» состоял из трех мероприятий: пленарного заседания и двух «круглых столов». На каждом из них рассматривались различные аспекты использования системы. Они, в частности, касались потребностей регионов в навигационных технологиях, мониторинга пассажирских и грузовых перевозок, вопросов фотовидеофиксации нарушений ПДД, развития транспортных коридоров, использования технологии электронного пломбирования в целях сохранения грузов и многого другого. Между тем

ключевым мероприятием стало пленарное заседание конгресса. Участие в нем приняли представители государственных, общественных и коммерческих организаций, партнеры из Европы и других государств – участников Евразийского экономического союза.

Модератор пленарного заседания, председатель Общественного совета **Минтранса** России, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», член Экспертного совета при Правительстве РФ Михаил Блинкин начал с небольшой исторической справки, которая имеет определенную связь с сегодняшним днем развития отечественной транспортной отрасли:

– В 2019 году мы отмечаем 210 лет со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования России. Это ведомство всегда было прогрессивным. К примеру, в 1896 году тогдашний министр путей сообщения Российской империи князь Михаил Хилков утвердил ведомственную инструкцию о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах. На тот момент, между прочим, до фордовской, так сказать, революции оставалось еще 12 лет. Сам князь Хилков автомобиль себе купил и даже участвовал в автопробегах. Повторюсь: отечественное **Министерство транспорта** всегда несколько опережало научно–технический прогресс, и этой традиции уже больше ста лет.

Михаил Блинкин подчеркнул также, что еще одним подтверждением такого опережения является рейтинг России по части мобильных гаджетов. Здесь наша страна находится в первой десятке в мире. Правда, по автодорогам мы, к сожалению, во второй сотне. Вот и хотелось узнать, есть ли шанс на сближение позиций гаджетов и автомобильных дорог и как в этом процессе может помочь ГЛОНАСС.

Более подробно о настоящем и будущем системы рассказал заместитель генерального директора АО «ГЛОНАСС» Илья Аксельрод. Он напомнил, что 1 января 2020 года исполняется пять лет с момента ввода системы в промышленную эксплуатацию. За минувшие годы помимо выполнения своих основных задач по спасению людей, попавших в ДТП или оказавшихся в сложной ситуации на дороге, система стала серьезным триггером для масштабной цифровизации транспортной отрасли. Она помогла в создании нового рынка отечественного телематического оборудования, способствовала появлению новых рабочих мест для разработчиков, инженеров, бизнес–специалистов.

– Сегодня ГЛОНАСС – это уже совсем не то, что было изначально, – подчеркнул Илья Аксельрод. – В ее состав помимо первоначальных компонентов – системы экстренного реагирования и сети связи – сейчас входит ряд новых функций. Она стала универсальной системой мониторинга любых подвижных объектов, будь то транспортные средства, перевозящие грузы, требующие контроля, или сотрудники и персонал. Система успешно апробирована на десятках тысяч автомобилей, миллионах маршрутов. Она использовалась для мониторинга передвижения автобусов и гостей ЧМ–2018 по футболу. Все это определяет потенциал использования инфраструктуры «ЭРЫ–ГЛОНАСС» для различных коммерческих проектов, для владельцев государственного и корпоративного автопарка, а также для проектов создания международных транспортных коридоров. То есть «ЭРА–ГЛОНАСС» сегодня – это практически готовая базовая инфраструктура для многочисленных сервисов. Это мощный инструмент государственного управления транспортной отраслью и основа для построения интеллектуальных транспортных систем. Илья Аксельрод анонсировал подписание в скором времени договора с оператором Tele2, который еще больше расширит возможности коммерческого использования системы. Помимо этого было отмечено, что ее SIM–профилем уже сейчас снабжены все новые автомобили в России. Правда, сегодня он используется в основном для экстренных вызовов, но уже идет работа над тем, чтобы этот профиль был адаптирован к любым телематическим сервисам. Тогда будет отчасти решена довольно часто поднимающаяся проблема закрытости информации о том, какими данными автомобиль обменивается с автопроизводителем или дилером, какие возможности по удаленному управлению

автомобилем есть у производителя и нет ли здесь рисков для автовладельцев и для общества в целом. Если такое взаимодействие будет осуществляться через доверенную сеть связи, автопроизводитель задекларирует возможности своего автомобиля и существенная часть рисков и вопросов на эту тему будет снята.

Упомянул Илья Аксельрод и о международной кооперации. Речь, в частности, шла о подписании международного соглашения об информационном взаимодействии российской ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» и казахстанской ГАИС «ЭВАК». Партнерство позволит обеспечить автоматизированную информационную связь систем, что будет способствовать повышению безопасности на дорогах обоих государств.

Развивая тему международного сотрудничества в рамках пресс–подхода, Илья Аксельрод отметил, что этот вопрос имеет несколько составляющих. Первая относится к странам, где уже работают аналогичные «ЭРЕ–ГЛОНАСС» системы. В первую очередь это Казахстан и Финляндия, сопряжение систем с которыми уже завершено, и помощь российским водителям, которые передвигаются по территории этих государств, может оказываться практически повсеместно. Правда, на территории Финляндии есть некие «серые» зоны, где вызов оперативных служб происходит с задержкой в силу отсутствия реагирования некоторых устройств системы. Впрочем, в течение ближайших трех месяцев вопрос будет решен, и сервис экстренной помощи в Финляндии станет доступен всем российским водителям.

– Еще один вопрос предусматривает налаживание контактов со всеми европейскими странами, где работают аналогичные системы, – отметил Илья Аксельрод. – Мало того, наше стремление не замыкаться в себе способствует активному налаживанию взаимодействия с теми государствами, где таких систем нет вовсе. Среди них балканские страны, страны СНГ, которым мы активно предлагаем сотрудничество, помощь, экспертизу и наработки для запуска подобных систем. Невозможно делать систему замкнутую, в пределах одного государства.

Кстати, соглашения о сотрудничестве были подписаны и с тремя российскими регионами: Оренбургской, Калининградской и Астраханской областями. Партнерство АО «ГЛОНАСС» с этими регионами предусматривает запуск пилотных проектов по созданию региональных навигационно–информационных систем безопасности дорожного движения. На базе использования инфраструктуры и составных частей «ЭРЫ–ГЛОНАСС» будет создана фактически облачная РНИС – единое навигационно–информационное пространство, выполняющее роль центральной точки сбора всей телематической, навигационной, транспортно–логистической, статистической информации, а также информации о текущем и прогнозируемом статусе показателей безопасности дорожного движения.

Но вернемся к пленарному заседанию, модератор которого Михаил Блинкин, задавая, как он сам выразился, вопрос специально для СМИ, поинтересовался:

– С информационно–технологической, компьютерной точки зрения система способна «съесть» столько автомобилей, сколько в нее захотят войти?

– Да, – последовал незамедлительный ответ Ильи Аксельрода. – Цель непростая, но достижимая.

Один из своих вопросов модератор адресовал начальнику ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России» Дмитрию Митрошину. Он касался взаимодействия высоких технологий с чрезвычайно актуальной в стране проблемой, связанной с безопасностью дорожного движения. Как подчеркнул Михаил Блинкин, число погибших на дороге в последнее время снижалось примерно на 15% ежегодно. Да, сдвиги очень позитивные, но до достижения целевых показателей, записанных в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», предстоит провести огромную работу.

Дмитрий Митрошин напомнил, что Президент России в своем указе поручил **Министерству транспорта РФ** и МВД России добиться снижения смертности на российских дорогах к 2024 году в 3,5 раза, а ориентировочно к 2030 году и вовсе выйти на нулевую отметку.

– Цели непростые, – сказал Дмитрий Митрошин, – но есть зарубежный опыт. Вопрос только в том, что в развитых европейских странах к этому показателю шли 20–40 лет, а нам необходимо добиться его за значительно меньший период времени. Правда, ресурс возможностей, который для этого необходим, на сегодняшний день практически исчерпан. Требуется инновационный подход, современные меры для достижения поставленных задач.

Как считает Дмитрий Митрошин, с учетом возможностей системы по обеспечению точности позиционирования ее можно использовать для детального изучения всех обстоятельств ДТП, для определения первоначальных причин аварии. Это станет очень полезным для создания целой системы мер, способствующих предотвращению ДТП.

Присутствие ДПС необходимо

О том, какого прогресса добилась Ульяновская область в отношении развития сети автомобильных дорог, о сегодняшнем дне дорожно–транспортной сферы региона и о ближайших ее перспективах рассказал губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

– В начале 2000–х годов, – напомнил он, – на содержание и ремонт дорог региона выделялось всего 60 млн руб. Сегодня – более 6 млрд. Естественно, такой подход сказался на качестве дорог, и сегодня в рамках Ульяновской агломерации 87% дорог соответствуют нормативным требованиям. Тем же требованиям соответствуют порядка 50% муниципальных, межмуниципальных, региональных дорог. Но ограничиваться достигнутым мы не намерены. Надо двигаться в ногу с прогрессом. И в этом смысле необходимость использования цифровых технологий очевидна.

Благодаря АО «ГЛОНАСС» в Ульяновской области идет поэтапное создание мониторингового центра организации дорожного движения, что даст возможность сразу решить большое количество проблем. Это и автоматизированный учет оплаты проезда, и развитие системы фотовидеофиксации нарушений ПДД. Причем это лишь малая часть того, что можно и нужно сделать не только в нашем регионе, но и во многих других регионах страны.

Сергей Морозов предложил, в частности, рассмотреть возможность расширения функционала системы с целью использования ее для измерения скорости движения транспортных средств и оперативного вынесения постановления за нарушение скоростного режима.

Еще одной эффективной мерой наряду с цифровизацией для предотвращения ДТП, как считает Сергей Морозов, может стать и увеличение нарядов ДПС на дорогах. На примере Ульяновской области расчетная численность сотрудников ДПС с учетом протяженности дорог и количества зарегистрированных транспортных средств должна составлять 1785 человек, а в реальности – около 400.

– Мы, следуя примеру Московской области, – отметил Сергей Морозов, – решили создать собственную регионально–транспортную инспекцию на базе министерства промышленности и транспорта Ульяновской области с привлечением инженеров по безопасности дорожного движения, которая, безусловно, будет оснащена и цифровыми технологиями.

Впрочем, обсуждение вопроса увеличения числа нарядов ДПС получило небольшое, но вполне обоснованное развитие. Так, модератор Михаил Блинкин, говоря между тем, что основная идея цифровых технологий должна сводиться к сокращению численности полицейских на дорогах, поинтересовался на этот счет мнением представителя МВД Дмитрия Митрошина как научного работника.

– Я уже говорил, что ресурс системы пока еще используется не в полной мере, – ответил он. – В том числе как инструмент замещения недостатка личного состава. Взять ту же камеру фотовидеонаблюдения, которая не всегда и не везде сможет решить ту или иную проблему. Хотя бы выявление пьяного водителя. Поэтому считаю, что необходимо как минимум сохранить личный состав. Правда, при этом нам нужна помощь, которую, кстати, можно ждать как раз от цифровой техники, новейших технологий.

Работа без привилегий

Еще один актуальный вопрос, вынесенный на обсуждение, касался гибкости системы «ЭРА–ГЛОНАСС», зависящей от оборудования, установленного в автомобиле. О том, какие изменения ожидаются в производстве этого оборудования, рассказал **директор департамента** радиоэлектронной промышленности Министерства промышленности и торговли РФ Василий Шпак. Он отметил, что отечественный рынок для радиоэлектронной промышленности весьма перспективен и сегодня есть все возможности для решения значительной части вопросов – как с точки зрения готовых устройств, так и с точки зрения электронной компонентной базы.

– Но, несмотря на колоссальные возможности и большую степень доверия, на мой взгляд, «ЭРУ–ГЛОНАСС» может обеспечить пока что только отечественное оборудование, изготовленное на отечественной компонентной базе, – заметил Василий Шпак. – А раз так, то необходимо продвижение в эту систему именно отечественного производителя. На этот счет мы систематически контактируем с автопроизводителями, работающими на территории России. Эти контакты уже принесли определенные успехи в плане готовности начать локализацию электронных систем автомобиля. И логичным было бы начать этот процесс с локализации решений, связанных с ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Однако годовой объем транспортных средств, сходящих с конвейера в Российской Федерации, не столь велик, а электроника, особенно микроэлектроника, – такая отрасль, которая требует значительно больших масштабов. Поэтому было бы очень хорошо, если бы этот рынок удалось увеличить. Мне кажется, что резервы на это у нас есть.

По мнению Василия Шпака, несправедливо, что сегодня в обязательном порядке системой оборудуются лишь новые автомобили, произведенные максимум пару лет назад. Автомобили же чуть постарше, а их большинство, такой системы не имеют. На почти 60 млн автомобилей в Российской Федерации приходится, как уже отмечалось, чуть больше 4,6 млн оборудованных системой. Настало время распространить возможности «ЭРЫ–ГЛОНАСС» на вторичный авторынок, чтобы система работала без привилегий.

<http://transportrussia.ru/item/5312-pyat-let-v-rezhime-sos.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.12.05; ТРАФИК В ЗАКОНЕ; ОБ АРСЕНАЛЕ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Вопросы безопасности дорожного движения, развития транспортных систем российских городов и регионов, совершенствования законодательства в сфере организации дорожного движения, внедрения ИТС на автодорогах страны были рассмотрены на X Международном конгрессе ROAD TRAFFIC RUSSIA «Организация дорожного движения в Российской Федерации», состоявшемся в Москве в рамках Транспортной недели – 2019. В работе конгресса, организаторами которого выступили **Минтранс России** и МОО «Координационный совет по организации дорожного движения», приняли участие помощник Президента РФ **Игорь Левитин**, первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков, председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко**, председатель Общественного совета при **Минтрансе** России, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил

Блинкин, представители региональных и муниципальных органов власти, общественных объединений, научного сообщества.

В конце 2018 года вступил в силу Федеральный закон № 443 об организации дорожного движения в РФ, разработанный **Минтранс** России во взаимодействии с заинтересованными органами исполнительной власти, общественными организациями. И вот спустя год участники мероприятия обсудили первые результаты внедрения закона, состояние дел в регионах и сформировали ключевые запросы по дальнейшему совершенствованию законодательства в сфере организации дорожного движения.

Выступая на пленарной дискуссии конгресса, где обсуждались вопросы организации дорожного движения как высокоэффективного инструмента социально-экономического развития регионов России, помощник Президента РФ **Игорь Левитин** напомнил, что в 2010 году **Минтранс России** был наделен полномочиями по формированию нормативно-правовой базы, касающейся организации дорожного движения. «По законодательству практически все отработано. Теперь необходимо только двигаться дальше и совершенствоваться», – сказал он. Руководством страны уделяется большое внимание вопросам развития дорожно-транспортного комплекса, повышению безопасности дорожного движения. За 10 лет удалось снизить число погибших на автодорогах в результате ДТП. По словам Игоря Левитина, это и благодаря тому, что российские дороги стали лучше. Сегодня более 80% федеральных трасс приведены в нормативное состояние.

В свою очередь **Иннокентий Алафинов** подчеркнул, что за минувшее десятилетие высокие технологии шагнули далеко вперед. Они помогают оптимизировать нагрузку на дорожную сеть и дают возможность для анализа ситуации на дорогах для оптимальной организации движения. «Все новые автомобили на территории России оснащены системой «ЭРА-ГЛОНАСС», которая подает сигнал не только в случае дорожно-транспортного происшествия, но и в любой другой ситуации помогает связаться с оператором», – отметил он.

Кроме того, первый заместитель министра напомнил, что в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, реализуемого в 83 субъектах РФ, планируется не только привести в нормативное состояние дорожную сеть регионального и местного значения, но и снизить аварийность на дорогах, в том числе за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем. Со следующего года начинает действовать программа по развитию ИТС в 64 городах с населением свыше 300 тысяч человек.

В рамках **нацпроекта** также запускается программа, которая предполагает оказание помощи регионам, муниципалитетам для обновления подвижного состава общественного транспорта. «Нами в Правительство РФ внесен проект нормативно-правового акта, который предусматривает возможность регионов через ГТЛК получить электрический транспорт, взять его в лизинг со значительной скидкой. Мы будем компенсировать до 60% лизингового платежа», – пояснил **Иннокентий Алафинов**. Планируется, что обновление подвижного состава в агломерациях, участвующих в **нацпроекте**, произойдет в 2020–2024 годах. Регионам будут предоставлены субсидии на приобретение автобусов, троллейбусов, электробусов и трамваев.

Одной из основных тем обсуждения стали меры по повышению безопасности дорожного движения. В ходе дискуссии Михаил Черников отметил, что главным итогом последних лет можно считать начавшееся изменение сознания участников дорожного движения. По мнению руководителя Госавтоинспекции МВД России, сейчас мотивацией для соблюдения ПДД становится не столько боязнь штрафов и наказаний, сколько соображения безопасности.

«Сегодня все больше людей начинают ставить во главу угла именно безопасность», – сказал Михаил Черников. – Например, еще 10 лет назад мало кто знал про детские

удерживающие устройства. Сейчас большинство родителей перевозят детей в автокреслах, и не потому, что в противном случае их оштрафуют, а потому, что понимают: так безопаснее для ребенка. В целом наши водители стали бережнее относиться и к своей жизни, и к имуществу».

Участники дискуссии поддержали мнение о том, что главными условиями безопасности на дорогах являются правосознание участников дорожного движения, усиление ответственности водителей за нарушение ПДД.

Как сообщил Вячеслав **Петушенко**, по итогам девяти месяцев 2019 года на участках трасс компании с разрешенной скоростью 110 и 130 км в час зафиксировано снижение числа погибших в авариях на 41,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Устойчивой тенденции снижения количества ДТП и тяжести их последствий (и это на фоне постоянно увеличивающейся протяженности дорожной сети и интенсивности движения) на трассах Автодора удалось добиться благодаря комплексному развитию дорожной инфраструктуры.

Повышенный скоростной режим устанавливается на дорогах первой технической категории, где исключен целый ряд факторов аварийности. Кроме того, на скоростных трассах поток автомобилей движется более равномерно, нет необходимости в большом количестве маневров – обгонов, перестроений и торможений. Еще один важный аспект безопасности – работа службы аварийных комиссаров на платных дорогах. Они оказывают автомобилистам не только техническую поддержку, но и первую медицинскую помощь.

«Главный показатель качества нашей работы – жизни людей, которые удалось сохранить, – подчеркнул Вячеслав **Петушенко**. – Каждый наш день начинается с изучения сводок о дорожно–транспортных происшествиях на дорогах госкомпании. Благодаря тесной работе с ГИБДД мы знаем, где именно произошли ДТП, что это были за аварии и какие мероприятия нужно выполнить, чтобы повысить безопасность движения».

Нацпроект предусматривает установку комплексов фото-видеофиксации правонарушений на дорогах. Они уже показали свою эффективность, благодаря им сотни участков перестали быть аварийно опасными. Но, как отметили участники дискуссии, камеры должны быть не способом заработка, а средством повышения безопасности для участников дорожного движения. Для этого необходимо устанавливать такое оборудование на аварийно опасных участках, а не в местах нарушений ПДД. Михаил Черников отметил, что методика определения мест размещения таких устройств была рассмотрена на заседании проектного комитета в Правительстве РФ и в целом одобрена его участниками.

Среди инструментов, которые способствуют ликвидации мест концентрации ДТП, – устройство линий искусственного освещения, установка металлического барьерного и тросового осевого ограждения, комплексное обустройство пешеходных переходов, установка дорожных знаков и светофорных объектов, строительство пешеходных переходов в разных уровнях и другие мероприятия.

Не все проблемы на дорогах можно решить с помощью высоких технологий. Например, нетрезвых водителей или не имеющих права управления автомобилем, неисправные автобусы с помощью камер фотовидеофиксации правонарушений не выявишь. Это может сделать только сотрудник ГИБДД на трассе, подчеркнул Вячеслав Лысаков. По его мнению, чрезмерное сокращение численности сотрудников правопорядка на трассах ошибочно. Напомним: ранее на одной из тематических дискусионных площадок представитель МВД заявил о намерении оптимизировать личный состав Госавтоинспекции, который будут освобождать от кабинетной работы и направлять на автодороги для осуществления надзорной деятельности.

Спикеры и участники пленарной дискуссии в онлайн–режиме ответили на вопросы, касающиеся организации дорожного движения.

По традиции на площадке конгресса ROAD TRAFFIC RUSSIA прошел обмен опытом внедрения эффективных систем организации дорожного движения на дорогах страны и зарубежья. После пленарного заседания работа конгресса продолжилась в формате тематических дискуссионных сессий. В ходе обсуждения были затронуты аспекты деятельности владельцев дорог разных уровней в условиях нового законодательства в этой сфере, представлен наиболее успешный опыт работы центров организации дорожного движения, приведены примеры высокоэффективных мероприятий, повышающих комфорт и безопасность на дорогах.

В России «законодательницей мод» в применении инноваций в этой сфере является Москва, где за последние годы был выполнен целый комплекс мероприятий, позволивших повысить безопасность движения на городских улицах, а также улучшить дорожную ситуацию. Это внедрение современных инструментов организации дорожного движения, мер контроля за соблюдением ПДД, организация удобного парковочного пространства. Введено строгое регулирование движения грузового транспорта на МКАДе. Интеллектуальная транспортная система дала специалистам возможность проводить детальный анализ причин возникновения ДТП и заторовых ситуаций, выявлять и устранять аварийные участки улично-дорожной сети. Обо всем этом рассказал руководитель Центра организации дорожного движения правительства Москвы Михаил Кизлык. Нарботанным опытом с коллегами также поделились руководитель Дирекции по организации дорожного движения Санкт-Петербурга Валерий Мушта, представители ЦОДД и другие.

Во время третьей дискуссионной сессии участникам конгресса была представлена разработанная Минтрансом России нормативно-правовая документация в сфере организации дорожного движения.

<http://transportrussia.ru/item/5314-trafik-v-zakone.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.12.05; ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В рамках Транспортной недели – 2019 прошла отраслевая конференция «Морские порты – драйвер экономического развития страны» с участием помощника Президента России Игоря Левитина, министра транспорта РФ Евгения Дитриха, заместителя министра транспорта РФ – руководителя Росморречфлота Юрия Цветкова, представителей Минсельхоза России, организаций морской отрасли, ОАО «РЖД», экспертов.

В нашей стране морским транспортом перевозятся порядка 60% экспортных грузов. Отрасль демонстрирует динамичное развитие, не испытывает дефицита в инвесторах и имеет все необходимые стратегические документы для дальнейшего движения вперед. Но вместе с тем транспортная инфраструктура, морские порты сильно зависят от внешнеэкономической конъюнктуры, от экономической активности внутри страны, от слаженной работы других видов транспорта. Участники дискуссии рассмотрели перспективы развития морских портов в рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, обсудили тему привлечения в отрасль частных инвестиций.

Портовое хозяйство РФ сегодня – это более 900 комплексов в 67 морских портах мощностью свыше 1 млрд тонн. Длина причального фронта составляет порядка 150 км, грузооборот морских портов – не менее 4% в год. За последние пять лет перевалка грузов увеличилась почти в 1,5 раза – до 817 млн тонн при увеличении мощности до 1 млрд тонн в 2018 году, привел цифры министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

По его словам, достижение таких показателей стало возможным благодаря реализации крупных инфраструктурных проектов, цель которых – поддержать темпы развития экспорта и импорта полезных ископаемых и товарных потоков. Дальнейшее развитие

портовых мощностей определено в качестве одной из национальных целей на ближайшие несколько лет. Федеральный проект «Развитие морских портов» входит в КППМИ и предполагает реализацию 41 мероприятия по развитию портовой инфраструктуры. До 2024 года прирост производственных мощностей морских портов должен составить более 330 млн тонн. Из всех источников финансирования предполагается направить на эти цели 900 млрд руб., из которых доля федерального бюджета составляет 25%. «Для эффективного решения этой задачи необходимы комплексный подход и синхронизация развития портовой, железнодорожной, автодорожной инфраструктур, строительство ближних и дальних подходов к портам. Нарращивание портовых мощностей имеет большое значение и в контексте развития транзитного потенциала страны», – заявил **Евгений Дитрих**.

Безусловно, строительство морских портов создает мультипликативный эффект для экономики регионов. Достижение целевого показателя увеличения объема перевозок по СМП до 80 млн тонн также возможно лишь при соответствующем развитии морского транспорта.

«Темпы роста развития портовых мощностей значительно превышают темпы роста российской экономики, являются драйвером развития, способствуют созданию рабочих мест, – подчеркнул **Юрий Цветков**. – Отрасль является инвестиционно привлекательной для всех участников процесса. **Минтранс России** тесно работает как с инвесторами, так и с органами власти на местах. Совместно с федеральными органами власти, с бизнесом и ОАО «РЖД» создаем рабочие группы, разрабатываем дорожные карты и контролируем их исполнение».

Игорь Левитин отметил, что объемы частных инвестиций в отрасль свидетельствуют об огромном интересе инвесторов к этой деятельности: за последние 10 лет портовые мощности выросли в 1,7 раза, такими темпами не росла ни одна инфраструктура. Помощник президента также обратил внимание на необходимость синхронизации планов по развитию морской портовой инфраструктуры с планами по развитию ближних и дальних железнодорожных подходов и предложил эту тему для обсуждения на следующем транспортном форуме.

Директор департамента регулирования рынков АПК Министерства сельского хозяйства РФ Максим Титов сделал акцент на важности роли морского транспорта при решении экспортных поставок сельскохозяйственной продукции. По его словам, более 90% экспорта продукции агропромышленного комплекса отправляется через морские терминалы морским транспортом. Порядка 93% экспорта идет через порты Азово–Черноморского бассейна, где портовые мощности загружены полностью и требуется дополнительное увеличение мощностей по перевалке. «Мы видим повышенный интерес частных инвесторов к проектам в Азово–Черноморском бассейне, где возможно построить 15–20 млн тонн дополнительных мощностей по перевалке к 2024 году», – сказал Максим Титов.

В Калининграде расположен единственный специализированный российский порт на Балтике, через который осуществляется экспорт зерновых. Из-за высоких железнодорожных транзитных тарифов порт испытывает определенные сложности с загрузкой, поэтому существенный объем грузов идет через прибалтийские порты. Для того чтобы заместить этот объем, запланированы несколько проектов на территории Ленинградской области мощностью порядка 10 млн тонн.

В свою очередь Минсельхоз России заинтересован в развитии дальневосточного направления по экспорту зерновых, изучает инициативу Омской области, которая предложила отправлять зерно по рекам Иртыш и Обь и далее по СМП.

«Минсельхоз понимает важность инфраструктурных проектов в морских портах, – заверил Максим Титов. – Мы актуализировали меры поддержки, включив в 2019 году льготное кредитование профильных мощностей по перевалке зерновых и масличных

грузов в морских портах, что будет способствовать дополнительному привлечению частных инвестиций в отрасль».

Председатель совета InfraONE Альберт Еганян изложил свое видение, как должен поступить частный инвестор, если он решил вложить деньги в строительство морского порта, при этом на государство возлагается задача по обеспечению транспортной доступности к нему.

Исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов Серик Жусупов обратил внимание на то, что при проведении приватизации федерального имущества в морских портах при проведении структурной реформы, которая предусматривала четкое разделение полномочий и функций между администрациями морских портов, Росморпортом, стивидорными компаниями и компаниями, оказывающими другие услуги, Правительством РФ и **Минтрансом** России были приняты сбалансированные решения, что позволило избежать конфликта интересов и обеспечить развитие по каждому из направлений деятельности.

В настоящее время сформирована современная нормативно–правовая база, направленная на развитие морских портов. Ярким примером эффективного сотрудничества портового сообщества, **Минтранса** и Госдумы является федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Вместе с тем остается нерешенным вопрос отмены госрегулирования цен на работы и услуги морских портов (перевалка грузов, услуги буксиров), несмотря на наличие конкурентной среды в портовой сфере – внутрипортовой, бассейновой, межбассейновой. Требуется внесение изменений в Водный кодекс РФ по снятию ограничений на размещение складов с минеральными удобрениями в пределах морских портов; внесение дополнений в Налоговый кодекс о введении льготного налогообложения при осуществлении частных инвестиций в строительство и содержание объектов **пунктов пропуска** через государственную границу. Портовики давно поднимают вопрос о необходимости пересмотра устаревшей нормативной документации, предусматривающей проектирование, строительство, эксплуатацию объектов портовой инфраструктуры.

Тему совершенствования законодательства продолжил заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги», начальник ЦФТО Алексей Шило: РЖД с 2017 года пытается согласовать типовую форму договора по взаимодействию между оператором порта и владельцем инфраструктуры. По мнению Алексея Шило, необходимо совершенствовать технологии внутри портов и на стыке порта и железной дороги, заниматься маршрутизацией, правильно управлять портовой инфраструктурой. «Морские порты являются ключевым элементом в развитии железных дорог. Внутри страны объемы перевозок железнодорожным транспортом растут не так быстро, как нам хотелось бы. Экспортные перевозки российских железных дорог тяготеют к морским портам РФ. По итогам текущего года мы видим, что загрузка портов неравномерная, поэтому важна синхронизация действий», – высказал свою точку зрения представитель РЖД.

По мнению эксперта, более эффективны специализированные порты, которые показывают лучшие результаты по обороту вагонов. Сегодня портовая инфраструктура на востоке страны уже превышает возможности российских железных дорог, поэтому компания активно обсуждает с грузоотправителями и владельцами портов набор мероприятий, которые позволят более эффективно обеспечивать ежегодно прирост провозной способности железных дорог.

ОАО «РЖД» много усилий прилагает для повышения технологической эффективности, прежде всего за счет развития информационного взаимодействия. Политика компании состоит в большем информировании о прохождении груза грузоотправителей и владельцев портов, с тем чтобы они в свою очередь могли лучше распорядиться грузом и вагонами.

В дискуссии участвовали и представители частного бизнеса. Так, генеральный директор ООО «Ультрамар» Андрей Бонч–Бруевич рассказал об опыте реализации проекта специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений в Ленинградской области. Исторически так сложилось, что еще со времен СССР минеральные удобрения переваливались в портах Прибалтики. Идея заключалась в том, чтобы создать в России мегахаб, объединяющий всех отечественных производителей минеральных удобрений. Причем этот терминал должен обладать лучшими качествами как по глубине, так и по нормам погрузки, пропускной способности причального фронта и т. д. «Эту идею мы предложили грузовладельцам. Железнодорожную, морскую инфраструктуру и складской комплекс реализовали самостоятельно за счет собственных и привлеченных денежных средств. На каждом этапе нас поддерживали правительство Ленинградской области и **Минтранс России**, – сказал Андрей Бонч–Бруевич. – Терминал с единовременным объемом накопления почти в 1 млн тонн объединит в себе 4 основных грузовладельцев. Долгосрочная стратегия ценообразования позволит им повысить свои конкурентные преимущества на рынке минеральных удобрений.

Запуск этого терминала создаст и мультипликативный эффект за счет новых рабочих мест, налогов, портовых сборов. Этот проект повышает экономическую безопасность нашей страны и инфраструктурные компетенции».

Группа компаний «Дело» летом 2019 года завершила строительство глубоководного причала № 38 на территории контейнерного терминала «НУТЭП» в Новороссийске. Это единственный глубоководный контейнерный причал на юге России. Пропускная способность терминала увеличилась с 350 до 700 тыс. TEU, и уже в текущем году планируется достигнуть грузооборота 400 тыс. TEU. «Этот терминал открывает совершенно иные возможности для доставки грузов на территорию России через Новороссийск. По этому маршруту сокращается транзитное время доставки, уменьшается стоимость доставки грузов за счет исключения двойной перевалки в европейских портах», – заявил президент ГК «Дело» Сергей Шишкарев. К слову, компания на Транспортной неделе стала победителем национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения – 2019» в специальной номинации «За уникальные технологические решения и темпы строительства».

Сергей Шишкарев проинформировал, что в Новороссийске началось строительство еще одного глубоководного причала для зерновых грузов, что позволит отправлять суда грузоподъемностью до 100 тыс. тонн, увеличить скорость обработки зерновых грузов и обеспечить рост экспортных возможностей России. При этом он обратил внимание на тот факт, что сегодня перевозка контейнеров, зерна на 100% осуществляется иностранным флотом. «Мы хотим отвоевать хотя бы небольшую часть этого конкурентного рынка, бросить вызов если не крупнейшим контейнерным перевозчикам, то для начала турецким, греческим, например, на маршрутах доставки грузов из Новороссийска в порты Средиземноморья. Необходимо думать и о том, чтобы обеспечивать присутствие российского флота на Дальнем Востоке. Это станет катализатором развития судостроения и промышленности в целом. На чужое не претендуем, но свое нужно брать!», – заявил он. О реализации проектов по перевалке СПГ в Мурманске и на Камчатке рассказал заместитель председателя правления ПАО «НОВАТЭК» Эдуард Гудков: «СПГ–проекты несут серьезный положительный эффект для экономики, обеспечивают работой порядка 95 тыс. человек, в них участвуют порядка 800 российских предприятий. При этом требует правового регулирования вопрос расширения и изменения границ порта».

Заместитель генерального директора ООО «Новотранс Актив» Вячеслав Петренко предложил придавать специальный статус проектам, входящим в КППИ, по аналогии с олимпийскими инфраструктурными объектами.

Участникам мероприятия было предложено принять участие в интерактивном голосовании. Отвечая на вопрос, каковы причины снижения темпов роста переработки

грузов в морских портах России, 25% респондентов указали на спад в мировой экономике; 25% – на замедление роста производства внутри страны; 15% – на санкционное давление; 20% – на инфраструктурные ограничения; 10% – на изменение структуры потребления на внешних рынках; 5% опрошенных посчитали это временным явлением. Характерно, что никто не назвал в качестве причины замедления темпов роста переработки грузов в морских портах законодательные ограничения.

А при ответе на вопрос, какие условия обеспечат достижение поставленных целей, почти треть опрошенных отметила устранение административных барьеров и дерегулирование; 22% – заключение долгосрочных договоров с грузоотправителями; почти 15% высказались в пользу дополнительных мер господдержки; по 11% голосов было отдано за увеличение частных инвестиций и кадровое обеспечение отрасли; 7,4% – за новые технологии и цифровизацию.

Любопытно, что, отвечая на этот вопрос, **Юрий Цветков** выбрал заключение долгосрочных договоров с грузоотправителями. «Транспорт – это сфера сервиса, и задача транспорта – обеспечить комфортные условия для своевременной доставки грузов по конкурентоспособной цене, – отметил он. – Почему важны долгосрочные договоры с грузоотправителями? Потому что они способствуют развитию портовых мощностей и вовлечению в оборот российского флота». А **Игорь Левитин** отдал свой голос за устранение административных барьеров и дерегулирование. По его мнению, никаких долгосрочных проектов не будет до тех пор, пока не будут устранены административные барьеры.

Что ж, в такой сложной сфере, как транспортная отрасль, играют роль многие факторы. **Минтранс**у есть над чем подумать, чтобы морские порты и дальше оставались драйверами экономического развития страны.

<http://transportrussia.ru/item/5313-drajvery-razvitiya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.12.05; КОМАНДА ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ; ЕЙ ПРЕДСТОИТ РЕШАТЬ ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ НОВЫМ ЗАКОНОМ ФЗ № 270

Транспортная неделя – 2019 – главное событие года для отраслевого сообщества. В этом году она прошла под знаком: 210–летию российского транспортного ведомства. Конференция «Транспортная безопасность – взгляд в будущее», прошедшая в рамках Транспортной недели, отмечена локальной датой: 15 лет минуло с тех пор, как вошел в обиход сам термин «транспортная безопасность».

...После террористической атаки на США в сентябре 2001 года, когда погибли около трех тысяч человек, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провела 1–ю конференцию высокого уровня (с участием министров) по авиационной безопасности (АБ). В США был принят специальный закон об авиационной и транспортной безопасности.

В 2004 году в России шла административная реформа. Менялись названия, определялись задачи. Вышел Указ Президента РФ о системе и структуре федеральных органов исполнительной власти. В **Минтрансе** (во всех федеральных агентствах и Рос-транснадзоре) появились подразделения транспортной безопасности. Была определена их численность. Но при доработке документа возник вопрос: «А почему, собственно, транспортная безопасность?» А ларчик просто открывался – это защита объектов транспортной инфраструктуры (ТИ) и транспортных средств (ТС) от актов незаконного вмешательства.

И вот прошло 15 лет. События развивались по известной триаде: 1. Этого не может быть. 2. А в этом что–то есть. 3. Да кто же этого не знал!

Вот что сказал об этом на открытии конференции **заместитель министра** транспорта РФ Николай **Захряпин**:

«То, что у нас полезная площадка, которая позволяет нам действительно генерировать, анализировать и реализовывать уже в рамках нормативных актов соответствующие решения по усовершенствованию системы мер по защите объектов транспортного комплекса от незаконного вмешательства, уже ни у кого не вызывает сомнения».

Любое дело принято начинать с позитивных новостей. В данном случае их принес заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный. В приветственном слове он сообщил, что законопроект о внесении изменений в статью 12–3 ФЗ «О транспортной безопасности» принят в третьем чтении. Он устанавливает нормы, позволяющие сотрудникам подразделений транспортной безопасности использовать гражданское оружие самообороны, в частности, электрошоковые устройства (ЭШУ). Это позволит Правительству РФ включить ЭШУ в перечень оружия, которое имеют право приобретать, хранить и носить сотрудники ПТБ. Анатолий Выборный подчеркнул, что именно этот законопроект является ярким иллюстрационным примером активного взаимодействия **Минтранса** России, федеральных органов исполнительной власти и, самое главное, экспертного сообщества с законодателями. «Благодаря такому тесному, активному, эффективному взаимодействию мы вырабатываем наиболее простые ответы на самые сложные вопросы», – отметил депутат.

В качестве преамбулы. Наиболее важным событием этого года в транспортной отрасли стало принятие и вступление в силу ФЗ–270. Транспортное сообщество получило существенное совершенствование положений базового закона № 16.

Первым на трибуну конференции поднялся начальник отдела нормативного обеспечения Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России Роман Веретенников. Он рассказал о ключевых аспектах и планируемых результатах совершенствования законодательства в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ).

Один из них связан с гармонизацией законодательства в ОТБ, АБ и имплементацией ФЗ №16 с положением Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Это позволит устранить дублирование отдельных аспектов нормативной базы. Кроме того, это позволит имплементировать международные обязательства РФ в национальное законодательство.

Во-вторых, предполагается внесение изменений в федеральное законодательство и подзаконные нормативно–правовые акты (НПА), направленных на предоставление субъектам ТИ и перевозчикам возможности не назначать ответственных за ОТБ на ТС из числа персонала экипажа при выполнении перевозок пассажиров, опасных грузов и грузов повышенной опасности.

Соответствующий подход предлагается применить на некоторых других видах транспорта.

Вместе с тем в целях минимизации АНВ при выполнении перевозок предлагается законодательно установить порядок проведения инструктажа и проверки знаний данного персонала ТС и ответственных за ОТБ.

Представляется, что реализация изменений законодательства поможет существенно оптимизировать затраты ТИ и перевозчиков на переподготовку и аттестацию сил ОТБ.

Еще одним из ключевых аспектов является пересмотр изданных во исполнение ст. 8 ФЗ №16 требований по ОТБ посредством применения дифференцированного подхода по группам объектов ТИ, исходя из их функционального предназначения и эксплуатационных особенностей, а для ТС – исходя из видов осуществляемых перевозок и специфики перевозочного процесса.

Принимая во внимание, что ответственность за ОТБ возложена на хозяйствующие субъекты, и при этом значительная их часть имеет ограниченные

финансовые ресурсы, представляется, что такой подход позволит выработать оптимальную модель реализации законодательства в области ОТБ.

Как известно, в июне текущего года ИКАО провела плановую проверку РФ в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок в сфере ОАБ. Теперь необходимо с учетом ее рекомендаций внести изменения и дополнения в национальное законодательство, в частности, в правила проведения досмотра и в порядок подготовки сил ОТБ.

Еще одна «головная боль» – беспилотные летательные аппараты. Теперь с учетом ФЗ №270 необходимо издание новых НПА, которые позволят предпринимать эффективные действия по нейтрализации БПЛА в зонах безопасности, вокруг объектов ТИ и ТС. Требуются четкие механизмы противодействия им как в правовом поле, так и в разработке новых технических средств.

А еще предполагаемые изменения и дополнения коснутся права использования служебных собак и цифровых технологий.

Начальник управления ТБ Рос-

транснадзора Сергей Игонин неожиданно взглянул на будущее с тревогой. Дело в том, что Министерство экономического развития, ответственное за организацию «регуляторной гильотины», на межведомственных совещаниях, проводившихся в июне этого года, предложило: государственный надзор в ОТБ считать не самостоятельным, а проверки вменить каждому виду надзора по видам транспорта.

Однако с учетом складывающегося опыта служба считает целесообразным осуществлять контрольно–надзорную деятельность (КНД) все–таки в форме отдельного вида надзора.

И вот какие доводы он привел. В рамках сформированного нормативно–правового регулирования предметом любого вида КНД является не вид транспорта, а обязательные требования к нему. Речь идет о производственных процессах, которые снижают уровень угроз для обеспечения безопасной перевозки пассажиров на объектах ТИ.

Он напомнил, что в 2011 году в связи с возросшими угрозами совершения АНВ, в том числе терактов на объектах ТК, обязательные требования в сфере ОТБ в производственном процессе на предприятиях выделены в отдельный блок. В субъектах ТИ созданы отдельные штатные структуры, проведены их специальное обучение и аттестация, разработаны внутренние исполнительные документы, объекты оснащены специальным инженерным оборудованием с сертифицированными ТС.

Кроме того, для обеспечения выполнения требований в государстве были созданы специализированные организации для проведения оценок уязвимости, аттестующие организации, органы сертификации, лаборатории, учебные центры, подразделения ТБ. А еще в целях госконтроля за происходящими процессами **Ространснадзором** были подобраны по специальным компетенциям государственные инспекторы, которые получили необходимую подготовку в сфере ОТБ. Они стали узкими экспертами в этой области.

По статистике **Ространснадзора**, на объектах ТК в этом году уже были зафиксированы 584 угрозы АНВ. Но ведь совершенно очевидно, что исключение транспортного надзора в сфере ТБ как отдельного вида надзора возможно только при значительном снижении уровня противоправных действий.

Справедливости ради надо сказать, что окончательного решения Правительство РФ по этому вопросу пока не приняло.

Для начальника управления транспортной безопасности Федерального агентства воздушного транспорта Олега Сотникова, конечно же, главным аспектом обсуждения стал вышеупомянутый аудит, проведенный ИКАО. Уровень соответствия составил 96,41%. Это очень высокий результат. Помимо этого был отмечен высокий уровень ОАБ во всех проверяемых аэропортах.

Несмотря на то, что наша страна уже в третий раз прошла проверку ИКАО, экспертами этой организации был сформирован ряд рекомендаций по дальнейшему повышению эффективности реализации требований, которые наверняка окажут положительное влияние на государственную политику в сфере ОТ и АБ.

Олег Сотников остановился на одном из пунктов практической реализации законодательства РФ, а именно на проведении инспекционных проверок. В частности, соответствия юридического лица требованиям нормативно–правовых актов в ОАБ. Отмечено, что при сертификации аэродромов на постоянной основе осуществляется мониторинг состояния защищенности объектов ТИ и ТС, в ходе которого выявляются причины и условия, негативно влияющие на степень защищенности объектов ГА от АНВ. Не все здесь хорошо. Но есть анализ наиболее повторяющихся недостатков, с этим ведется борьба.

Вместе с тем еще остаются вопросы двойного правового регулирования. И вопросы гармонизации по требованиям АБ остались. В части и разработки планов по ОТБ, и программ АБ, и в подготовке и обучении персонала, и аттестации.

Подписание ФЗ №270, безусловно, является большим шагом вперед в деле подготовки значительного количества нормативно–правовых актов, проекты которых следует разрабатывать с учетом прежних ошибок, считает Олег Сотников.

Как известно, в последнее время в России прошла целая череда топовых спортивных соревнований. Это Кубок конфедераций, Чемпионат мира по футболу, две Универсиады (в Казани и Красноярске). О том, как реализовывались требования по ОТ и АБ в аэропорту Шереметьево, рассказал директор дирекции службы авиационной безопасности аэропорта Евгений Шеин. Он, в частности, отметил, что в воздушной гавани имеется значительный опыт в ОТ и АБ на подобного рода мероприятиях. Отработано это все при участии всего блока. Как операторов наземного обслуживания, так и подразделений государственных и правоохранительных органов. В планах их подготовки – прежде всего разработка локальных нормативно–правовых документов по взаимодействию в различного рода процедурах. Таких как проведение тренировок и учений, соответствующего комплекса инженерно–технических работ и т. д.

Однако, подчеркнул докладчик, реализация требований ОТБ налагает на дирекцию как на субъект ТИ значительное финансовое бремя, связанное прежде всего с обеспечением и сертификацией ТС. Также было подчеркнуто, что нельзя оставлять нерешенной проблему гармонизации двух областей нормативного регулирования, таких как авиационная и транспортная безопасность.

Особый интерес вызвало сообщение о тестировании в аэропорту аппарата Rex., представляющего собой подобие обычного ружья. Направленное в сторону беспилотника, оно может остановить его на месте, либо посадить вертикально, либо направить его туда, откуда он запущен. В 2020 году планируется его приобретение.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Николай Федосеев обратил внимание на то, что одной из новаций ФЗ №270 является введение поэтапности оснащения ТИ техническими средствами ОТБ. Существовавший ранее подход обязывал субъекты ТИ практически одновременно оснастить техническими средствами все категоризованные объекты. При этом финансовые возможности транспортной организации не учитывались.

Практика показала, что решение такой задачи было не по силам бюджету даже таких крупных компаний, как ОАО «РЖД». Он напомнил, что на балансе общества находятся более 38 тыс. объектов ТИ, из которых почти 12 тыс. уже занесены в реестр категоризованных и подлежат оснащению соответствующими ТС. Проведенный расчет показал, что на оснащение только части из них одновременно потребуется порядка 640 млрд руб. И это без учета нескольких тысяч малых мостов. При этом надо учитывать расходы на модернизацию по причине морального старения и технического износа. Тоже выходит довольно кругленькая сумма.

По сути эта поэтапность – возможность растянуть на более длительный период финансирование процесса оснащения ТС и потенциально снизить количество претензий и штрафных санкций со стороны надзорных и контролирующих органов за невыполнение указанных требований.

Итоговую черту под освещением практических аспектов реализации законодательства РФ в области ОТБ подвел заместитель начальника управления транспортной безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта Валерий Капралов. Он акцентировал свое внимание на предстоящем переходе на работу с паспортами ОТБ. Такие паспорта согласно ст. 9 нового закона разрабатываются и утверждаются субъектами ТИ. Началу разработки паспорта будут предшествовать проведение субъектом обследования соответствующих объектов и ТС, а также изучение реализуемых на них мер от угроз АНВ с учетом требований ОТБ. Предстоит работа и в формировании таких требований.

Но все новации закона также затрагивают новые подходы к подготовке и аттестации персонала, специализированных организаций и сил ОТБ, правила проведения досмотра, сертификации и многие другие вопросы.

В ближайшей перспективе, по мнению Валерия Капралова, отрасль ожидает глобальная перестройка.

Об использовании цифровых технологий в системе мер по ОТБ рассказали начальник управления транспортной безопасности Федерального агентства железнодорожного транспорта Юрий Егоренков, директор дирекции по информационным технологиям ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Евгений Шабуров и начальник управления транспортной безопасности Федерального дорожного агентства Константин Вахрушев.

Так, последний отметил, что **Росавтодор** оказывает множество государственных услуг. Перевод в электронную форму обеспечит экономию бюджетных средств. Кроме того, в условиях трансформации российской экономики в цифровую это будет способствовать общему ее росту. Также в настоящее время ведомство продолжает разработку «Сервиса категорирования».

Необходимость создания подобной системы назрела давно. Большой объем обрабатываемых документов, отсутствие достаточного количества территориальных органов, наличие жалоб на время проведения процедуры – основные проблемные точки, которые должны быть полностью устранены после ее внедрения. Сервис позволит существенно оптимизировать работу: срок рассмотрения заявок от заявителей на категорирование объектов ТИ и ТС снизится, а сама услуга станет максимально прозрачной.

Разработка ведется **Росавтодором** при участии ФГУП «ЗащитаИнфоТранс». Сервис предоставляет собой модуль программного комплекса подсистемы внешнего открытого портала Единой государственной системы ОТБ. Используя его, можно будет подать данные для проведения категорирования, пересмотра категории объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или внесения иных изменений в реестр. Предполагается, что цифровая архитектура позволит полностью автоматизировать процессы и процедуры с максимальным исключением из них труда госслужащих **Росавтодора** по схеме «заявитель – машина – заявитель». Сервис обеспечит выполнение категорирования в автоматическом режиме с проверкой сведений в информационных системах МВД России и Росреестра через Систему межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) в режиме 24/7.

В настоящее время ведется опытная эксплуатация «Сервиса категорирования», во время которой специалисты должны выявить и устранить все обнаруженные неполадки. Предполагаемый срок запуска – конец этого года.

<http://transportrussia.ru/item/5315-komanda-edinomyshlennikov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.06; В РОССИИ УЧАСТИЛИСЬ АВАРИИ С ТАКСИ. ЧТО ДЕЛАТЬ?

По данным ГИБДД, за 10 месяцев этого года количество ДТП в участием такси увеличилось на 60 процентов по сравнению с прошлым годом. То есть налицо системная проблема в этом виде перевозок, и ее следует решать, поскольку она напрямую связана с безопасностью людей. Как решать? С этим вопросом мы обратились к законодателям и к нашим читателям.

МНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЕЙ

Владимир Синяговский, депутат,

«Единая Россия»:

- Большинство водителей состоят в нескольких службах такси. Для кого-то это дополнительный заработок, помимо основной работы. Здесь важно создать систему контроля за работой водителя. Я за ужесточение внутренних регламентов служб такси, чтобы обезопасить граждан от небезопасных поездок.

Владимир Афонский, депутат,

«Единая Россия»:

- Необходимо создать единый открытый федеральный реестр выданных разрешений на работу в такси, чтобы не только сотрудники ГИБДД и **Ространснадзора**, но и пассажиры могли проверить сервис заказов такси-агрегатора и конкретного водителя. Отдельный вопрос - знание водителями городской среды, чтобы позволить им меньше отвлекаться на навигатор и больше следить за дорогой. Все эти проблемы нужно решать в ближайшее время, в кратчайшие сроки, в том числе законодательно. При этом хочу напомнить, что у работодателя и сейчас есть право проверить квалификацию водителя в рамках системы независимой оценки квалификации.

В Госдуме проводится работа над законом о такси, чтобы сделать его эффективнее. Это довольно сложно, поскольку каждая принятая нами норма не должна противоречить ранее принятым нормам российского и международного права.

Вячеслав Тимченко, сенатор:

- Один из главных факторов увеличения числа аварий с такси - это непрофессиональные и плохо подготовленные водители, зачастую работающие по серым схемам. Как правило, это представители из государств бывшего Советского Союза, которые плохо знают не только наши города, но и правила дорожного движения. Поэтому требования к составу водителей должны быть повышены, в том числе за счет проведения дополнительного экзамена на знание ПДД при приеме на работу.

Александр Васильев, депутат,

«Единая Россия»:

- У нас отсутствует четкая система в регионах по контролю перевозок такси, оформляются липовые путевые листы и так далее. Кроме того, сейчас водитель наемного такси вынужден брать авто в аренду и «отбивать» эту аренду за сутки. Ему надо работать 10-12 часов для того, чтобы «уйти в плюс». Усталость приводит к ДТП. Тот закон о такси, который готовится к внесению, дает больше полномочий органам власти и реализации современного подхода по контролю за состоянием водителя.

Анатолий Широков, сенатор:

- Сейчас водителей самосвалов, грузовиков и автобусов будут обязывать получать российские права. Мне кажется, что такое же правило надо вводить и для мигрантов - водителей такси, чтобы они подтверждали наличие у них необходимых знаний в российской ГИБДД.

Дмитрий Ионин, депутат, «Справедливая Россия»:

- Аварийность связана с двумя вещами: работа таксистов с несколькими агрегаторами и мигранты, водительские качества которых никаким образом не фиксируются, они не подтверждают свою квалификацию водителя. В этой связи внесен законопроект, где

предлагается плавный переход, чтобы такие водители перешли на водительские права отечественного образца, не сдавали на права, а именно подтвердили свою квалификацию.

Дмитрий Шатохин, сенатор:

- Мы очень ждем федеральный закон о такси, в котором будет прописано, кто такой таксист, что такое агрегатор. Безусловно, сейчас в этой сфере много проблем - с тарифообразованием, с безопасностью. Эти вопросы нужно решать комплексно.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.06; ГИБДД ОБНОВЛЯЕТ БИЛЕТНЫЙ РЯД; НА ЭКЗАМЕНАХ БУДУЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ ЖДЕТ МНОГО НОВОГО

Госавтоинспекция раскрыла подробности масштабной реформы подготовки водителей. Помимо уже анонсированного объединенного теста, который с 1 октября 2020 года заменит привычные «город» и «площадку», ГИБДД намерена отменить систему штрафных баллов для кандидатов на экзамене по вождению. Перемены ждут и теоретический конкурс: билетов станет больше, не исключено появление вопросов о вождении полноприводных автомобилей.

О планируемых нововведениях рассказал в ходе заседания конгресса автошкол России заместитель начальника отдела регистрационно-экзаменационной работы ГИБДД РФ Николай Гиляков. Подготовлен проект постановления правительства, содержащий ряд важных нововведений. Так, с 1 октября 2020 года вводится объединенный непрерывный получасовой практический экзамен, состоящий из элементов привычных «площадки» и «города». Сначала экзаменатор проверит первоначальные навыки вождения (старт с места, на подъеме, параллельная парковка и т. д.). Сделать это можно будет как на площадке автошколы, так и на тупиковой улице за пределами жилой застройки. Отдельных требований к территориям, где может начинаться экзамен, не появится, «нам нужно понять, готов ли кандидат управлять транспортным средством в условиях реальной дорожной обстановки», подчеркнул господин Гиляков.

При этом, отметил он, специфические упражнения, например сцепление-расцепление тягача с прицепом (для грузовых категорий), будут проводиться за пределами городских улиц.

Убедившись, что ученик уверенно владеет машиной, экзаменатор направит его по городскому маршруту. Последний заранее известен не будет: подразделение ГИБДД опубликует лишь возможный список улиц, чтобы исключить натаскивание студентов. Детально правила распишут в административном регламенте по приему экзаменов (утверждается приказом МВД) и в рекомендациях для экзаменаторов.

Система штрафных баллов на экзамене по вождению будет отменена, пообещал господин Гиляков. Напомним, сегодня экзаменатор штрафует, например, за непристегнутый ремень на 3 балла, за проезд на красный свет — на 5 баллов. Если кандидат набрал 5 штрафных баллов, его отправляют на переэкзаменовку. Какая система придет на смену, пока неясно.

По задумкам Госавтоинспекции, экзаменатор должен проверять именно навыки безопасного вождения, которые не всегда напрямую связаны с нарушениями ПДД.

«Допустим, совершается поворот с главной дороги на второстепенную,— привел пример Николай Гиляков.— Снизил скорость перед поворотом — молодец, принял правее — молодец, после проезда перекрестка остался в своем ряду — тоже молодец».

Правила теоретического экзамена тоже изменят в рамках регламента (начнут действовать также с 1 октября 2020 года). Сегодня,помним, тест представляет собой проверку знаний ПДД и ряда законодательных актов. «Но знания конкретных пунктов не всегда помогают,— пояснил Николай Гиляков.— Нужно кандидата обучить так, чтобы он мог предвидеть возникновение опасной ситуации на дороге и выйти из нее». Он привел пример: водитель, согласно ПДД, имеет преимущество на перекрестке, но, чтобы не попасть в аварию, может уступить другой машине, которая едет с нарушением.

Количество заданий планируется увеличить: сейчас их 800, будет, по выражению господина Гилякова, «значительно больше». Добавят вопросы, касающиеся основ безопасного вождения, психологии, медицины, а также специфические вопросы для конкретных категорий. Будут исключены ситуации, когда, к примеру, получающий мотоправа отвечает на вопросы по управлению грузовиком с прицепом. Возможно, в новом теоретическом блоке появятся и специальные вопросы по управлению полноприводным автомобилем, с этой инициативой выступила одна из автошкол, в ГИБДД идею предварительно поддержали. «Физика управления полно-, задне- и переднеприводными автомобилями совершенно разная», — отметил заместитель начальника ГИБДД России Николай Шеюхин.

Николай Гиляков также рассказал о проекте изменений в закон «О безопасности дорожного движения». Речь идет, в частности, о планах ввести новую поэтапную систему допуска к ряду категорий. Так, категорию А можно будет открыть не ранее 22 лет (сегодня — в 18 лет), но сначала нужно научиться водить маломощный мотоцикл. Для этого введут подкатеорию А2 (можно открыть в 20 лет) для управления байками мощностью не более 47 л. с. При этом мотоцикл не должен быть слишком легким: соотношение мощности к массе должно быть не более 200 ватт (0,27 л. с.) на 1 кг. Например, при мощности мотоцикла 41 л. с. его разрешенная максимальная масса должна быть не менее 150 кг. Если опыта вождения нет, сесть за руль полноценного мотоцикла можно будет не раньше 24 лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4181717>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; МВД РАЗЪЯСНИЛО ПРИНЦИП РАБОТЫ КОМПЛЕКСОВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ

Глава МВД РФ Владимир Колокольцев заявил, что ведомство не имеет отношения к контролю за работой передвижных комплексов фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) на дорогах страны.

«В обществе сложился стереотип о том, что все, происходящее на дорогах, напрямую касается ГИБДД и МВД РФ. Это не так. ГИБДД и МВД отвечают за безопасность дорожного движения и за снижение аварийности. Что касается вопросов эксплуатации устройств фото- и видеофиксации правонарушений на дорогах - к этому МВД не имеет отношения», - сказал журналистам в четверг Колокольцев.

Он отметил, что ведомство также «не имеет отношения к перераспределению финансовых средств, полученных от взимания штрафных санкций за нарушение ПДД» с помощью данных устройств. Министр пояснил, что установкой и дальнейшей эксплуатацией подобных технических средств занимаются власти регионов.

«Региональные власти заключают договор с коммерческими структурами об установке и эксплуатации этих устройств на автомагистрали. После этого часть средств, полученных от штрафных санкций, идет в региональные бюджеты, а часть средств - в бюджеты этих коммерческих организаций. В этой цепочке сотрудников министерства нет. Мы не были рядом с этими устройствами и не будем находиться», - подчеркнул министр.

«Другое дело, когда было поручение президента России Владимира **Путина** в июне текущего года о том, что необходимо внимательнее относиться к местам установки подобного рода устройств, МВД отреагировало на это. На интерактивной карте на сайте ГИБДД были обозначены участки, оборудованные устройствами фиксации. Этой картой пользуется целый ряд навигационных систем, а, соответственно, и автомобилисты», - сообщил Колокольцев.

По его словам, в ближайшее время **министерством транспорта РФ** будут подготовлены методические рекомендации, в соответствии с которыми МВД будет иметь возможность согласовывать и контролировать места размещения подобного рода установок.

<https://ria.ru/20191205/1562028176.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/951230/2019-12-05/v-mvd-rasskazali-o-printcipakh-raboty-sistem-videofiksacii-na-dorogakh>

<https://rg.ru/2019/12/05/glava-mvd-zaiavil-chto-vedomstvo-ne-otvechaet-za-rabotu-kamer-na-dorogah.html>

РБК; ФИЛИПЕНОК АРТЕМ; ГЛАВА МВД ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч; ПО СЛОВАМ КОЛОКОЛЬЦЕВА, ИДЕЯ СНИЗИТЬ ПОРОГ 10 КМ/Ч НЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ЕГО ВЕДОМСТВУ

Министр внутренних дел Владимир Колокольцев выступил против снижения наказуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч. По его словам, эту позицию МВД выразило еще в начале этого года на правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, которую возглавляет заместитель председателя правительства, сообщает агентство «РИА Новости».

Колокольцев заявил, что сама инициатива снижения наказуемого порога не принадлежит его ведомству. Более того, МВД выступает за увеличение максимально разрешенной скорости на автомагистралях.

О том, что ГИБДД поддерживает снижение допустимого порога превышения скорости до 10 км/ч в конце сентября заявлял генерал-майор полиции, заместитель начальника ГИБДД Владимир Кузин.

В свою очередь вице-премьер **Максим Акимов** в разговоре с РБК называл вопрос о соответствующих изменениях в Кодекс об административных правонарушениях «дискуссионным». «В условиях городского вождения 80 км/ч - это угроза гибели и пешеходов, и пассажиров. На магистральной трассе на 80 км/ч есть пространство увернуться», - заявил он в интервью РБК.

Глава правительства **Дмитрий Медведев** 3 декабря высказал мнение, что превышение скорости на 10 км/ч «на машине не ловится», а на «не очень новых машинах» определить его сложно, поскольку стрелка на спидометре прыгает. «Я на самом деле считаю, что вот эти 10 км/ч - непонятно, чуть-чуть нажал [на педаль], и все», - добавил глава правительства.

Штраф в 100 рублей за превышение скорости на 10-20 км/ч был в Кодексе об административных правонарушениях до 2013 года, однако позже был из него исключен.

<https://www.rbc.ru/society/05/12/2019/5de9619f9a794735c3cdcaa3>

На ту же тему:

<https://iz.ru/951229/2019-12-05/v-mvd-vystupili-protiv-snizheniia-neshtrafuemogo-limita-skorosti>

<https://rns.online/transport/MVD-vistupilo-protiv-shtrafov-za-previshenie-skorosti-na-10-kmch-2019-12-05/>

<https://ria.ru/20191205/1562026941.html>

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.12.05; СКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; РАСЧЕТЫ ПЕРМСКОЙ ТПП ПРЕВЫСИЛИ ДАННЫЕ МЭРИИ О СТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА АВТОБУСОВ

Пермская торгово-промышленная палата проанализировала затраты перевозчиков на 1 км пробега автобусов и пришла к выводу, что они превышают заявленные городскими властями. Администрация Перми утверждает, что расчеты находятся в пределах, обозначенных федеральным **Минтранс**ом, и подтверждены в судах. Перевозчики напоминают, что могут отказаться от работы.

В рамках форума «Бизнес зовет», прошедшего в Перми 5 декабря, Пермская торгово-промышленная палата представила анализ расчета затрат перевозчиков на 1 км пробега. Как уточнил **директор департамента** экономических, финансовых и бухгалтерских

экспертиз Пермской ТПП Дмитрий Орлов, расчеты превысили те, которыми планирует руководствоваться мэрия Перми при заключении трехлетних контрактов.

Напомним, с 2020 года в Перми будет запущена новая транспортная модель. Контракты с перевозчиками будут заключаться на три или пять лет, а деньги от продажи билетов — перечисляться в городской бюджет. К работе на автобусных маршрутах не будут допускаться автобусы старше 12 лет. К середине 2020 года не менее 30% подвижного состава должно будет иметь полностью низкий пол, систему кондиционирования и соответствовать стандарту Евро-5. Кроме того, нужно организовать безналичную оплату проезда. Ранее перевозчикам были озвучены предварительные расчеты стоимости 1 км пробега. Так, стоимость автопробега автобуса большой вместимости на начало 2020 года составит 112,86 руб.

Как отметил Дмитрий Орлов, для расчетов ТПП руководствовалась порядком **Минтранса** РФ, выявив ряд несоответствий. Так, затраты на зарплаты были рассчитаны по базовой ставке в 7500 руб., а для 2019 года она была проиндексирована в соответствии с уровнем потребительских цен. Но базовую ставку индексировали отдельно, и теперь она составляет 8112 руб. Кроме того, есть расхождения в ставках на страхование и надбавках. В расчетах мэрии надбавки на затраты на топливо зимой составляют 5%, за работу в густонаселенных пунктах — 15%, за технологические остановки — 1%. «Если есть максимальная стоимость контрактов, то и надбавки нужно считать максимально — 10, 25 и 10%, и скорректировать их по времени, так как в Перми зима длится пять с половиной месяцев», — уточнил Дмитрий Орлов. Кроме того, расхождение нашлось и в стоимости автобусов. Согласно коммерческим предложениям, цена автобуса среднего класса составляет 7,2 млн руб., тогда как в расчетах мэрии значится 3,5 млн руб.

«Рентабельность перевозчиков не может быть ниже 10%, это повышенный риск. Первозчикам должно быть интересно заниматься этим делом, потому что даже у банков ставки выше. Деньги интереснее хранить на депозитах», — добавил Дмитрий Орлов.

В итоге расчеты ТПП показали, что 1 км пробега автобуса большого класса в 2020 году стоит 145,09 руб., среднего — 126,99 руб., малого — 311,07 руб. При этом расчеты мэрии выглядят так: 112,92 руб., 79,47 руб. и 57,59 руб. соответственно.

С учетом затрат перевозчиков на обновление подвижного состава, разница в 2022 году становится более разительной. Так, чиновники рассчитали стоимость 1 км пробега на автобусах в 109,88 руб., 75,67 руб. и 63,4 руб. в зависимости от класса, тогда как расчеты ТПП следующие: 145,8 руб., 123,27 руб. и 407,34 руб.

Еще одна сложность заключается в обновлении подвижного состава. Как уточнил директор НП «Новый Авто-Альянс» Александр Стерлягов, выполнение заказов у заводо-производителей рассчитано на год вперед. «В апреле на заводе КАМАЗ предлагали поставки на 2020 год, а ГАЗ, обещавший поставки в декабре, уже предупредил о задержке. Здесь нужна помощь администрации, иначе транспортная модель не „поедет“», — заключил господин Стерлягов.

В беседе с “Ъ-Прикамье” глава городского департамента транспорта Анатолий Путин прокомментировал расчеты ТПП: «Приказ **Минтранса** создает „вилку“. Задача — работать в ее пределах. Не скрою, что когда мы в первый раз посчитали, то вышли на цифру выше, чем сейчас показываем. Но в любом случае наши расчеты — в пределах допустимого. Мы уже прошли судебные процессы с перевозчиками и подтвердили корректность. Поэтому мы, скорее всего, останемся в тех значениях, которые посчитаны». По мнению участников рынка, у перевозчиков всегда есть возможность не участвовать в торгах. «Расчеты мэрии пока — это уровень презентации, они часто данные меняют. Но расчет ТПП примерно близок к нашим. У нас всегда есть возможность не участвовать в торгах, и я не исключаю такого развития событий», — заявил Александр Стерлягов. Он добавил, что пока у перевозчиков слишком мало данных для анализа рентабельности своей работы. «Амортизация связана со стоимостью автобуса, а таких нужно 30%. У

каких-то перевозчиков они уже есть, у каких-то еще нет. Неизвестно, будет контракт трех- или пятилетним. Поэтому в этом уравнении пока много неизвестных. К тому же 113 руб.— это средняя цена. Значит, на одних маршрутах она может быть 90 руб., а на других — 130 руб. Я должен знать требования, срок и стоимость автобусов, которые не факт, что купишь»,— заключил предприниматель.

<https://www.kommersant.ru/doc/4181587>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА

Движение на участке дороги Усть-Кут – Киренск в Иркутской области, где большегруз обрушил мост, восстановлено, сообщает пресс-служба ГУ МВД региона.

Вечером 3 декабря на 76 километре автодороги Усть-Кут – Киренск водитель автомашины Scania не выполнил требования «Движение грузовых транспортных средств запрещено» и поехал через мост. В результате мост через реку Макаровка рухнул.

«Восстановлено движение на месте обрушившегося накануне моста. Специалистами оборудован временный объезд для всех видов транспорта», - говорится в сообщении.

Отмечается, что экипажи ГИБДД ведут дежурство на максимально близком от объезда расстоянии и, при необходимости, готовы оказать помощь водителям.

<https://ria.ru/20191206/1562038608.html>

ТАСС; 2019.12.05; РЖД ВЫСТУПАЮТ ЗА УНИФИКАЦИЮ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ КРЫТЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ОАО «РЖД» и операторское сообщество выступают за унификацию тарифов на порожний пробег крытых грузовых вагонов, следует из сообщения РЖД.

Об этом стало известно в ходе совещания генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова с членами Союза операторов железнодорожного транспорта, которое прошло 4 декабря, уточняется в сообщении.

В настоящее время плата за порожний пробег крытых вагонов определяется исходя из класса перевозимого ранее груза (чем выше тариф на перевозку груза, тем выше тариф на порожний пробег), что при отсутствии обратной загрузки ведет к увеличению простоя вагонов, ухудшению экономических показателей перевозок и уходу высокодоходных грузов на альтернативные виды транспорта. При этом, как было отмечено на заседании, проведенная унификация тарифов на порожний пробег полувагонов доказала свою эффективность.

Участники совещания согласились, что необходимо активизировать работу в данном направлении и отправить в Федеральную антимонопольную службу необходимые аргументы для принятия решения.

Также во время совещания был затронут вопрос совершенствования технологии формирования маршрутных отправок, имеющих высокую экономическую эффективность как для грузоотправителя, так и для перевозчика.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов рассказал, что в этом году ОАО «РЖД» перешло на автоматизированный расчет плана формирования грузовых поездов, что позволит существенно повысить его гибкость. При этом новый план формирования позволит сократить переработку вагонов в пути следования, увеличить транзитные состояния, повысить маршрутизацию до 53%.

Представители операторского сообщества, в свою очередь, обратили внимание на рост оборота местного вагона - «последней мили» перевозки, включающей перемещение вагона по подъездным путям, погрузку и выгрузку.

По их словам, необходимо создание автоматизированной системы, в которую грузоотправитель будет передавать данные по простоя вагона на путях необщего

пользования с разбивкой по этапам: подача вагона на подъездной путь под погрузку/выгрузку, подача на фронты погрузки/выгрузки, время окончания грузовых операций, уборка вагона.

Общий оборот вагона в текущем году вырос более чем на 5%, прежде всего, из-за ухудшения оборота порожних вагонов на 7,7%.

В 2019 году средний парк порожних вагонов на сети увеличился более чем на 38 тыс. единиц (6,7%), а количество вагонов, непроизводительно простаивающих без операций более 10 суток на путях необщего пользования, выросло на 25%.

По итогам 11 месяцев 2019 года достигнута положительная динамика выполнения участковой скорости, производительности локомотива, среднего веса поезда. Доля груженых отправок, доставленных в установленный срок, возросла на 1,7 процентных пункта и достигла 98,3%, по порожним вагонам - рост на 1 п. п. до 98,3%.

<https://tass.ru/ekonomika/7272811>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.05; ВЕДОМСТВА ВЕРНУЛИСЬ К ИДЕЕ СУБСИДИРОВАНИЯ Ж/Д ТАРИФОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Ведомства возвращаются к обсуждению идеи субсидирования железнодорожных тарифов при перевозке топлива на Дальний Восток.

Согласно решению, принятому на совещании у курирующего ТЭК вице-преьера Дмитрия Козака, Минфин, Минэнерго, Минвостокразвития, Минэкономразвития, **Минтранс** и ФАС должны до 6 декабря внести в правительство законопроект, направленный на создание налоговых условий для стимулирования переработки этана и сжиженных углеводородных газов (СУГ) в нефтехимпродукцию. С протоколом совещания ознакомился «Интерфакс».

Одним из пунктов протокола предлагается - направить средства, которые предусмотрены для увеличения демпфирующего элемента обратного акциза для дальневосточных НПЗ, на субсидирование выпадающих доходов грузоперевозчиков при предоставлении скидки на перевозку нефтепродуктов в Дальневосточный ФО (за исключением скидки по поставкам топлива на экспорт).

Тема снижения или субсидирования железнодорожных тарифов в ДФО уже поднималась в прошлом году, когда участники топливного рынка поднимали тему убыточности поставок нефтепродуктов в дальневосточные регионы. Тогда обсуждалось две альтернативы либо снижение тарифов на транспорт топлива, либо введение дополнительного регионального демпфера. В итоге был введен дополнительный демпфер для поставок топлива на Дальний Восток. Однако он не решил проблему дороговизны поставок нефтепродуктов на восток страны.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.12.05; ГАЗ ПОШЕЛ ПО РЕЛЬСАМ; ЯКУТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НАЛАДИЛИ ЭКСПОРТ СПГ С БЕЗНАДЕЖНО ТУПИКОВОГО ГАЗОПРОВОДА

Малотоннажная установка по производству сжиженного природного газа, запущенная якутскими железнодорожниками для удовлетворения собственных нужд, начала выдавать топливо на экспорт. Сейчас рядом с ней собираются строить комплекс по производству СПГ. Место оказалось подходящим. Здесь удачно сошлись рельсы, локальный газопровод и светлые головы.

Установку смонтировали и запустили в 2016 году. Половины ее мощности хватило для того, чтобы обеспечить сжиженным газом все запланированные железнодорожные объекты. Появились излишки, и встал вопрос: куда их девать? С помощью местных

властей пристраивали СПГ на транспортные предприятия, развозили в отдаленные села, до которых не дотягиваются нити газопроводов. Но когда под ногами рельсы, хочется большего.

В 2017-м обратили внимание на Монголию. Два года вели переговоры с представителями монгольской компании «UB Metan». Ездили к ним, приглашали к себе, утрясали нюансы. Как итог 2 ноября 2019 года первая партия СПГ, отправленная с якутской станции Нижний Бестях, пересекла российско-монгольскую границу.

- С этого момента Якутия стала экспортером СПГ наравне с Ямалом и Сахалином, - отметил генеральный директор компании «Железные дороги Якутии» Василий Шимохин. Если учесть, что за границу отправлено всего 33,4 тонны сжиженного газа, заявление может показаться слишком громким. Но факт: кроме этой тройцы, других экспортеров СПГ в стране нет. Да и малая первая партия была пробной, чтобы не по документам, а на земле проверить логистику. В целом же объем контракта составляет пять тысяч тонн - на якутском топливе будет работать муниципальный транспорт в Улан-Баторе.

Если бы дело закончилось только этим, организаторам уже можно было бы аплодировать за смекалку. Но история получила продолжение. Первый вагончик со сжиженным газом стал локомотивом большого проекта, который будет реализован под эгидой Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта. По словам руководителя агентства Леонида Петухова, мощности якутского предприятия будут последовательно доведены до 90, 180 и (к 2023-му) до 260 тысяч тонн СПГ в год. В более отдаленной перспективе производительность комплекса может составить 530 тысяч тонн. Впрочем, сейчас важны даже не цифры, которые могут меняться, а сама идея.

По территории Якутии проходят два магистральных газопровода. По западной и южной части - знаменитая «Сила Сибири». Отбор топлива из нее возможен только для газификации районов, которые она пересекает. Вторая труба тянется по центральной части республики и предназначена для обеспечения газом Якутска и окрестных улусов. В отличие от «Силы Сибири» это локальный газопровод. Он пересекает рядом с городом реку Лена, на противоположном берегу (неподалеку от станции Нижний Бестях) разветвляется, и все линии оканчиваются тупиками у сельских котельных и кухонных конфорок.

Разведанные запасы газа в месторождениях, служащих истоком для этой трубы, огромны - более 300 миллиардов кубометров. Трубопровод позволяет перекачивать до 4,6 миллиарда кубометров в год. Но подключенным к нему потребителям за глаза хватает 1,7 миллиарда, и больше никуда ничего не продашь. Везде сплошные тупики.

Запущенный железнодорожниками проект выводит локальную трубу из этого состояния. Он дал второе дыхание добывающему, газотранспортному и газоперерабатывающему предприятиям. Кроме того, железной дороге добавляются объемы для обратной загрузки. Сейчас, по словам Василия Шимохина, в этом направлении она загружена лишь на 15 процентов: из Центральной Якутии вывозить особо нечего. Плюс к этому якутские села, до которых никогда не дотянутся газопроводы, смогут использовать СПГ. И наконец, благодаря новому проекту, уже получают дополнительные заказы вагоностроители.

- В России до сегодняшнего дня по железным дорогам этот продукт еще не возили в танк-контейнерах. Нашли возможность производства контейнеров на Уралвагонзаводе, приобрели платформы в Чебоксарах для перевозки крупнотоннажных контейнеров именно под этот проект, - отмечает Шимохин.

Если все получится, мультипликативный эффект от одной емкости со сжиженным газом, пересекающей недавно границу с Монголией, может быть колоссальным.

- Такой экспортный маршрут поставок СПГ выводит российский газ на новые рынки с использованием железнодорожных перевозок, - подчеркивает Леонид Петухов.

Основной рынок сбыта участники проекта видят в таких провинциях Китая, как, например, Внутренняя Монголия. Строительство газопроводов туда не планируется, а до

морских портов слишком далеко. Китайская частная компания, специализированная на поставках СПГ, уже заинтересовалась проектом. С ней ведут переговоры как с потенциальным соинвестором.

<https://rg.ru/2019/12/05/reg-dfo/iakutskie-zheleznodorozhniki-naladili-eksport-szhizhennogo-prirodnogo-gaza.html>

ТАСС; 2019.12.05; ПОРЯДКА 120 ПАР ПОЕЗДОВ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТПРАВЯТСЯ В МОСКВУ И ОБРАТНО В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

Более 120 пар дополнительных поездов будут курсировать между Москвой и крупными городами России на Новый год и Рождество. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«В период новогодних и рождественских праздников Московский филиал АО «ФПК» назначил более 120 пар дополнительных пассажирских поездов (одна пара включает в себя рейс туда и обратно), которые станут отправляться и прибывать на московские вокзалы с 25 декабря 2019 года по 9 января 2020 года. Это более чем на 10 пар больше, чем годом ранее, так как прогнозируется не две, а четыре «пиковые» выездные даты - с 27 по 30 декабря», - говорится в сообщении.

Дополнительные «новогодние» поезда свяжут Москву с Брянском, Кировом, Старым Осколом, Курском, Белгородом, Льговом, Воронежем, Йошкар-Олой, Тольятти, Саранском, Пензой, Чебоксарами, Казанью, Санкт-Петербургом, Новозыбковым, Имеретинским курортом и Калининградом.

<https://tass.ru/moskva/7269453>

ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.12.06; ЭДУАРД ХУДАЙНАТОВ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ МЕГАПОРТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ; ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВАЛКЕ 35 МЛН Т УГЛЯ И НЕФТИ ОЦЕНИВАЕТСЯ ПОЧТИ В \$1 МЛРД

ООО «Морской порт «Коулстар» (МПК), 100%-ная «дочка» угольной компании «Коулстар» (75,1% – у бывшего гендиректора «Роснефти» Эдуарда Худайнатова), готовит проект перевалочного терминала на Дальнем Востоке, сообщили «Ведомостям» несколько человек, знакомых с планами бизнесмена. Компания уже подготовила декларацию о намерениях инвестировать в Морской порт «Аврора» и передала ее в администрацию портов Приморского края, знает один из них. Построить новый терминал предлагается в районе бухты Безымянная в Приморском крае, сказано в документе, с копией которого ознакомились «Ведомости», его подлинность подтвердил один из собеседников. Оценка проекта – около 57,8 млрд руб., финансировать его планируется полностью из собственных средств, сказано в документе.

МПК был создан в июне этого года, по данным «СПАРК-Интерфакса», в декларации указано, что компания организована специально под проект «Морской порт «Аврора». Пропускная способность нового терминала составит максимум 35 млн т в год, из которых 25 млн т – уголь и 10 млн т – сырая нефть. Грузовую базу для проекта должны полностью обеспечить «Коулстар» и принадлежащий «Нефтегазхолдингу» (холдинг Худайнатова) Хабаровский НПЗ. Они готовы предоставить необходимое для работы порта количество грузов уже в 2023 г., это следует из приложенных к декларации гарантийных писем гендиректоров обеих компаний. С учетом разработки и согласования проектной документации новый порт предполагается построить в течение 3,5 года.

Представитель Худайнатова и «Нефтегазхолдинга» отказался отвечать на запрос «Ведомостей».

Начальные капитальные вложения в проект указаны исходя из цен III квартала 2019 г. Более 17,6 млрд руб. МПК закладывает на возведение угольного терминала, 25,2 млрд – на нефтеналивной терминал. Суммарная стоимость железнодорожных подходов к

будущему порту – 11,2 млрд руб. Все составляющие проекта, в том числе объекты, которые отойдут в федеральную собственность, МПК обещает профинансировать из собственных средств – с последующей компенсацией части затрат через инвестиционное соглашение с ФГУП «Росморпот».

Затраты на расширение железнодорожных подходов оценены очень оптимистически, говорит собеседник «Ведомостей», близкий к РЖД. Порт «Аврора» не учтен в программе развития РЖД, объясняет он, более того, в РЖД пока никто не оценивал, сколько понадобится инвестиций, чтобы удовлетворить потребности новых перевалочных мощностей. От «Авроры» до инфраструктуры РЖД, ветки Смоляниново – Дунай, придется проложить около 80 км путей, указывает другой близкий к РЖД собеседник, а это кратное увеличение расходов.

Общий доход, который МПК рассчитывает получить от оказания стивидорных услуг за 25 лет, превышает 420 млрд руб., говорится в документе, но этот показатель рассчитан исходя из полной загрузки нового терминала.

У «Нефтегазхолдинга» нет добывающих активов на Дальнем Востоке, которые могли бы обеспечить экспорт 10 млн т сырой нефти в год, – годовая добыча в целом существенно меньше, указывает аналитик АКРА Василий Танурков: «Основной перспективный проект «Нефтегазхолдинга» – Пайяха – по географическим причинам также никак не может стать источником поставок нефти через Дальний Восток. Порт мог бы служить для перевалки нефтепродуктов с Хабаровского НПЗ – «Нефтегазхолдинг» заявлял о планах довести производство до 10 млн т в год. Но даже в этом случае НПЗ сможет обеспечить лишь часть мощности порта – до половины мощностей завода должны обеспечивать поставки на внутренний рынок на Дальнем Востоке». Не исключено, что для загрузки «Авроры» Худайнатов рассчитывает на сторонних производителей, например «Роснефть», полагает он.

«Коулстар» производит 3 млн т энергетического угля, план на 2025 г. – 20 млн т в год, говорит руководитель отдела аналитических исследований Альфа-банка Борис Красноженов. «Текущая цена угля на азиатских рынках – около \$67 за тонну FOB Australia, наличие собственной инфраструктуры критически важно для производителя. Железная дорога и перевалка в порту – 60–70% себестоимости российского угля, если у них нет своих вагонов и портовых мощностей», – сказал Красноженов.

Увеличить добычу в 7 раз за пять лет – оптимистический план, говорит старший директор АКРА Максим Худалов. «Новые 25 млн т угля нетрудно добыть, но будет трудно вывезти. Портовых мощностей на Дальнем Востоке хватает – но вот дорога сильно перегружена, – рассуждает он. – Если оценивать проект при сегодняшнем рынке энергетического угля, он вряд ли рентабелен». В случае восстановления цен на уголь через 2–3 года новый порт на Дальнем Востоке, возможно, и будет востребован, предполагает аналитик. Но сейчас строительство терминала за сумму около 50 млрд руб. может быть для акционера «Коулстар» обременительным, считает Худалов.

Кроме уже существующих на Дальнем Востоке угольных терминалов, есть еще несколько проектов: «Порт «Вера», «Терминал «Север» и «Терминал А» (все три контролируются структурами Дмитрия Босова. – «Ведомости»), а также «Суходол» (проект группы СДС и РЖД), напоминает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Проект «Аврора» будет напрямую конкурировать с ними за грузовую базу, которая даже при оптимистическом варианте роста добычи и экспорта окажется недостаточной для полной загрузки всех портов, если они будут построены до 2025 г.», – говорит Бурмистров. Основная конкуренция сейчас смещается в сторону борьбы за привлечение средств под эти проекты, предполагает аналитик: «Кто первый сможет построить, тот и получит перевалку». Банки же в условиях снижения цен на уголь переоценивают риски таких проектов и склонны смотреть на предоставление кредитов угольным компаниям с большой осторожностью, резюмирует Бурмистров.

В качестве источника средств указываются в том числе заемные. В 2014 г. Худайнатов привлек около \$4 млрд в ВТБ для покупки нефтяного бизнеса Мусы Бажаева – компании Alliance Oil. В начале нынешнего года стало известно, что структуры бизнесмена вернули этот заем – рефинансировали его у синдиката банков. На конец III квартала 2019 г. чистый долг Alliance Oil Company – \$1,75 млрд, а его отношение к EBITDA – 5,1.

Подконтрольные Худайнатову структуры уже заявили несколько крупных инвестпроектов. Крупнейший из них – разработка нефтяного Пайяхского месторождения (полные затраты – \$20,6 млрд). Кроме того, «Коулстар» собирается вложить в угольные проекты около 100 млрд руб., говорил гендиректор холдинга Борис Варшавский. Оценка затрат на развитие транспортной инфраструктуры и приобретение вагонов для вывоза угля из Хакасии, для этого создано СП «Коулстар» и РЖД – 57,2 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/05/818029-hudainatov-megaport>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.12.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УСТАНОВИТ ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ДЛЯ КАБОТАЖА

4 декабря Госдума в первом чтении приняла законопроект «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания РФ» (об уточнении вопросов возможности и организации использования судов под флагом иностранных государств при осуществлении некоторых видов деятельности в области торгового мореплавания). Об этом портале «Морвести.ру» сообщила Координатор проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов Анна Горнова.

Представили законопроект статс-секретарь - **замминистра** транспорта **Дмитрий Зверев** и член комитета по транспорту и строительству Виктор Дерябкин.

Законопроектом предлагается определить, что использование судов под флагом иностранных государств для определенных видов деятельности (каботаж, ледокольная проводка, поисковые и спасательные операции, гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы во внутренних морских водах и (или) в территориальном море РФ, морские ресурсные исследования, разведка и разработка минеральных ресурсов морского дна и его недр во внутренних морских водах и (или) в территориальном море РФ, в исключительной экономической зоне РФ и на континентальном шельфе РФ), осуществляется в случаях и порядке, установленных Правительством РФ, или в соответствии с международными договорами РФ.

«Инициатива внесения изменений в данную статью вызвана необходимостью устранения правового пробела, возникшего на практике, и направлена на уточнение вопросов, возможностей и организации использования судов под флагом иностранных государств при осуществлении некоторых видов деятельности в области торгового мореплавания. Которые в соответствии с положением указанной статьи закреплены как преимущественное право судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

Как известно, Правительство Российской Федерации приобретает свои полномочия на издание актов только из федеральных законов или актов Президента Российской Федерации. Действующая редакция кодекса явным образом не наделяет Правительство такими полномочиями. Фактически утрачена возможность применения акта Правительства в качестве юридической основы при рассмотрении заявок на использование судов под иностранными флагами для осуществления отдельных видов работ. Существующее положение вызывает сложности правоприменения. В случае необходимости привлечения судов под иностранным флагом для выполнения отдельных мероприятий по реализации крупных проектов или при проведении специальных, буксировочных, спасательных операций.

Законопроектом не предлагается введение каких-либо новелл, допускающих неопределенного толкования полномочий Правительства РФ на установление случаев и

порядка выдачи разрешений судам под иностранными флагами. Прошу поддержать», - представил парламентариям законопроект официальный представитель правительства, статс-секретарь - **заместитель Министра** транспорта РФ **Дмитрий Зверев**.

С содокладом от Комитета по транспорту и строительству Госдумы выступил депутат Виктор Дерябкин (ЕР).

«Комитет поддерживает концепцию данного законопроекта и рекомендует принять его в первом чтении. Принятие законопроекта будет способствовать стабильности отношений, связанных с реализацией крупных индустриальных нефтегазовых проектов, а также с обеспечением территорий Крайнего Севера и Дальнего Востока жизненно важными товарами. К законопроекту имеются замечания Правового управления Государственной Думы, которые будут учтены ко второму чтению», - сообщил Виктор Дерябкин.

В ходе обсуждения первый зампред комитета по бюджету и налогам депутат Ирина Гусева (ЕР) предложила ко второму чтению внести уточнения, что такое «иные виды работ» и «отдельные виды работ».

«Безусловно, это будет учтено ко второму чтению. Мы уже работаем с комитетом над этим, чтобы действительно не только пункт 1, а по сути дела и целиком статью 4 подредактировать и привести к единой терминологии. И вы абсолютно правы, это касается действительно только лишь отдельных видов привлечения иностранных судов. В частности, работ проводимых ПАО «Газпром», по обследованию морских магистральных газопроводов «Голубой поток», «Северный поток», «Турецкий поток» и так далее. Это разовые работы, когда мы привлекаем иностранные суда. Когда экономически не целесообразно это иметь, несмотря на принимаемые меры по привлечению судов под флаг Российской Федерации, тем не менее, те единичные случаи, когда Правительство Российской Федерации на основании же строго определенных критериев их привлекает», - уточнил **Дмитрий Зверев**.

Законопроект в первом чтении депутатами был принят единогласно.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=81656>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; ВОЗОБНОВИЛАСЬ РАБОТА ПАРОМНОГО СООБЩЕНИЯ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ

. Морское сообщение Сахалина с материком возобновлено в четверг после циклона, сообщили РИА Новости в Сахалинском морском пароходстве.

Паромная переправа Холмск – Ванино была закрыта во вторник в связи со штормовым предупреждением, объявленным в регионе на время прохождения очередного циклона.

«С четверга морская переправа Холмск - Ванино возобновила работу. Дизель-электроходы «Сахалин-10» и «Сахалин-9», переживавшие непогоду на материковой стороне, в ближайшее время должны стать под погрузку», - рассказал собеседник агентства.

По его словам, начало движения паромов к Сахалину будет зависеть от погодных условий в Татарском проливе.

<https://ria.ru/20191205/1561983253.html>

ТАСС; 2019.12.05; В «АТОМФЛОТЕ» СООБЩИЛИ, ЧТО ТРИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЛЕДОКОЛА ДЛЯ СМП МОГУТ СПИСАТЬ ДО 2030 ГОДА

Только один из четырех атомных ледоколов, которые на данный момент используются для проводки судов на Северном морском пути (СМП) и стоят на балансе «Атомфлота», сможет продолжить свою работу после 2030 года - судно «50 лет Победы». Остальные будут списаны, сообщил на сессии форума «Арктика: настоящее и будущее» первый заместитель генерального директора - директор по судоходству «Атомфлота» Леонид Ирлица.

«На данный момент атомный ледокольный флот стареет, и при продлении их ресурсов мы можем к 2030 году практически весь старый флот советский ледокольный остановить», - сказал Ирлица.

Он также представил презентацию, на которой видно, что ледоколы «Таймыр» (введен в эксплуатацию в 1989 году) и «Ямал» (используется с 1992 года) могут быть списаны к 2029 году, а ледокол «Вайгач» (эксплуатируется с 1990 года) - к 2028 году. Ледокол «50 лет Победы» (работает с 2007 года), согласно данным презентации, может проработать до 2041 года.

Он добавил, что уже со следующего года в «Атомфлоте» ожидают ввода в эксплуатацию новых ледоколов. «Строятся новые ледоколы: «Арктика», «Сибирь», «Урал» - со следующего года начинается активная их сдача», - отметил Ирлица. В настоящее время готовность головного ледокола проекта 22220 «Арктика» составляет 93%, его планируют отправить на ходовые испытания 12 декабря этого года.

Атомфлот (ФГУП «Атомфлот») - предприятие по эксплуатации и обслуживанию атомного гражданского ледокольного флота России. База судов расположена в Мурманске.

<https://tass.ru/ekonomika/7275695>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.05; В МИД ВЫСТУПИЛИ ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ

Россия заинтересована в восстановлении авиасообщения с Грузией, заявили в МИД после встречи замглавы ведомства Андрея Руденко с председателем партии «Демократическое движение - Единая Грузия» Нино Бурджанадзе.

«Важно, чтобы в Тбилиси проявили более ответственный подход к выстраиванию отношений с Россией», - говорится на сайте министерства.

В МИД подчеркнули, что считают текущую ситуацию в Грузии ее внутренним делом.

«Россия принципиально воздерживается от вмешательства во внутривнутриполитические процессы других стран. Мы заинтересованы в мире и стабильности в Грузии и в целом в Закавказском регионе», - отметили в дипведомстве.

<https://ria.ru/20191205/1562027438.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/MID-Rossii-podtverdi-pozitsiyu-po-vozbnovleniyu-aviasoobscheniya-s-Gruziei-2019-12-05/>

ТАСС; 2019.12.05; ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ РАСКУПАЮТ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ В ПРЕДДВЕРИИ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ

Агентства по продаже авиабилетов отмечают высокий спрос на субсидируемые билеты и билеты по плоским тарифам на Дальнем Востоке в преддверии новогодних праздников, сообщили ТАСС в компаниях.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** в ноябре подписал постановление о расширении перечня субсидируемых маршрутов воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и обратно на 2020 год. Сейчас в рамках программы субсидирования перевозок на Дальний Восток существует 152 маршрута, со следующего года их станет 176.

«По поводу субсидированных билетов люди звонят почти каждый день. В 85% [случаев] их интересуют билеты в Москву, часто на летний период. Многие хотят улететь в новогодние праздники, но на этот период продажи субсидированных билетов нет», - сообщили в авиакассе «АСА» в Приморье.

В авиакассах Камчатского агентства воздушных и железнодорожных сообщений сказали, что на даты ближе к Новому году - после 24 декабря - в основном все выкуплено.

«Многие дети едут в эти даты на каникулы. Однако на остальные числа в основном билеты взять можно, ажиотажа и очередей не наблюдается», - сказали в агентстве.

В «Приморском агентстве авиационных компаний» (сеть «Билетур») сообщили, что в Хабаровске осталось мало субсидируемых билетов на декабрьские даты по направлениям в Москву, а после 27 декабря их уже нет. Также отмечено, что субсидируемых билетов на 2020 год нет, и когда откроются продажи - неизвестно. В приморской авиакассе «АСА» сообщили, что продажу субсидируемых билетов на 2020 год открыли только «Уральские авиалинии». Авиакомпания предлагает жителям Владивостока лететь в двух направлениях: Санкт-Петербург и Екатеринбург с 12 января по 30 марта.

Продажи по плоским тарифам

В регионах также сейчас идет продажа билетов по тарифам, когда цена авиабилета не зависит от даты покупки и сезона. «Спрос на билеты по плоским тарифам есть всегда. Сейчас по плоским тарифам сложно уже найти билеты на лето: июль и август. На остальные месяцы, как правило, можно найти на интересующую дату», - рассказали ТАСС в авиакассе Камчатского бюро путешествий.

Высокий спрос на такие билеты отмечают и на Сахалине.

«Как и всегда, самым популярным направлением для сахалинцев является Москва. В середине осени открылась продажа до Москвы от «России», потому что «Аэрофлот» только на Сахалине открыли позже всех. Люди кинулись покупать билеты и с первых же дней начали все раскупать, сейчас уже продаются билеты от «Аэрофлота», они активно покупаются заранее. Спрос на билеты всегда огромный, но билеты [по плоским тарифам] есть по всем направлениям на следующий год, всем хватит», - сообщили агентству в авиакассах Южно-Сахалинска.

Во всех регионах страны, где действует программа плоских тарифов, продажа дешевых билетов от «Аэрофлота» и его дочерней компании «Россия» на следующий год началась еще 8 ноября. Для Сахалинской области на 2020 год были доступны только рейсы «России», так как правительство и «Аэрофлот» решали вопрос с договором о предоставлении субсидий. 27 октября этого года «Аэрофлот» возобновил рейсы по сахалинскому направлению, однако плоские тарифы для островитян теперь субсидируются за счет областного бюджета.

<https://tass.ru/obschestvo/7269957>

ТАСС; 2019.12.05; «ПОБЕДА» НАЧИНАЕТ ПОЛЕТЫ В ВОРОНЕЖ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА С 29 МАРТА 2020 ГОДА

Авиакомпания «Победа», входящая в группу «Аэрофлот», начнет полеты в Воронеж из Москвы и Санкт-Петербурга с 29 марта 2020 года, говорится в распространенном в четверг сообщении компании.

На сайте «Победы» уже стартовали продажи билетов на рейсы. Минимальный тариф составляет 499 рублей с учетом всех аэропортовых сборов.

Полеты в Воронеж будут выполняться ежедневно из Москвы и пять раз в неделю - из Санкт-Петербурга.

Авиакомпания «Победа» - лоукостер, созданный в 2014 году. Во флоте авиаперевозчика - 30 самолетов Boeing 737-800, средний возраст которых 2,5 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7274605>

ТАСС; 2019.12.05; СУБСИДИРУЕМЫЙ РЕЙС БАРНАУЛ - НОВОСИБИРСК СО 2 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА ЗАПУСТИТ S7 AIRLINES

S7 Airlines запустит авиарейс Барнаул - Новосибирск со 2 января 2020 года. Частота рейса будет пять раз в неделю, сообщил журналистам в четверг заместитель министра транспорта Алтайского края, начальник управления по транспорту Дмитрий Коровин.

Расстояние от Барнаула до Новосибирска по федеральному Чуйскому тракту - более 230 км, время в пути - от трех с половиной часов, трасса из-за востребованности направления часто перегружена. Также добраться до Новосибирска жители могут железнодорожным транспортом, это занимает от четырех и более часов. Направление востребовано, так как новосибирским аэропортом Толмачево пользуется большое количество жителей Алтайского края, чтобы улететь по востребованным международным и внутренним направлениям.

«В этом году приступает к обслуживанию наших пассажиров компания S7 по рейсу Барнаул - Новосибирск. Самолет Embraer рассчитан на перевозку 78 пассажиров, частотность - пять раз в неделю. Плюс в том, что давно и плотно аэропорт Барнаул работает с авиакомпанией, она довольно большое значение имеет для перевозок - занимает практически 115 тыс. пассажиропотока (из более 500 тыс.)», - сказал Коровин.

По его словам, рейс будет субсидируемым, также как направления на Казань, Красноярск и Томск, договоренности по которым уже достигнуты с авиакомпаниями-партнерами и по которым есть приказ **Росавиации**. По словам гендиректора авиапредприятия «Алтай», эксплуатанта аэропорта Барнаул, Виталия Архипенко, первый рейс состоится 2 января. Из 78 мест в самолете уже раскуплены 12, что считается хорошим показателем. Стоимость билета немногим более тысячи рублей, время в пути будет занимать не более 50 минут.

Коровин пояснил, что одной из основных функций рейса будет мониторинг - куда отправляются после перелета в аэропорт Толмачево Новосибирска пассажиры из Алтайского края. Предварительно это будут рейсы восточного направления - Чита, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Владивосток. Мониторинг позволит принять решения, чтобы в будущем по актуальным направлениям открылись самостоятельные рейсы из Алтайского края. Коровин подчеркнул, что это одна из стратегических задач властей края вместе с руководством аэропорта.

Аэропорт был построен в 1965 году. Собственники «Авиапредприятия «Алтай», в структуру которого входит комплекс аэропорта, - администрация Алтайского края с 52% акций и компания «Новпорт» с 48%.

<https://tass.ru/sibir-news/7275351>

ТАСС; 2019.12.05; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА БАРНАУЛ В 2019 ГОДУ СОСТАВИТ РЕКОРДНЫЕ 532 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Аэропорт Барнаул им. Г. С. Титова по итогам 2019 года примет более 532 тыс. человек, это станет историческим максимумом. В перспективе количество пассажиров, которых сможет принять аэропорт, достигнет 600 тыс. человек, сообщил журналистам в четверг гендиректор авиапредприятия «Алтай» Виталий Архипенко.

«Основной показатель - 532 тыс. человек будет по году, это абсолютный максимум, в 2018 году было принято 507 тыс. пассажиров, в 2017 году - 521 тыс. пассажиров. Это дает предпосылки нам заглядывать в будущее на цифру 600 тыс. пассажиропотока», - сказал Архипенко.

Он отметил, что предприятие готово обслуживать и большее количество людей, но это зависит от интересов авиакомпаний. По словам Архипенко, прибыль предприятия в 2019 году (до налогообложения) составила 78 млн рублей. Это те средства, которые авиапредприятие с разрешения собственника может инвестировать в развитие и модернизацию в 2020 году.

По словам заместителя министра транспорта края, начальника управления по транспорту Дмитрия Коровина, в 2020 году продолжится субсидирование рейсов в регионе: в 2020 году объем субсидий составит 49 млн рублей к 37 млн в 2019 году. По его словам, наибольший пассажиропоток в 2019 году на московских рейсах - порядка 400 тыс. человек, популярны также рейсы в Казань, Красноярск, Томск.

<https://tass.ru/sibir-news/7269785>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.05; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ РАССЧИТЫВАЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП АЭРОПОРТА БАРНАУЛ ДО 2024 Г

Алтайский край рассчитывает на включение проекта реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Барнаула (входит в холдинг «Новпорт») в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ** на период до 2024 года, сообщил **замминистра** транспорта Алтайского края Дмитрий Коровин журналистам в четверг.

«Сегодня решаем вопросы по земле (под ВПП - ИФ), вопросы согласования с Росавиацией. Процесс движется. Проект включен в резерв мероприятий комплексного плана и проходит сложный этап согласований, сегодня он в правительстве РФ», - сказал Коровин.

При этом в ближайшие 5 лет, по его словам, необходимо «принимать определенные решения и проводить реконструкцию полосы». Это подтверждают проведенные «испытания несущей способности» ВПП. «Аэропорт ежегодно за счет своей прибыли поддерживает полосу в необходимом техническом состоянии. Кроме того, мы платим ежегодно аренду за федеральную полосу», - продолжил Коровин.

Предполагается, что рядом с действующей полосой будет построена новая такой же протяженностью - 2,8 км. Ориентировочная стоимость проекта - 2 млрд рублей.

Как сообщалось, министр труда и социальной защиты РФ Максим Топилин, курирующий развитие Алтайского края, во время поездки в регион в ноябре заявил о согласовании с **Минтрансом** РФ вопроса реконструкции ВПП аэропорта Барнаула.

«Нам удалось согласовать с **министерством транспорта** (России - ИФ) вопросы, связанные с началом реконструкции взлетно-посадочной полосы - принципиально решить этот вопрос, чтобы он начал реализовываться», - говорил тогда Топилин.

Сообщалось также, что помимо реконструкции ВПП руководство АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, входит в «Новпорт») рассчитывает также на реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Барнаула.

Аэропорт Барнаула им. Г.С. Титова располагает взлетно-посадочной полосой класса «В».

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>

РБК; 2019.12.05; ТЕЛЕТРАПЫ В ПЕРМСКОМ АЭРОПОРТУ ПЛАНИРУЮТ УСТАНОВИТЬ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА

Тему установки телетрапов и реконструкции перрона рулежных дорожек в Международном аэропорту Пермь (Большое Савино) обсудили на рабочем совещании.

Как сообщает пресс-служба администрации губернатора, из-за неблагоприятных погодных условий работы по реконструкции рулежной дорожки, аванперрона и перрона для стоянки трех самолетов не были завершены вовремя.

Как отметил главный инженер ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» (заказчик проекта) Олег Сидоров, все финансовые обязательства перед подрядчиком выполнены. По его словам, до конца года 30 млн рублей будут направлены АО «Стройтрансгаз», чтобы уже с февраля 2020 года можно было начать закупку материалов для продолжения строительных работ.

АО «Стройтрансгаз» на данный момент разработан и согласован с заказчиком новый график производственных работ в Большом Савино. Планируется, что перрон вместе с рулежной дорожкой будут завершены к июню 2020 года. Полностью реконструкция будет завершена в августе 2020 года. «Согласовали с аэропортом, что все работы под установку телетрапов выполним в июне. Как раз в июне бетон на аванперроне наберет прочность и коллеги смогут начать монтировать телетрапы», - отметил Олег Сидоров и подчеркнул, что представитель подрядчика обязуется сдать их в эксплуатацию в августе следующего года.

Ранее РБК-Пермь сообщал, что в мае **минтранс** Пермского края уже рассказывал, что в аэропорту «Савино» возобновлены работы по реконструкции перрона, и осенью 2019 должны быть введены в эксплуатацию телетрапы.

Сами телетрапы «Тиссен Крупп» были поставлены в Международный аэропорт «Пермь» 5 июня. По информации подрядчика, работы по устройству перрона аэровокзального комплекса планировалось завершить в конце июля – середине августа, после чего возможна установка телетрапов. Но окончания работ не произошло.

Позже, 15 ноября, в Пермь приехал зампред Правительства РФ Виталий Мутко. Увидев планы по реконструкции пермского аэропорта, Мутко сообщил, что в **Минтранс** РФ и Аналитический центр при Правительстве РФ была направлена заявка на включение второго этапа реконструкции «Большого Савино» в состав федерального проекта

«Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5de890359a7947d8175f08a1>

РБК; 2019.12.05; ФАС ЗАВЕЛА ПЯТЬ ДЕЛ ПРОТИВ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА

Федеральная антимонопольная служба возбудила пять дел в отношении аэропорта Хабаровска после жалоб «дочки» «Аэрофлота» — «Авроры». Об этом говорится в определениях УФАС по Хабаровскому краю (есть у РБК), информацию о возбуждении дел подтвердили РБК в пресс-службе ФАС России.

По данным ведомства, в ноябре 2018 года сотрудники авиакомпании не смогли оформить пропуска в контролируемую зону аэропорта, чтобы проводить предполетную подготовку и сверку документов на борту самолета.

Кроме того, аэропорт, согласно заключению ФАС, не выдавал пропусков и тягачам для буксировки самолетов авиакомпании, устанавливал сбор за техническое обслуживание лайнеров. «Осуществление самостоятельного (полностью или частично) обслуживания пассажиров и эксплуатируемых воздушных судов в аэропорту авиакомпанией минимизирует расходы, что в конечном итоге имеет цель повышения конкурентоспособности и может привести к снижению стоимости перевозки», — говорится в документе.

20 июля 2019 года антимонопольная служба также выявила «необоснованные» цены на авиатопливо от поставщика «ТЭК-Аэро».

Дела уже рассматриваются в суде.

В пресс-службе Хабаровска позднее подтвердили РБК возбуждение дел, связав их с законодательной «неурегулированностью вопроса» о самостоятельной деятельности авиакомпаний. «Указанные вопросы ни в коем случае не привели к каким-либо сбоям или задержкам с обслуживанием пассажиров, багажа, грузов или воздушных судов авиакомпании и так же не привели к увеличению стоимости авиационной перевозки», — отметили в пресс-службе. По их данным, сейчас аэропорт устраняет выявленные замечания и несоответствия.

3 декабря РБК писал, что гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев обратился в антимонопольную службу с письмом, в котором говорится о подорожании услуг в 17 российских аэропортах. По словам Савельева, основное увеличение коснулось услуг, которые не регулирует ФАС: буксировки, уборки, подачи трапа и приема — выпуска самолетов.

После этого ведомство возбудило дело против компании, работающей в аэропорту Южно-Сахалинска, — АО «Топливо-обеспечивающая компания». Также ФАС выдала предупреждения крупным аэропортам и холдингам об обеспечении доступа к инфраструктуре другим операторам.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5de7e6a59a7947a3dc0df501>

[Вернуться в оглавление](#)