



Ежедневный мониторинг СМИ

9 декабря 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКСПЕРТ; ПАХУНОВ КОНСТАНТИН; 2019.12.9; КАМЕРА СМОТРИТ В КАРМАН; КТО ЗАРАБАТЫВАЕТ НА ШТРАФАХ	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.7; КАМЕРА СМОТРИТ В СЕТЬ; В КРУПНЫХ ГОРОДАХ РАЗРЕШИЛИ НЕ ОБОЗНАЧАТЬ КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ЗНАКАМИ	8
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.12.9; ПУТЕВОЙ ДОХОД: МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ 5-10% РЖД; ВЕДОМСТВО СЧИТАЕТ, ЧТО ЭТО ПРОСТИМУЛИРУЕТ МОНОПОЛИЮ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ НАРАВНЕ С ДРУГИМИ ГОСКОМПАНИЯМИ	9
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.9; «ЗВЕЗДА» ИСПЫТЫВАЕТ ПЕРЕГРУЗКИ; ВЕРФЬ НЕ УСПЕВАЕТ СТРОИТЬСЯ И СТРОИТЬ ОДНОВРЕМЕННО	11
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.9; НЕЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА: АВИАКОМПАНИИ ЖДЕТ КАДРОВЫЙ ГОЛОД; В БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 600 ЧЕЛОВЕК	12
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.12.9; ДЕНЬГИ ОТДЕЛЬНО, ПЛАНЫ ОТДЕЛЬНО; ГОСКОМПАНИИ ПРЕДСТАВИЛИ «ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ» ПО РАЗВИТИЮ СКВОЗНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ.....	14
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.06; ГРУППА ВИС СТАЛА ПЕРВЫМ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	15
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.12.06; «НОРНИКЕЛЬ» И «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» АРЕНДУЮТ ЛЕДОКОЛЫ «РОСАТОМА» НА 10 ЛЕТ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; БОЛЕЕ 40 ТЫС. БИЛЕТОВ НА «КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА» РАСКУПЛЕНА ПОЧТИ ЗА МЕСЯЦ ПРОДАЖ	18
ПРАЙМ; 2019.12.06; ВЛАСТИ РФ БУДУТ РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВУЮ ЭКОНОМИКУ ПО 11 НАПРАВЛЕНИЯМ - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АКИМОВ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ В 2019Г МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 30 МЛН Т - ГЛАВА РОСАТОМА	19
ТАСС; 2019.12.7; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛА НА 100 КМ БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ	20
ТАСС; 2019.12.06; В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2020 ГОДУ НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ УВЕЛИЧАТ РАСХОДЫ НА ДОРОГИ.....	20
ТАСС; 2019.12.06; СОТРУДНИКИ АСТРАХАНСКОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПОЛУЧИЛИ ПАТРУЛЬНЫЕ МАШИНЫ ПО НАЦПРОЕКТУ	21
ТАСС; 2019.12.06; РВК И РЖД БУДУТ РАЗВИВАТЬ ИННОВАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	22
ПРАЙМ; 2019.12.06; ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ ПОМОЖЕТ ГТЛК И РВК В ОТБОРЕ ПРОЕКТОВ «УМНОГО ТРАНСПОРТА»	22
ТАСС; 2019.12.6; СТРАНЫ ШОС ПРИЗВАЛИ К СОЗДАНИЮ НОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ПРОСТРАНСТВЕ ОРГАНИЗАЦИИ.....	23
ТАСС; 2019.12.9; ОБНОВЛЕННАЯ БИЛЕТНАЯ СИСТЕМА НА МЖД РАБОТАЕТ БЕЗ ПЕРЕБОЕВ	23
RNS; 2019.12.9; ПРОЕЗД НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ ВНОВЬ СТАЛ ПЛАТНЫМ	24

ЭКСПЕРТ; ГРАММАТЧИКОВ АЛЕКСЕЙ; 2019.12.9; НОВЫЙ ГРУЗ ДЛЯ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.12.6; ОДНОЗНАЧНО «ПРОТИВ»; ГЛАВА МВД НЕ ВИДИТ РЕЗОНА СНИЖАТЬ НЕШТРАФУЕМЫЙ ЛИМИТ СКОРОСТИ	27
ТАСС; 2019.12.7; В РОССИИ ВВОДИТСЯ НОВЫЙ ДОКУМЕНТ НА АВТОМОБИЛЬ.....	28
ТАСС; 2019.12.7; В РОССИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬСЯ ПРАВИЛА СДАЧИ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.12.06 ; КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ МОСТОВ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; МОСТ ЧЕРЕЗ Р.БЕЛУЮ ЗА 8,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В УФЕ.....	30
ТАСС; 2019.12.06; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ К «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ ГЕКТАРАМ».....	30
ПРАЙМ; 2019.12.06 ;»КАМАЗ» ПОПРОСИЛ «ГАЗПРОМ» ЗА 3 ГОДА ПОСТРОИТЬ НА ТРАССАХ ОКОЛО 10 ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК	31
ПРАЙМ; 2019.12.06; «КАМАЗ» ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОБАВИТЬ ДЕНЕГ НА СУБСИДИЮ ПО ГАЗОМОТОРНОМУ ТРАНСПОРТУ	31
ТАСС; 2019.12.06; HYUNDAI ОБСУЖДАЕТ С РОСАТОМОМ СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РФ ДЛЯ ВОДОРОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	32
РИА НОВОСТИ; 2019.12.06; СУД НЕ СТАЛ РАССМАТРИВАТЬ ИСК «МОСТОТРЕСТА», КАСАЮЩИЙСЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.8; ГРАФИК ПОДАН ПОД ПОСАДКУ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕШЛИ НА НОВОЕ РАСПИСАНИЕ	32
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, КАЛЮК ЕВГЕНИЙ; 2019.12.6; СК НАШЕЛ ВИНОВНОГО В УТЕЧКЕ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ИЗ РЖД.....	33
ТАСС; 2019.12.9; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ С НАЧАЛА ГОДА ПОГИБЛИ БОЛЕЕ 400 ЧЕЛОВЕК НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	34
ТАСС; 2019.12.7; В ЮГРЕ ДО 2023 ГОДА ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВЯТ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.9; ОВК ЖДЕТ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ ДО 2024 Г., ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.12.9; РЖД ДАЛИ СКИДКУ В 3,8% НА РЕФКОНТЕЙНЕРЫ В 2020Г ДО РЕШЕНИЯ ФАС О ТАРИФИКАЦИИ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ЕГИПТУ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК, СИСТЕМЫ СВЯЗИ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЖД ЗАПУСТЯТ 14 НОВЫХ ДНЕВНЫХ ЭКСПРЕССОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ХАБАРОВСК-ВЛАДИВОСТОК.....	37
ТАСС; 2019.12.06; РЖД ВЛОЖАТ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ВЕТКИ МЕЖДУРЕЧЕНСК - ТАЙШЕТ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ 110 МЛРД РУБЛЕЙ	37
ТАСС; 2019.12.06; ГРУЗОБОРОТ ЯКУТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЫРОС НА 27% ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ.....	38
ТАСС; 2019.12.06; НОВЫЙ ВОКЗАЛ ОТКРЫЛИ НА ТРАНССИБИРСКОЙ СТАНЦИИ МОГОЧА В ЗАБАЙКАЛЬЕ.....	38
ПРАЙМ; 2019.12.06; РЖД НАЗВАЛИ СУММУ УЩЕРБА ОТ ВАНДАЛОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ И САМУЮ ПОСТРАДАВШУЮ ДОРОГУ	38
РИА НОВОСТИ; 2019.12.9; В НАХОДКЕ СУД ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ	39
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.12.6; НОВЫЕ ОБЪЕМЫ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ: ИТОГИ РЕЧНОЙ НАВИГАЦИИ 2019 ГОДА	40
ТАСС; 2019.12.06; КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ В ПРИМОРЬЕ ЗА ГОД ВЫРОС В 2,5 РАЗА	43
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РОСАТОМ ВЛОЖИЛ БОЛЕЕ 5 МЛРД РУБ. В ПРОДЛЕНИЕ СРОКОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ	44

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ВЕСНОЙ 2020Г ПРИДЕТ В МУРМАНСК - ЛИХАЧЕВ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОЩНЕЙШЕГО В МИРЕ ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАКЛЮЧИТЬ В 2020Г - ГЛАВА РОСАТОМА.....	45
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.9; РЕГИОНАЛЬНОМУ САМОЛЕТУ ИЩУТ ЦЕНУ; МАШИНА НА БАЗЕ L-610 МОЖЕТ СТОИТЬ \$12–14 МЛН	45
ИЗВЕСТИЯ; БОРИС КЛИН; 2019.12.9; ГЛАВНОЕ О ГЕРОЯХ: КАК ОБЫЧНЫЙ АВИАРЕЙС МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ НЕОБЫЧНОГО МУЖЕСТВА; 250 ЛЕТ НАЗАД В РОССИИ БЫЛ УЧРЕЖДЕН ОРДЕН СВЯТОГО ГЕОРГИЯ	46
ТАСС; 2019.12.8; ПРЯМЫЕ ВЕЧЕРНИЕ АВИАРЕЙСЫ КЕМЕРОВО - МОСКВА МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ЛЕТОМ	49
ТАСС; 2019.12.7; МАЛАЯ АВИАЦИЯ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПОЛНИЛАСЬ САМОЛЕТОМ ТВС-2МС	49
ПРАЙМ; 2019.12.06; БУРДЖАНАДЗЕ ОЖИДАЕТ, ЧТО РФ И ГРУЗИЯ НАЧНУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ ПОСЛЕ НОВОГО ГОДА	50
ПРАЙМ; 2019.12.06; ВОПРОС ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С ГРУЗИЕЙ ТРЕБУЕТ СКОРЕЙШЕГО РЕШЕНИЯ - КОСАЧЕВ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ В 2020Г МОГУТ ОДДАТЬ АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В УПРАВЛЕНИЕ ЧАСТНЫМ ХОЛДИНГАМ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ В СУДЕ ЛИКВИДАЦИИ БЛИЗ АЭРОПОРТА МУСОРНОГО ПОЛИГОНА, ПРИВЛЕКАЮЩЕГО ПТИЦ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; СУД ОТКАЗАЛ СТРУКТУРЕ РОСАВИАЦИИ ВО ВЗЫСКАНИИ С АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОКА ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ НЕДВИЖИМОСТЬЮ	52
ТАСС; 2019.12.06; ФАС ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ В ДОКУМЕНТАЦИИ КОНКУРСА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО.....	53
ТАСС; 2019.12.06; РОСТЕХ ОТКРЫЛ КРУПНЕЙШЕЕ В РОССИИ ПРОИЗВОДСТВО КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЕШЕНИЯ О СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ ПО ДОКУМЕНТАМ МАК НЕТ, НО ПЕРЕГОВОРЫ ИДУТ - ЗАМГЛАВЫ РОСТЕХА ...	54
ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ИМПОРТОЗАМЕЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ВЕРТОЛЕТОВ КА-62 НАЧНЕТСЯ В 2023Г - СЕРДЮКОВ	55

ЭКСПЕРТ; ПАХУНОВ КОНСТАНТИН; 2019.12.9; КАМЕРА СМОТРИТ В КАРМАН; КТО ЗАРАБАТЫВАЕТ НА ШТРАФАХ

Дорожные камеры и платные парковки должны были улучшить дорожную обстановку, но пока они в основном увеличивают объем собираемых штрафов. Относительно доходов россиян штрафы за шесть лет выросли в три раза, а относительно доходов москвичей - в семь раз

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил рассмотреть вопрос о введении штрафов для автомобилистов за превышение скорости на 10-20 км/ч - пока за это не штрафуют. Одновременно МВД планирует повысить штраф за превышение скорости с нынешних 500 рублей до трех тысяч.

За три квартала 2019-го более 14 тыс. камер «выдали» автовладельцам по всей стране 104,2 млн штрафов. Это на 10% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Столичная статистика - 20 млн штрафов с начала года, то есть пятая часть всего собранного в стране. По минимальной оценке, это принесет в бюджет свыше трех миллиардов рублей, однако реальные цифры будут гораздо более внушительными. В прошлом году в Москве собрали штрафов на 14,75 млрд рублей, в Подмосковье - на 5,37 млрд, а замыкает тройку лидеров Татарстан - там собрали 2,97 млрд рублей.

В доходах населения уплаченные автолюбителями штрафы занимают небольшую долю - меньше процента, но впечатляет динамика: за шесть лет, с 2012-го по 2018-й, эта доля выросла для жителей всей России в три раза, а для жителей Москвы - в семь раз (см. графики 1 и 2).

За этими внушительными цифрами скрываются довольно неприглядные нюансы. Несмотря на то что штрафы не так велики относительно сумм, необходимых для поддержания в порядке дорожной сети (в 2017 году, например, на это было совокупно потрачено 946,6 млрд рублей, а штрафов по всей стране собрано около 70 млрд), многие регионы начали видеть в них не только средство снизить аварийность, но и наполнить бюджет, а иной раз и личные карманы. Эту «лавочку» частично прикрыли: с 2019 года штрафы идут не напрямую в региональный бюджет, а в дорожные фонды, из которых собранные деньги куда попало не потратить. Параллельно президент **Владимир Путин** поручил доработать регламенты «Об обязательном информировании участников дорожного движения», добавив туда пункт, обязывающий предупредить водителей, что их снимают. Однако это не решает множества других проблем и не препятствует злоупотреблениям вроде искусственного создания «дорожных ловушек», то есть участков дороги, где камеры максимально замаскированы, а многие водители нарушают ПДД. Цель камер при этом не уменьшить число нарушений, а собрать побольше штрафов.

При этом выписываемые штрафы профилактике нарушений ПДД способствуют далеко не всегда - не только из-за общего несовершенства организации движения, но и из-за множества «пограничных» ситуаций, когда камеры, с точки зрения водителя, штрафуют непонятно за что. Все это в совокупности уже создало ситуацию, когда в глазах массового водителя дорожные камеры постепенно превратились из средства, обеспечивающего безопасность, в автоматическую «доилку», которую необходимо обманывать всеми возможными способами. Сожженные недавно в Подмосковье мобильные комплексы видеофиксации Ford Transit достаточно ярко во всех смыслах этого слова продемонстрировали отношение населения к подобной системе поборов.

С парковками ситуация складывается похожим образом, за тем лишь исключением, что с них хорошо собираются деньги только в столице; в регионах же система не слишком прибыльна. Региональные автовладельцы и вовсе стараются с платными парковками бороться всеми доступными методами, включая нелегальные.

Следим за дорогой

В этом году, по словам министра транспорта **Евгения Дитриха**, задача по установке камер фото и видеофиксации уже перевыполнена на 38,13%. Выступая в Совете Федерации, министр подчеркнул, что такой шаг был необходим из-за возросшей аварийности в ряде регионов.

«На хорошей дороге водители превышают скорость и попадают в аварии. Предупреждение о наличии камер фотовидеофиксации заставляет водителей снижать скорость», - отметил **Евгений Дитрих**.

Первые стационарные комплексы фотовидеофиксации, «ловящие» нарушителей ПДД, появились в рамках программы «Повышение безопасности дорожного движения» в 2006-2007 годах. С тех пор камер на дорогах России становится все больше. На начало 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывалось 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД. В течение прошлого года количество стационарных комплексов в стране увеличилось на 20%, передвижных - на 1%. Естественно, росли и количество зафиксированных нарушений, и объемы штрафов.

В этом отношении мы следуем (хотя фактически несколько отстаем) за общемировой тенденцией оснащения дорог камерами. И во всем мире практически сразу же начались споры о реальной эффективности этого механизма - и в странах, где камеры начали устанавливать раньше нас, эти споры еще идут. Так, в декабре 2015 года департамент транспортной безопасности Флориды провел исследование, которое показало, что с января 2012-го по сентябрь 2014 года, после появления на перекрестках штата камер, фиксирующих проезд на красный свет (у нас такие только планируют массово поставить), серьезных аварий стало больше почти на 15%. В ряде штатов США автоматическая фиксация нарушений с автоматической же выдачей штрафов просто запрещена - общественность против.

Одной из наиболее частых причин такого запрета называют уязвимость автоматических решений к злоупотреблениям. Российский опыт показывает, что действительно такая уязвимость есть.

Выгодный сбой

Самый известный скандал с «письмами счастья», рассылаемыми водителям, произошел осенью 2013 года, когда краснодарцам начали массово приходить штрафы за превышение скорости, которые якобы зафиксировали комплексы «Арена». Суммы штрафов совокупно составляли десятки тысяч рублей, а нарушения иной раз происходили одновременно в двух местах и более. Ситуацией заинтересовалась Генпрокуратура, которая обнаружила, что сотрудники краснодарского ЦФАП ГИБДД, по версии проверяющего органа, занимались фальсификацией нарушений - реальная запись с камеры удалялась и подменялась фальшивкой.

Скандал в Краснодаре - самый крупный, однако не единственный. Кроме чисто человеческого фактора комплексы фотофиксации нарушений имеют и сугубо технические проблемы. В 2016 году уже в Москве ГИБДД была вынуждена отключить более сотни комплексов «Стрелка-плюс», которые выписывали совершенно нелепые штрафы, например из-за отброшенной автомобилем тени, пересекающей сплошную. В ГИБДД тогда отметили, что ошибочно выписанные штрафы - это единичные случаи. Однако если вспомнить, что количество выписываемых камерами штрафов измеряется десятками миллионов, очевидно, что проверить на правомерность каждый штраф удастся далеко не всегда. Сложившаяся же практика «презумпции виновности» водителя, когда проще оплатить штраф с 50-процентной скидкой, чем добиваться его отмены, только усугубляет проблему.

Причем до недавнего времени ею особенно и не занимались. А причина довольно банальна: штрафы оказались весьма привлекательным средством как для пополнения бюджета ряда регионов, так и для заработка частных структур.

«Всего в 2018 году в бюджеты регионов РФ поступило доходов от штрафов за нарушение ПДД на сумму 71,31 млрд рублей, что на 2,33 млрд больше, чем в 2017 году», - говорится в исследовании аудиторско-консалтинговой группы «ФинЭкспертиза». В 2016 году эта цифра была еще меньше - 60 млрд рублей. Если при этом посмотреть на бюджеты регионов, то получается, что штрафы приносят не так уж и мало - в частности, один из тройки лидеров по объему штрафов, Татарстан, 1,06% своего бюджета в прошлом году заработал именно на штрафах. С бюджетом столицы несколько посложнее, однако, как ранее подсчитывала «ФинЭкспертиза», в 2017 году столичный бюджет получил от штрафов 16,6 млрд рублей (0,78% бюджета). А по данным Центра организации дорожного

движения (ЦОДД), на обслуживание городских камер уходит всего 1,5 млрд рублей. Получаем 15,1 млрд рублей чистой прибыли. Неудивительно, что регионы закладывают штрафы с камер в бюджеты на будущие периоды.

Подобная практика возмущает не только рядовых автомобилистов. «Привязка к количеству правонарушений - исторически сложившаяся и абсолютно извращенная форма планирования», - отмечал ранее первый зампред комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Даже силовики видят проблемы. «В 2018 году в области дорожного движения средствами автоматической фиксации зафиксировано около 120 миллионов правонарушений. Это означает, что почти каждый житель России совершил административное нарушение», - обозначил проблему заместитель генпрокурора Александр Буксман. Хотя по-хорошему мерилом эффективности работы МВД должно быть уменьшение числа нарушений, а не их бурный рост и уж точно не пополнение бюджетов. Господин Буксман на профильном заседании поднял и еще один важный вопрос - государственно-частное партнерство в сфере контроля за дорогами. «Во многих субъектах Российской Федерации для создания систем фотовидеофиксации используется институт концессионных соглашений, заключаемых между органами власти и частными компаниями. Порой по их условиям предпринимателям причитается до 90 процентов доходов от штрафов, наложенных с помощью камер», - подчеркнул чиновник. То есть штрафы становятся источником прибыли для частного сектора.

Коммерсанты помогают штрафовать

Сама по себе идея ГЧП в теории хороша: если у бюджета региона лишних денег на камеры нет (даже простенькая «тренога» стоит от 700 тыс. до двух миллионов рублей в зависимости от комплектации). А вот поделиться с коммерсантами частью штрафа они вполне могут. Однако фактически в этом случае происходит подмена цели. Если изначальная цель состоит в снижении аварийности, то задача коммерсанта - извлечение коммерческой выгоды. И это ожидаемо приводит к обширнейшему перечню перегибов. Кроме привычки подобных дельцов «сидеть в кустах», так как до сих пор нет нормы, обязывающей предупреждать водителей о видеofиксации знаком (вернее, норма есть, но она рекомендательная), камеры ожидаемо ставятся не там, где они снизят аварийность, а там, где можно больше «срубить» штрафов с водителей. Хорошим примером такой «дорожной ловушки» может служить участок дороги с разрешенной скоростью 60 км/ч, где без какой-либо причины висит знак с ограничением скорости «40». Если еще вспомнить, что Верховный суд признал в прошлом году законной установку камер под временными (желтыми) знаками, то создать такую скоростную ловушку еще проще. Достаточно «забыть» знак после дорожных работ. Это, кстати, косвенно подтверждает и статистика зафиксированных нарушений, где уверенно лидирует (70-80% штрафов) превышение скорости. Федерация автовладельцев России (ФАР), которая проверяла, как подобные камеры установлены, неоднократно находила небрежности и откровенные нарушения, которые, естественно, приводили к ошибочным и незаконным штрафам.

Подобная практика установки «треног» как попало уже привела к массовому недовольству водителей. К тому же она пагубно действует на систему обеспечения безопасности дорожного движения в целом. «Несколько лет назад мы проводили опрос, и большая часть автовладельцев считали, что камеры реально помогают снизить аварийность. Подобный же опрос недавно показал, что почти все считают камеры средством заработать денег», - говорит активист и координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его словам, эффективность штрафов как меры профилактики из-за порочных практик сведена на нет, так как «дорожные ловушки» изначально сделаны для того, чтобы водителя оштрафовать.

Фактически объемы злоупотреблений и несовершенства достигли таких масштабов, что теперь приходится в срочном порядке менять сложившуюся ситуацию. В апреле этого года вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий вопросы транспорта, поручил Генпрокуратуре проверить законность установки частными компаниями средств видеofиксации на дорогах. А **Владимир Путин** в июле поручил изменить систему фотовидеofиксации нарушений ПДД - в том числе фактически запретить прятать камеры.

Ну и наконец, важно, что штрафы, полученные за текущий год, пойдут в дорожные фонды напрямую.

Льем на асфальт

Раньше штрафы поступали в бюджет региона, в котором они были собраны. И регион распоряжался этими деньгами по своему усмотрению. начала этого года собранные за нарушение ПДД штрафы пойдут в дорожные фонды. Напомним, дорожные фонды существуют с 2011 года, основной источник их пополнения - акциз на топливо. После того как в 2014 году был произведен налоговый маневр (пошлины на топливо снизили, а налог на добычу полезных ископаемых повысили), дорожные фонды сильно пострадали: в них стало поступать меньше денег. Если в 2016 году доход от акцизов на бензин составил 293 млрд рублей, то в 2017-м - 219 млрд.

Это и стало одной из причин того, что **Минтранс** решил перенаправить штрафы в фонды. Заодно субъекты федерации больше не смогут затыкать штрафами дыры в бюджете. Ранее Вячеслав Лысаков оценил закон как справедливый, так как это снизит мотивацию региональных властей гнаться за максимальной «доходностью» этой статьи.

Нечто подобное происходит и с платными парковками - правда, масштабы там немного другие. Деньги за стоянку в центре Москвы начали брать с ноября 2012 года, к настоящему времени зона платной парковки расширилась практически до МКАД. В других регионах, пусть и с некоторым запозданием, происходит тот же процесс. «Главная цель проекта платного парковочного пространства не получение дохода, а упорядочение парковки, сокращение числа нарушений, создание благоприятной, комфортной среды для пешеходов, городского транспорта и автомобилистов», - говорят в ГКУ «Администратор московского парковочного пространства» (АМПП).

Однако тарифы на парковки неуклонно растут, чем и объясняется заметный рост доходов от московских парковок в последние годы - 11,6 млрд рублей в 2018 году против 5,6 млрд рублей в 2017-м. Причиной роста самих тарифов городские власти называют переполненность парковок. «Когда количество парковочных мест заполняется более чем на 80 процентов, во всем мире есть один рецепт - увеличение цены парковочного места», - объяснял ситуацию мэр Москвы Сергей Собянин. Сейчас в городе свыше 81,8 тыс. платных парковочных мест, притом что, по данным ГИБДД, в 2019 году количество зарегистрированных в Москве машин составляет более 7,2 млн.

Однако не все принимают эту логику. Как ранее заявлял экономист Михаил Делягин, проблемы пробок решаются по принципу недобросовестных врачей из платных и дорогих клиник: лечить, но не до конца. В качестве истинной причины экономист назвал не комфорт жителей столицы, а опять-таки же больший объем штрафов и платежей за парковки.

Аналогичной точки зрения придерживается и Петр Шкуматов. «Платная парковка влияет на нарушение правил парковки только косвенно, - говорит он. - Если людям надо приехать, они приедут. И 380 рублей в час их не остановят. Кроме того, как ни парадоксально, платные парковки увеличивают загруженность прилегающих дорог». Оборачиваемость (количество приезжающих и уезжающих машин) на бесплатном месте в разы ниже. «Максим Ликсутов говорил про пять машин в день на одном парковочном месте. А значит, эти пять машин должны приехать и уехать. Как итог, движение в этих местах получается непропорционально интенсивнее - растет нагрузка дорожной сети», - объясняет механизм г-н Шкуматов. И именно поэтому, по его оценкам, количество парковочных мест было в центре Москвы значительно сокращено, в противном случае весь центр стоял бы в бесконечной пробке.

Еще стоит напомнить, что кроме Москвы, где уровень жизни традиционно выше, недовольство граждан непопулярными мерами (а платные парковки - мера определенно непопулярная) оказалось настолько сильным, что вылилось в акты вандализма. Например, за две недели работы парковок в Воронеже пропали более 170 знаков о платной парковке и пострадали десятки паркоматов. Аналогичная история происходила в Санкт-Петербурге. Не стоит забывать, что эти парковки еще и оказались по итогу убыточными. В частности, на 115 млн рублей, которые были вложены в воронежские парковки, за год удалось заработать 86 млн рублей, из которых большая часть ушла на текущие нужды и налоги.

ООО «Городские парковки», если верить их данным, на возврат инвестиций в воронежские парковки в итоге направили только 0,45 млн рублей.

В Екатеринбурге ситуация примерно такая же: в 2017 году МБУ «Городская служба автопарковок» заработало 8 млн рублей, а бюджет организации составил 28 млн рублей. По состоянию на прошлый год в систему парковок было вложено 300 млн рублей.

Очевидно, что проекты региональных платных парковок будут стараться подтягивать до «успешного» московского уровня, а значит, тарифы определенно будут расти.

И это без учета того, что нагрузка из налогов и платежей на население отнюдь не падает. Автовладельцам приходится дополнительно к этому списку платить еще и транспортный налог, на который приходится более половины всех имущественных налоговых поступлений от физических лиц (55%, или 132,1 млрд рублей в 2018 году).

А штрафы в России вовсе не такие низкие, как принято считать. Например, на среднюю зарплату немец может превысить скорость и заплатить штраф 57 раз, русский же, если штраф поднимут до трех тысяч рублей, - всего 15 раз. Сейчас пока еще 91.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.7; КАМЕРА СМОТРИТ В СЕТЬ; В КРУПНЫХ ГОРОДАХ РАЗРЕШИЛИ НЕ ОБОЗНАЧАТЬ КОМПЛЕКСЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ЗНАКАМИ

ГИБДД не сможет штрафовать водителей, используя дорожные камеры, координаты которых не размещены в сети в публичном доступе. Это станет основанием и для отмены уже вынесенных постановлений. Таковы положения методики по установке автоматических камер на российских дорогах — разработанный **Минтрансом** документ утвердило правительство, он уже направлен в регионы. Ведомство также устанавливает особые условия для крупных городов, на территории которых установлено более 100 комплексов фиксации нарушений,— здесь предупреждать водителей о камерах знаками не нужно. Документ не обладает необходимой юридической силой, обращают внимание эксперты, для реализации этих положений нужны изменения в КоАП.

Проектный комитет **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** утвердил финальную редакцию методики размещения дорожных камер. Документ, о подготовке которого “Ъ” неоднократно рассказывал, разработан по поручению **Минтранса** Российским дорожным научно-исследовательским институтом, **Росавтодором**, госкомпанией «Автодор» и ГИБДД. Методику, по сведениям “Ъ”, уже довели до региональных властей с помощью электронной системы «Эталон» **Минтранса**.

В финальной редакции документа (“Ъ” удалось ознакомиться с ним) появились важные новшества.

Так, в первой версии говорилось: если в населенном пункте размещено более 1 тыс. комплексов фиксации нарушений (стационарных или мобильных), на въезде в город достаточно нанести предупреждающую дорожную разметку, а координаты камер — опубликовать в сети. Информационные таблички 8.23 «Фотовидеофиксация» в таких случаях не нужны. Первоначально на подобную привилегию претендовала только Москва, поскольку в столице используется более 2 тыс. комплексов. «Обнародование координат в интернете намного информативнее, чем установка таблички, которую 90% водителей даже не замечают»,— объяснял в интервью “Ъ” столичный вице-мэр Максим Ликсутов. Теперь подобное право получают города, где установлено более 100 камер: от информационных табличек смогут отказаться Казань, Санкт-Петербург, Севастополь, Новосибирск, Краснодар и другие. В Казани таблички устанавливаются перед каждым стационарным комплексом, рассказал “Ъ” директор ГБУ «Безопасность дорожного движения» Республики Татарстан (эксплуатирует камеры в регионе) Рифкат Минниханов: «Убирать их, думаю, мы не будем».

Размещение данных о камере в сети становится обязательным условием для вынесения штрафных постановлений, а отсутствие этих данных — условием для отмены штрафа, говорится в документе.

Подобную норму президент **Владимир Путин** поручил ввести еще в июле. При этом сама по себе методика носит рекомендательный характер. Закрепленные документом положения должны пройти апробацию, затем их закрепят в постановлении правительства, пояснял глава **Минтранса Евгений Дитрих**, не назвав при этом сроков. До

подразделений ГИБДД, по данным “Ъ”, документ никто не доводил. Для легализации нормы об отмене постановлений потребуется внести поправки к КоАП, предусмотрев, что фиксация правонарушений автоматическими средствами допускается только при соблюдении ряда условий, пояснил “Ъ” адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. «В самом постановлении также необходимо предусмотреть указание об обязательности предупреждения,— говорит он.— Если этого нет, фотоматериал будет считаться доказательством, полученным с нарушением закона, а потому не имеющим силы».

«Правительство, чтобы успокоить население, принимает документ, который по факту работать не будет, юридической силы не имеет,— говорит первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков.— Хотя сама по себе норма правильная. Мы обязательно пропишем ее в кодексе». Напомним, работа над поправками к КоАП сейчас фактически заморожена: по поручению премьера Дмитрия Медведева готовится новый кодекс, который заработает с 2021 года. Президент поручил ввести механизм отмены штрафов с необозначенных камер до 1 февраля 2020 года. Региональные ГИБДД могут по собственной инициативе отправлять в брак такие штрафы, но вопрос обжалования пока остается открытым, говорит источник “Ъ” в МВД.

Информация о камерах в интернете может служить дополнительным, но не основным источником информации, считает эксперт по дорожным комплексам Григорий Шухман, значит, таблички «Фотовидеофиксация» должны остаться на дорогах. «Водитель не обязан иметь навигатор, смартфон или планшет с базами камер,— поясняет господин Шухман.— Многие водители не разбираются в этих гаджетах, нельзя ущемлять их право на информирование». Кроме того, говорит эксперт, любые системы картографии с базами камер нужно постоянно актуализировать, чтобы они отображали достоверную информацию. Доказать, что на момент вменяемого в вину нарушения камера не была обозначена, будет сложно, особенно если информация о штрафе придет с задержкой, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4186746>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.12.9; ПУТЕВОЙ ДОХОД: МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ 5-10% РЖД; ВЕДОМСТВО СЧИТАЕТ, ЧТО ЭТО ПРОСТИМУЛИРУЕТ МОНОПОЛИЮ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ НАРАВНЕ С ДРУГИМИ ГОСКОМПАНИЯМИ

Дивидендную политику РЖД отправили на доработку. Размер выплат госкомпания должны определить первый замглавы правительства и министр финансов Антон Силуанов, а также вице-премьер **Максим Акимов**. Такое поручение (копия выдержки из документа есть у «Известий») глава кабмина **Дмитрий Медведев** дал в ответ на жесткую критику Минфином финансово-инвестиционного плана госкомпаний на 2020–2022 годы, который сейчас не предусматривает выплаты дивидендов. Как рассказали «Известиям» знакомые с ситуацией федеральные чиновники, чтобы дисциплинировать корпорацию, министерство настаивает на приватизации 5–10% ее акций за 200–400 млрд рублей и привязке зарплат топ-менеджмента к рыночной стоимости бумаг.

Убежали от Минфина

В Белом доме 28 ноября состоялось специальное заседание, посвященное финансовому плану и инвестиционной программе РЖД на 2020–2022 годы. Как сообщил знакомый с ходом встречи высокопоставленный источник в финансово-экономическом блоке правительства, Минфин выступил с резкой критикой дивидендной политики госкомпаний. По его словам, ведомство не устроило, что корпорация в обозримой перспективе не планирует выплачивать дивиденды.

Усомнилось министерство и в эффективности ее программы капиталовложений, главным образом — в рамках **нацпроекта** по развитию магистральной инфраструктуры. По итогам встречи **Дмитрий Медведев** поручил Антону Силуанову и Максиму Акимову до 27 декабря проработать вопрос о выплате дивидендов РЖД. Впрочем, параметры финплана и инвестпрограммы монополии глава правительства утвердил (копия поручения есть у «Известий»).

В пресс-службе кабмина оперативно не ответили на вопрос о дивидендах и приватизации РЖД. Но, как пояснил собеседник «Известий», с точки зрения Минфина наиболее эффективный способ разрешить противоречия — приватизировать госкомпанию и привязать систему мотивации ее руководителей к курсовой стоимости акций. Эту информацию подтвердил и источник в ведомстве.

— РЖД — одна из немногих госкомпаний, которая регулярно уклоняется от правительственных рекомендаций довести показатель дивидендных выплат до 50% прибыли по МСФО. Мы считаем, что правильно было бы выпустить 5–10% (акций РЖД. — «Известия») в свободное обращение и привязать вознаграждение менеджмента к динамике капитализации. Фактически сейчас компания представляет отраслевые министерства, хотя должна действовать в интересах своего акционера — Российской Федерации, — рассказал собеседник «Известий» в Минфине.

По предварительным оценкам, на бирже стоимость такого пакета акций монополии может находиться в диапазоне 200–400 млрд рублей.

Общая сумма доходов госкорпорации по МСФО по итогам 2018-го составила 2,4 трлн рублей против 2,3 трлн годом ранее. За аналогичные периоды общество получило соответственно 35 и 140 млрд рублей чистой прибыли. Дивиденды монополии по обыкновенным акциям за предыдущие два года составили 8,8 и 5,1 млрд рублей. Практически все крупнейшие госкомпании по настоянию Минфина уже перешли к 50% выплатам дивидендов. Например, «Роснефть», «Ростелеком», «РусГидро» и другие.

Оставить или продать

Дискуссия о продаже РЖД активно ведется с момента, как Антон Силуанов поручил Минэкономразвития подготовить «более амбициозный план» приватизации госкомпаний, добавил собеседник «Известий». По его словам, отраслевые ведомства выступают категорически против этой идеи.

Ранее Минфин предложил повторно рассмотреть возможность приватизации «Транснефти», РЖД, «Аэрофлота», «Россетей», «РусГидро», заявлял замглавы ведомства Алексей Моисеев. Ориентировочно их продажа может быть запланирована на 2021 год. В идеале государство должно владеть 50% акций госкомпаний. Это позволяет обеспечивать требуемый уровень контроля, говорил **замминистра**.

Прежде чем приватизировать такую крупную компанию, необходимо четко понять, зачем это делать и какими будут последствия, заявил директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. По его словам, такой шаг может простимулировать компанию более тщательно соблюдать нормативы по выплатам дивидендов или улучшить контроль за расходами, но это вовсе не означает, что корпорация станет лучше с точки зрения потребителей ее услуг — граждан или бизнеса. Всегда есть риск в результате приватизации получить вместо государственной монополии частную: это может отразиться на тарифной сетке и путевом хозяйстве госкомпаний.

С его точкой зрения не согласна руководитель направления «Фискальная политика» экономической экспертной группы Александра Суслина. Она уверена, что при приватизации государству — основному акционеру — в любом случае придется считаться с интересами частных инвесторов, благодаря чему эффективность управления корпорацией повысится. Она добавила, что приемлемую для страны стоимость перевозок или качество инфраструктуры можно контролировать с помощью регулирования отрасли.

В пресс-службе Минфина на вопросы «Известий» о том, каким должен быть размер выплат РЖД, сообщили: «вопрос дивидендной политики прорабатывается, решений нет». На просьбу прокомментировать целесообразность приватизации там не ответили.

Впрочем, Минфин, несмотря на планы РЖД, всё же заложил ожидания дивидендов от госкомпаний в бюджет на 2020–2022 годы. Ведомство рассчитывает получить от монополии 187,1 млрд рублей за три года. К тому же в 2017–2018 годах компания получила субсидии из бюджета в размере 56,7 и 48,2 млрд рублей соответственно. Взносы РФ в уставный капитал РЖД за 2017–2018 годы составили 78 и 60,6 млрд рублей.

Официальный представитель Максима **Акимова** заявил, что четкой позиции по дивидендной политике пока нет, она будет определена ближе к концу срока исполнения поручения. Отвечая на вопрос о приватизации, он сослался на заявление вице-премьера,

сделанное в ноябре. Тогда **Максим Акимов** сообщил журналистам, что предпосылок к продаже РЖД пока не видит.

Увеличение дивидендов по сравнению с уже утвержденными показателями затруднит выполнение мероприятий **нацпроекта** по развитию магистральной инфраструктуры, которые планируется профинансировать из собственных средств монополии, заявили в пресс-службе **Минтранса**. Там добавили, что это также усложнит достижение целей, определенных майским указом президента. От комментариев по возможной приватизации там отказались.

В РЖД, отвечая на вопрос о дивидендах, заявили, что информация об этом содержится в ее долгосрочной программе развития до 2025 года. В документе сказано, что для финансирования запланированных в том числе поручениями правительства и майскими указами президента инвестпроектов необходимо до 2025 года сохранять всю чистую прибыль в распоряжении госкомпании. Дивиденды монополия будет платить только по своим привилегированным акциям: 10 млн рублей в 2019 году и 4,47 млрд с 2020 года. Возможную приватизацию РЖД в компании комментировать не стали.

<https://iz.ru/951185/dmitrii-grinkevich/putevoi-dokhod-minfin-predlozhit-privatizirovat-5-10-rzhd>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.9; «ЗВЕЗДА» ИСПЫТЫВАЕТ ПЕРЕГРУЗКИ; ВЕРФЬ НЕ УСПЕВАЕТ СТРОИТЬСЯ И СТРОИТЬ ОДНОВРЕМЕННО

Как стало известно “Ъ”, дальневосточная верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) уже столкнулась с проблемой исполнения текущих заказов. Несмотря на ударные темпы строительства верфи, ряд важных объектов еще не запущены, в связи с чем предлагается отсрочить строительство танкеров-продуктовозов. В то же время с 2025 года при выходе на полную мощность прогнозируется недозагрузка верфи. В «Роснефти» утверждают, что проблем с исполнением текущих заказов нет.

Верфи «Звезда» в 2019–2021 годах грозит проблема избыточной загрузки мощностей, следует из результатов технологического аудита, подписанного как курирующими ведомствами, так и основными заказчиками (есть у “Ъ”). Актуальная производственная программа «Звезды» в 2018–2027 годах предусматривает строительство 66 судов, из них по 37 заключены контракты. Основным заказчиком остается «Роснефть» и ее структура «Роснефтефлот». Так как ряд объектов верфи еще только строится, остается риск затягивания сроков по существующим контрактам и тем, которые планируется заключить в 2019–2020 годах, говорится в отчете.

Возможным выходом из ситуации называется перенос строительства танкеров-продуктовозов типа MR на менее загруженный период с 2023 года.

В плане-графике «Звезды» указано, что у верфи есть контракт на три таких судна с «Совкомфлотом» и идут переговоры еще по трем для «Роснефтефлота».

Другим решением проблемы может стать кооперация с иными судостроительными предприятиями и технологическими партнерами. Как сообщал “Ъ” 2 декабря, «Звезда» уже подписала контракт на поставку «материального пакета» для строительства пяти газовозов для проекта «Арктик СПГ-2» с технологическим партнером верфью Samsung. Согласно документу, 75% работ от стоимости судна будет сделано корейцами. Также рассматривается возможность привлечения на помощь других верфей региона: Славянского судоремонтного завода (изготовление надстроек судов), «Восточной верфи» (трапы, крышки люков), Находкинского судоремонтного завода (дельные вещи).

В то же время по мере ввода в эксплуатацию основных производственных объектов после 2025 года прогнозируется недозагрузка верфи даже с учетом перспективных договоров, отмечается в отчете.

В «Роснефти» “Ъ” заверили, что мощностей «Звезды» даже на этапе строительства достаточно для выполнения всех действующих заказов без переноса сроков их исполнения и это подтверждается проведенными технологическими аудитам. В группу компаний Дальневосточного центра судостроения и судоремонта входят ряд предприятий, способных в плановом режиме поддерживать исполнение заказов судоверфи, уточнили в

«Роснефти». Межзаводская кооперация существует, например, с Дальзаводом и ВП ЭРА, что является нормальной мировой практикой в судостроительной отрасли.

Однако источники “Ъ” утверждают, что, несмотря на ускоренные темпы строительства производственных площадок и цехов, некоторые важные мощности не введены, что затрудняет исполнение текущих заказов — в частности, не закончен трубогибочный цех. Собеседники “Ъ” допускают отклонение от графика строительства танкера Aframax и многофункционального судна снабжения. Кроме того, добавляют они, несмотря на усилия по обучению и привлечению персонала, его не хватает: сейчас на верфи работают 3,2 тыс. человек, а нужно порядка 8 тыс.

Один из собеседников “Ъ” поясняет, что для верфи, которая «только проходит период становления», у «Звезды» очень сложная производственная программа: никто в мире не строил сверхмощный атомный ледокол «Лидер», и до сих пор неясно, как монтировать грузовую систему на газовозах Arc7, которых должно быть построено 17 штук. Поэтому говорить о новых заказах рано, «пусть осияют то, что уже нахватили», полагает источник “Ъ”.

Надежда Малышева из PortNews полагает, что «Звезда» постарается сосредоточиться на более сложных и рискованных заказах для сторонних компаний, в том числе 17 газовозах для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2». Говорить о перспективах загрузки после 2025 года слишком рано, отмечает эксперт. Она полагает, что, если «Звезду» удалось обеспечить текущими заказами в столь короткие сроки, пусть не без административного ресурса, при необходимости это можно сделать и после 2025 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4187285>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.9; НЕЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА: АВИАКОМПАНИИ ЖДЕТ КАДРОВЫЙ ГОЛОД; В БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 600 ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании уже через несколько лет рискуют столкнуться с нехваткой пилотов, восполнить которую действующие учебные заведения не смогут, сообщили «Известиям» в профсоюзе летного состава (ПЛС) России. Кадровый голод начнет ощущаться уже в 2021–2023 годах из-за ухода на пенсию большого числа «возрастных» летчиков. Чтобы решить проблему, необходимо радикально поднимать зарплату пилотов-инструкторов и обновлять материальную базу училищ, что требует дополнительного финансирования. Сэкономить бюджетные деньги можно за счет негосударственных учебных центров, отмечают эксперты.

Попали в «яму»

Сегодня в стране примерно 3850 пилотов в возрасте от 50 до 60 лет. Это выпускники 1980–1991 годов, на которые приходился пик развития гражданской авиации в СССР. Об этом рассказал «Известиям» глава ПЛС России Мирослав Бойчук. В предыдущий десятилетний период летчиков этой возрастной категории было примерно на 600 человек меньше, почти все они уже на пенсии. Поэтому количество специалистов, отправляющихся на заслуженный отдых, будет ежегодно на 40–50 человек больше, чем сейчас.

— Уже в 2021–2023 годах мы столкнемся с негативной тенденцией по нехватке летного состава. В целом в ближайшие десять лет дефицит составит те самые 550–600 человек, — отметил он.

Учебные заведения при нынешнем количестве курсантов также не смогут перекрыть образовавшуюся «кадровую яму», полагает он. Всего в год в стране выпускают около 730 пилотов, из них примерно 250 — институты, остальных — училища. Но уже через несколько лет потребность может возрасти до 800 и более летчиков.

Для того чтобы ликвидировать намечающийся кадровый голод, по словам Мирослава Бойчука, еще 3–4 года назад летным училищам нужно было увеличивать набор на 20–30 человек ежегодно. Поскольку этого не было сделано, нагонять нарастающее отставание между выбывающими «возрастными» пилотами и новичками будет всё сложнее.

Исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает эти опасения справедливыми. Проблемы, по его словам, заключаются в нехватке как инструкторов, без которых невозможно «налетать» нужное количество часов для

получения диплома, так и исправной учебной авиатехники. Недостаток инструкторского состава связан в первую очередь с низкими зарплатами: по данным ПЛС, пилот-инструктор получает 60–70 тыс. рублей в месяц против 300 тыс. рублей у летчиков в авиакомпаниях.

— Если по пилотам самолетов ситуация напряженная, то по вертолетчикам — просто катастрофическая. Выпуск курсантов на этом направлении практически приостановлен, дипломы получают единицы, — сказал Олег Пантелеев.

Проблемы стали ощущаться с 2017 года, сейчас дефицит по пилотам вертолетов очень острый и он с каждым годом усиливается, подтвердил «Известиям» летный директор «ЮТэйр — Вертолетные услуги» Дмитрий Стрельцов.

В профсоюзе полагают, что одним из вариантов решения проблемы может стать освобождение от службы в армии выпускников летных училищ (около 500 человек в год) за счет расширения действующих и создания новых военных учебных центров. Кроме того, необходимо эффективнее использовать кадровый резерв «возрастных» пилотов и поднять зарплаты инструкторам в учебных заведениях. По словам Мирослава Бойчука, предложения профсоюза в целом поддерживают в **Минтрансе** и Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиации). В министерстве переадресовали вопросы «Известий» в агентство, там на запрос на момент публикации не ответили.

Без резервов

В России более 100 компаний-эксплуатантов воздушных судов (ВС), парк техники которых за последние три года вырос на 309 единиц, сообщил на форуме «Транспорт России» в ноябре начальник управления летной эксплуатации Росавиации Максим Костылев. Общее число воздушных судов, включая самолеты и вертолеты, составляет более 2,7 тыс. единиц. В стране также растут объемы пассажирских авиаперевозок: по итогам прошлого года они увеличились на 10,6%, до 116,2 млн пассажиров, за 10 месяцев 2019-го — на 11,2%.

Если в нынешнем году потребность авиаперевозчиков в пилотах самолетов составляет 611 человек, то в 2020-м она вырастет до 828, в 2021-м — до 837, а в 2022-м — до 873, следует из материалов Росавиации (есть у «Известий»).

При этом имевшийся кадровый резерв, по словам Мирослава Бойчука, практически исчерпан.

— Несколько лет назад на рынке было от нескольких сотен до полутора тысяч пилотов без работы. Сейчас практически все выпускники училищ и авиационных вузов, у которых нет задолженности по налету часов, трудоустроены, — отметил он.

В ноябре 2019 года **замминистра** транспорта Александр **Юрчик** говорил, что учебные заведения сейчас способны полностью закрывать проблему вторых пилотов, но на рынке ощущается дефицит командиров воздушных судов (КВС).

Источник «Известий», близкий к Росавиации, сказал, что в ведомстве признают проблему подготовки летных кадров и в целом поддерживают инициативы ПЛС. Там считают недостаточным объем бюджетного финансирования, который в настоящее время не учитывает особенности подготовки пилотов — выполнение норм налета часов и связанные с этим траты (на поддержание летной годности ВС, обеспечение ГСМ, содержание аэродромов, аэронавигационные расходы и т.д.). В частности, Росавиация совместно с **Минтрансом** подготовила предложения о приведении зарплаты летно-инструкторского состава к сопоставимой с оплатой труда пилотов авиакомпаний, для этого необходимо повысить ставку летного часа, добавил он.

В авиакомпаниях о возможном недостатке пилотов в ближайшие годы говорят осторожно. В «Уральских авиалиниях», «ИрАэро», Nordwind заявили «Известиям», что проблем с пилотами у них нет. В «Уральских авиалиниях» добавили, что к ним на работу переходят летчики из других авиакомпаний, а также есть желающие среди курсантов училищ. Представитель «ИрАэро» отметил, что у компании периодически возникают проблемы с бортпроводниками.

О том, что на фоне обновления парка и расширения сети ощущается дефицит как КВС, так и вторых пилотов, прямо заявили в Smartavia (бывшая «Нордавиа»).

— Мы приглашаем летный состав из других авиакомпаний, предлагая лучшие условия работы, и проводим переобучение пилотов малой авиации и выпускников училищ, — сказал официальный представитель авиакомпании.

Другие крупные перевозчики на запросы «Известий» не ответили.

Даже если авиакомпании в «низком» зимнем сезоне – 2019/20 чувствуют себя относительно комфортно, это не значит, что ситуация не изменится к худшему в обозримой перспективе, считает Олег Пантелеев. Для того чтобы сгладить негативные эффекты на рынке авиаперсонала, необходимо дополнительное госфинансирование — на увеличение зарплат инструкторского состава и поддержание летной годности авиатехники, считает эксперт. Выходом из ситуации, по его мнению, было бы привлечение к подготовке пилотов негосударственных авиационных учебных центров (АУЦ). Они могли бы более гибко реагировать на возрастающий спрос на рынке, чем госструктуры, которые зависят от возможностей бюджета. Сейчас, по словам Олега Пантелеева, АУЦ — кузница кадров только для авиации общего назначения: частные, корпоративные полеты и т.д.

По данным ПЛС, подготовка одного пилота в училище стоит 3,5 млн рублей (курс обучения 2 года 10 месяцев), в высшем учебном заведении — около 4 млн (5 лет). Таким образом, только само образование — без учета тренировочных полетов, расходов на закупку и обслуживание авиатехники, тренажеров и так далее — обходится отрасли около 1 млрд рублей в год.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

По данным ПЛС на ноябрь 2019 года, в авиакомпаниях РФ трудится порядка 14,2 тыс. пилотов, средний возраст — 45 лет. Женщин около 200 человек, или 1,5%, из них более 100 — в «Аэрофлоте». Это немного — например, в Индии, которая лидирует по числу женщин в авиации, они составляют до 20% летного состава.

В России также мизерное количество иностранных летчиков — 28 человек на все авиакомпании. Причина — неконкурентоспособные зарплаты (примерно на 35–40% ниже, чем за рубежом) и жесткие требования по здоровью.

Зарплата КВС в России — 400–500 тыс. рублей, второго пилота — 200–300 тыс. рублей. При этом в период с 2015 по 2018 год из РФ уехали работать за границу около 500 пилотов. В основном они отправляются на работу в Китай, Вьетнам, Южную Корею, Индию, Индонезию и Японию.

<https://iz.ru/951472/aleksandr-volobuev/neletnaia-podgotovka-aviakompanii-zhdet-kadrovyyi-golod>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.12.9; ДЕНЬГИ ОТДЕЛЬНО, ПЛАНЫ ОТДЕЛЬНО; ГОСКОМПАНИИ ПРЕДСТАВИЛИ «ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ» ПО РАЗВИТИЮ СКВОЗНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Госкорпорации, в июле подписавшие соглашения о развитии семи сквозных технологий, представили «дорожные карты» по их развитию: по итогам первого обсуждения было утверждено пять карт, две — отправлены на доработку. При этом, по словам вице-премьера Максима Акимова, госкомпании не должны стремиться к технологической монополии, скупая все перспективные стартапы, бюджетная же поддержка в рамках федерального проекта «Цифровые технологии» будет распределяться не напрямую, а через институты развития.

Госкомпании, подписавшие соглашения о развитии отдельных сквозных технологий, не должны скупать на рынке «все, что шевелится», основная задача — создание экосистем, в которых могут выживать частные инициативы, заявил вице-премьер Максим Акимов на форуме «Глобальное технологическое лидерство» в Сочи. «Мы будем следить за тем, чтобы роль лидера была сосредоточена на создании диверсифицированной и ориентированной на поддержку разнообразия экосистемы, а не на монополизацию технологической повестки», — пояснил чиновник, добавив, что сосредоточить такие компетенции внутри правительства было бы сложнее.

Также вице-премьер сообщил, что в рамках пятого антимонопольного пакета рассматривается вопрос ограничения крупных компаний в возможности поглощать технологические стартапы.

Всего на развитие так называемых сквозных технологий до 2024 года предполагается выделить 258 млрд руб. Форм поддержки, по словам Максима Акимова, будет три: участие в капитале, субсидирование процентных ставок и гранты. В сеть институтов поддержки войдут Фонд содействия инновациям, РВК, VEB Ventures, «Роснано», Российский фонд развития информационных технологий, РФПИ и «Сколково». Также одна мера поддержки — прямое субсидирование — будет закреплена за Минкомсвязью. На форуме обсудили и «дорожные карты» развития конкретных технологий, подготовленные госкомпаниями.

Напомним, в июле Сбербанк стал ответственным за искусственный интеллект, «Ростех» — за квантовые сенсоры, блокчейн и интернет вещей, «Ростелеком» и «Ростех» — за беспроводные технологии связи (5G), «Росатом» — за квантовые вычисления, а РЖД — за квантовые коммуникации. По итогам стресс-тестов семи карт две из них — по квантовым сенсорам и блокчейну — были отправлены на «глубокую проработку».

В корпорациях указывают, что они не будут получать средства напрямую из бюджета, но смогут влиять на выделение поддержки институтами развития. В Сбербанке отметили, что финансирование пойдет на создание инфраструктуры, в частности, облачного сервиса, банк и сам вложит в нее сопоставимые средства (пока именно Сбербанк активнее всех покупает стартапы на достаточно зрелых стадиях). В «Ростехе» заявили: «Нам лишь дали разработать «дорожную карту» за свой счет, а средства пойдут через институты развития». Что касается конкуренции, то в области квантовых сенсоров, по мнению директора по особым поручениям Василия Бровко, пока не так много стартапов, а в сетях пятого поколения слишком высокий для них порог вложений. Российские операторы связи, по его словам, должны стать трамплином для появления производителей телеком-оборудования. В РЖД пояснили, что занимаются квантовыми коммуникациями из-за важности вопроса безопасности при передаче данных. В «Ростелекоме» заявили, что главной задачей при реализации карты видят выполнение функции квалифицированного заказчика для оборудования под сети пятого поколения, в котором должны использоваться российские технологии, а также появление ИТ-сервисов для таких сетей (что требует, в частности, решения вопроса с частотами). При этом глава МТС Алексей Корня заметил, что «кто формирует техническое задание, тот и получает затем преференциальные возможности», поэтому важно привлечение всех участников рынка для сохранения конкурентной среды. Риском же он считает вероятность того, что к моменту готовности оборудования для 5G в мире передовой технологией может стать уже 6G.

Впрочем, даже реализация карт госкорпорациями не дает гарантии появления технологических компаний глобального уровня. По словам главы ФРИИ Кирилла Варламова, остается вопрос, что корпорации будут делать с теми прорывными технологиями, которые будут разработаны. «Если использовать в своих целях, то ни о каком глобальном технологическом лидерстве говорить не приходится», — предупредил он, отметив, что корпорации тем не менее формируют спрос на проекты, которые ранее были поддержаны институтами развития. «Если Сбербанк берется за искусственный интеллект, то хотелось бы, чтобы он поставлял эти технологии на все рынки», — добавляет господин Варламов. Глава Фонда содействия инновациям Сергей Поляков, в свою очередь, заметил, что 90% предпринимателей не создают бизнес, чтобы продать, а хотят расти, хотя иногда «неравный брак» с корпорациями неизбежен, если нужен доступ к их заказам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4187453>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.06; ГРУППА ВИС СТАЛА ПЕРВЫМ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Первым претендентом на строительство моста через Лену в Якутии, которое недавно одобрил президент, оказалась группа ВИС Игоря Снегурова. Конкурс на этот мост проводился еще в 2014 году, но проект отложили из-за Крымского моста

Группа ВИС Игоря Снегурова подала первую заявку на строительство моста через реку Лену в Якутии, следует из материалов закупки. Сбор заявок на реализацию проекта продлится до 17 января 2020 года, других претендентов пока нет.

Тендер был объявлен 2 декабря, тогда же «дочка» ВИС, Восьмая концессионная компания, направила заявку на заключение концессионного соглашения с правительством Якутии. Она оценила стоимость моста в 83,1 млрд руб. (с НДС): 54,2 млрд руб. планируется получить из республиканского бюджета, оставшиеся 28,9 млрд — заемные средства. Предполагается, что концессия будет заключена на 25 лет.

Представитель ВИС подтвердил РБК подачу заявки, отказавшись от дальнейших комментариев до завершения конкурса. «Нам интересны проекты, которые отвечают миссии группы, — это реализация стратегических инфраструктурных проектов для развития России», — говорил Снегуров в интервью РБК в марте 2018 года. Через полгода после этого на Восточном экономическом форуме ВИС правительство Якутии и китайская China Railway Construction Corporation (CRCC) подписали меморандум о строительстве дорожной инфраструктуры в республике, включая строительство моста через Лену.

Зачем нужен мост через Лену

Проект строительства моста через Лену с платной автодорогой получил поддержку президента Владимира **Путина**, заявил 18 ноября глава Якутии Айсен Николаев. «За прошедший год проделана большая работа. На сегодня проект организации строительства моста готов. Есть поддержка федеральных министерств, определен вариант прохождения трассы, проведены переговоры с потенциальными инвесторами», — написал тогда он в Facebook. РБК направил запрос в пресс-службу правительства Якутии.

Из-за отсутствия моста Якутск — единственный из крупнейших городов России, который не имеет круглогодичного наземного транспортного сообщения с выходом на федеральную дорожную сеть. Зимой автомобили передвигаются по зимнику, летом — на пароме. «В целях ускоренного экономического роста Дальнего Востока и Республики Саха (Якутия), повышения инфраструктурной связности территории и укрепления единого экономического пространства страны <...> приказываю по результатам предложения общества с ограниченной ответственностью «Восьмая концессионная компания» <...> принять решение о возможности заключения концессионного соглашения на представленных в предложении о заключении концессионного соглашения условиях», — говорится в приказе министра экономики республики Майи Даниловой от 2 декабря, с которым ознакомился РБК. В случае если в 45-дневный срок с момента объявления тендера (до 17 января 2020 года) не будут поданы другие заявки, концессионное соглашение будет заключено без конкурса с инвестором, выступившим с инициативой построить мост, то есть с «дочкой» ВИС.

Согласно заявке «дочки» ВИС, мост планируется открыть к 2025 году, среди заявленных целей его строительства — обеспечить круглогодичную транспортную доступность к федеральной дорожной сети для 70% населения региона. ВИС уже не первый раз берется за строительство мостов. В декабре 2017 года она начала строить мост через Обь в Новосибирске стоимостью около 40 млрд руб., а в июне 2019 года заключила контракт на строительство моста через Калининградский залив стоимостью 35 млрд руб.

Предполагается, что легковые автомобили через Лену смогут ездить по мосту бесплатно, для всех остальных транспортных средств (преимущественно грузовиков) оплата составит от 1 тыс. до 4 тыс. руб. в зависимости от категории и года реализации проекта. Длина моста — 3 км, а подходов к мосту — 11 км.

Какие еще есть претенденты на этот проект

Работа над проектом строительства моста через Лену начиналась еще в 2013 году. Тогда правительство Якутии провело тендер, по итогам которого в марте 2014 года победителем стала компания «Транспортные концессии Саха», но контракт с ней так и не был заключен. Тогда строительство моста оценивалось в 64 млрд руб., из них концессионеры должны были взять на себя только 15% этой суммы (9,6 млрд руб.), а оставшиеся 54,4 млрд руб. планировалось привлечь из федерального бюджета. Однако проект был заморожен, официальная причина его приостановки не называлась, но вместо моста через Лену правительство решило выделить средства на строительство Крымского моста через Керченский пролив, необходимость которого возникла после присоединения Крыма в 2014 году (обошелся в 228 млрд руб.).

«Тогда мы потратили существенные ресурсы на подготовку, вели переговоры с потенциальным генподрядчиком и было готово финансирование», — сказал РБК

руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитала» Олег Панкратов (ВТБ контролирует компанию «Транспортные концессии Саха»). У компании сохраняется интерес к этому проекту, добавил он, но не стал комментировать возможность подачи заявки на тендер или партнерства с группой ВИС.

Об интересе к проекту заявлял и гендиректор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев. «Мы обязательно будем подавать заявку <...> планируем участие и ближневосточных, и азиатских фондов в этом проекте», — говорил тогда он. 5 декабря представитель фонда отказался от комментариев РБК.

Вице-премьер **Максим Акимов** в ноябре 2019 года говорил, что у моста через Лену может быть несколько инвесторов, не уточняя деталей. Проект строительства моста через Лену интересный, и участников тендера будет несколько, уверен гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Концепция [строительства и эксплуатации моста] очень жизнеспособная. И параметры возврата средств инвесторов за счет сбора с грузовых автомобилей выглядят привлекательно», — пояснил эксперт.

<https://www.rbc.ru/business/06/12/2019/5de901939a79470b217a363f>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.12.06; «НОРНИКЕЛЬ» И «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» АРЕНДУЮТ ЛЕДОКОЛЫ «РОСАТОМА» НА 10 ЛЕТ

«Норникель» и «Газпром нефть» решили арендовать ледоколы «Росатома» на 10 лет вместо обычных 3-5. Они опасаются их дефицита в случае резкого роста грузопотока по Северному морскому пути, предусмотренного майским указом президента

«Норникель» заключил соглашение с «Атомфлотом», подконтрольным «Росатому», об аренде двух атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» на десять лет — до 2027 года с возможностью пролонгации до 2029 года, говорится в сообщении компании. Сейчас эти два атомных ледокола оказывают услуги по прокладке каналов в Енисейском речном бассейне и осуществляют проводку зафрахтованных «Норникелем» судов.

«Соглашение служит доказательством стратегического партнерства между сторонами, а также дополнительным гарантом соблюдения «Норникелем» обязательств по перевозке грузов в Норильский промышленный район», — говорится в пресс-релизе.

Аналогичные услуги «Атомфлот» оказывает и для «Газпром нефти» в районе Обской губы. Эта нефтяная компания также планирует подписать договор с «дочкой» «Росатома» об аренде атомных ледоколов на десять лет, сообщил РБК источник в «Атомфлоте» и подтвердил один из участников церемонии подписания соглашения, которое состоится в пятницу, 6 декабря, в Мурманске. В «Газпром нефти» на запрос РБК пока не ответили.

Зачем арендаторам 10-летние контракты

Ранее компании заключали договоры об аренде ледоколов на три-пять лет. Но планы развития Северного морского пути (СМП) вызывают у них опасения нехватки мощностей по проводке судов в будущем с учетом того, что в майском указе президента Владимира **Путина** поставлена цель увеличить грузооборот по маршруту до 80 млн т к 2024 году и сделать его круглогодичным. СМП — кратчайший маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком. По данным **Минтранса**, по итогам 2018 года, грузопоток по Севморпути составил 17 млн т.

Как пояснил РБК глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев, планы по началу круглогодичной навигации по Севморпути предполагают, что весь атомный ледокольный флот сконцентрируется на перевозке грузов в восточном направлении. Это, в основном, касается сжиженного природного газа (СПГ) НОВАТЭКа, который будет преимущественно поставляться в Китай и другие азиатские страны. Компания планирует к 2024 году поставлять до 47 млн т СПГ со своих заводов на Ямале и Гыдане. «Газпром нефть» с Новопортовского месторождения обеспечит еще 7 млн т нефти, а «Норникель» — 1,4 млн т металлов в год.

В прогнозе увеличения грузооборота по Севморпути Минвостокразвития также учитывало около 19 млн т угля «Востокугля» Дмитрия Босова, 4 млн т угля AEON Corporation Романа Троценко и нефть с Пайяхского месторождения «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов (5 млн т), а также ряд других проектов. Если «Востокуголь», «Нефтегазхолдинг» и компания Троценко реализуют заявленные проекты, то действительно будут большие проблемы с ледокольным обеспечением, поскольку суда

ледокольного класса Arc4 и Arc5 (в основном, используются для перевозки грузов по Севморпути) требуют ледокольного сопровождения в зимний период, отметил Григорьев.

Как планируется обеспечивать Арктику ледоколами

Представитель «Росатома» сообщил РБК, что риск нехватки ледоколов обсуждается, но пока, по подсчетам, их хватит до 2030 года. По его словам, нехватка ледоколов может быть ощутима в случае развития транзита по СМП (пока в плане Минвостокразвития заложен транзит по этому маршруту на уровне 0,5 млн т в год).

Сроки службы трех атомных ледоколов «Атомфлота» — «Таймыра», «Вайгача» и «Ямала» — истекают в 2027–2029 годах. Им на замену должны прийти ледоколы проекта 22220 (головной ледокол «Арктика», первый серийный ледокол «Сибирь», второй серийный ледокол «Урал» и еще два подобных ледокола, строительство которых пока не началось), а также три ледокола «Лидер».

Компании после 2027–2029 года будут вынуждены строить собственные ледоколы (не атомные), сообщил РБК источник, близкий к одной из компаний, перевозящих грузы по Севморпути. Поэтому они, в том числе, планируют рассмотреть различные варианты софинансирования и управления флотом с «Атомфлотом», добавил он.

Накануне **заместитель министра** финансов Андрей Иванов сообщил «Известиям», что Минфин нашел частных инвесторов для проекта «Росатома» по созданию ледокольного флота на Северном морском пути. Половину затрат на строительство судов согласились взять на себя, в частности, «Норникель» и НОВАТЭК, а также ряд других компаний, в том числе зарубежных, добавил он.

В пресс-службе «Росатома» пояснили, что частные средства будут задействованы в строительстве третьего и четвертого ледоколов серии ЛК-60 (проект 22220). Их стоимость составит 100 млрд руб., из которых 45 млрд руб. закладывается в госбюджет, а остальные средства должен привлечь «Росатом». Окончание строительства планируется к 2026 году.

«Мы посчитали, что расходы на создание этой инфраструктуры (ледоколов. — РБК), которая создается фактически под коммерческие компании [для перевозки грузов], неправильно полностью перекладывать на налогоплательщиков», — отметил Иванов. В результате поисков инвесторов на рынке удалось договориться с несколькими об участии в проекте в обмен на льготные условия по тарифам на проводку судов по СМП, уточнил он.

<https://www.rbc.ru/business/06/12/2019/5de8fff39a79470b36b2925c>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; БОЛЕЕ 40 ТЫС. БИЛЕТОВ НА «КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА» РАСКУПЛЕНЫ ПОЧТИ ЗА МЕСЯЦ ПРОДАЖ

Около 42 тысяч билетов на пассажирские поезда из Санкт-Петербурга и Москвы в Крым и обратно проданы примерно за первый месяц продаж, сообщила пресс-служба ФГУП «Крымская железная дорога» в пятницу.

«С момента начала реализации в железнодорожных кассах Крымской железной дороги реализовано 8 тыс. билетов в дальнем сообщении, а всего продано 41 тыс. 800 билетов», - говорится в пресс-релизе.

Продавать билеты на поезда с «материка» в Крым (из Петербурга - в Севастополь и из Москвы - в Симферополь) и обратно начали 8 ноября. За первые сутки были раскуплены более 5 тысяч билетов, из-за ажиотажа сайт компании-оператора работал с перебоями.

Билеты можно приобрести в железнодорожных кассах по всей России, на сайте оператора перевозок - транспортной компании «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва), в мобильном приложении «ГСЭ Билеты».

Перевозки начнутся в третьей декаде декабря этого года. Поезда будут идти по железнодорожной части моста через Керченский пролив, соединяющего Крымский полуостров с материковой частью РФ.

Компания ГСЭ в будущем намерена расширить географию перевозок в Крым - добавятся Кисловодск, Екатеринбург и Мурманск.

«Гранд Сервис Экспресс» создан в 2002 году, специализируется на железнодорожных пассажирских перевозках повышенной комфортности, в том числе на направлении Москва - Санкт-Петербург. В 2019 году руководство ГСЭ приняло решение расширить

географию маршрутов. По данным **Минтранса** России, эта компания сама выступила с инициативой стать перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым.

«Гранд Сервис Экспресс» не раскрывает список своих акционеров, заявил ее представитель «Интерфаксу» в начале ноября 2019 года.

ПРАЙМ; 2019.12.06; ВЛАСТИ РФ БУДУТ РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВУЮ ЭКОНОМИКУ ПО 11 НАПРАВЛЕНИЯМ - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АКИМОВ

Власти РФ будут развивать цифровую экономику по 11 основным направлениям, поддерживать технологические компании будут субсидиями, грантами и вхождением в капитал, заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** в ходе выступления на форуме «Глобальное технологическое лидерство».

«Направлений всего 10 плюс 1. Квантовые вычисления, квантовые коммуникации, квантовая сенсорика и метрология - это квантовый пакет, соответствующий полностью направлению по квантовым технологиям и цифровым сквозным технологиям. Технологии беспроводной связи, включая 5G, которые у нас распадаются на 5G, спутниковую связь и технологию интернета вещей; системы распределенного реестра, робототехника и сенсорика, новые производственные технологии, технологии виртуальной и дополненной реальности... И будет отдельный федпроект у нас до конца года - искусственный интеллект», - рассказал он.

Форм поддержки будет три: equity (участие в капитале), субсидии при субсидировании процентных ставок и гранты. В сеть институтов поддержки войдут Фонд содействия инновациям, РВК, VEB Ventures, «Роснано», Российский фонд развития интернет-технологий, РФПИ и «Сколково». «И одна мера поддержки закреплена за, собственно, Минкомсвязью, там нет оператора, там прямая субсидия», - отметил он.

Позднее **Акимов** сообщил журналистам, что формат 10+1 - окончательный вариант развития направлений цифровой экономики. «Мы в течение ближайшего времени ничего менять не будем. Понятно, это был в течение года сложный подбор, потому что есть у нас уже такой исторический трек Национальной технологической инициативы, есть дорожные карты, которые у нас разрабатывались по федпроекту цифровые сквозные технологии, есть соглашения с компаниями-лидерами. Что для нас было важно - чтобы из этого не создавать путаницу, чтобы не было между этими сущностями пересечения», - добавил он.

В НТИ входят восемь дорожных карт, так называемых «рынков» новых технологий, к их числу относятся «Автонет», «Маринет», «Аэронет» и другие; они представляют собой «первое поколение» карт высокотехнологичных рынков. В рамках **нацпроекта** «Цифровая экономика» в России планируется активно развивать семь сквозных цифровых технологий - «второе поколение» карт. К ним относятся разработка различных цифровых платформ промышленного «интернета вещей» и анализа «больших данных» (big data), машинного зрения и дополненной реальности, программных продуктов для создания высокопроизводительных гибридных систем хранения данных, различных технологий «умного» производства и другие.

Отдельно пять российских компаний - «Росатом», РЖД, «Ростех», «Ростелеком» и Сбербанк - разрабатывают карты «третьего поколения» по таким технологиям, как квантовые сенсоры, квантовые коммуникации и квантовые вычисления, новые поколения узкополосной беспроводной связи для «интернета вещей» и связи ближнего и среднего радиусов действия, а также новые поколения беспроводной связи (5G), блокчейн, новые производственные технологии и ИИ.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ В 2019Г МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 30 МЛН Т - ГЛАВА РОСАТОМА

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) в 2019 году может превысить 30 млн тонн, сообщил глава ГК «Росатом» Алексей Лихачев на встрече с коллективом ФГУП «Атомфлот» в честь 60-летия атомного ледокольного флота.

«Мы идем с опережением графика, план в этом году, вы хорошо знаете, был 26 млн тонн, и достигнут он был 15 ноября. Уверен, что мы превысим 30 млн тонн до конца года», - сказал Лихачев.

«Росатом» занимается добычей и обогащением урана, строительством и эксплуатацией атомных электростанций, его дочернее ФГУП «Атомфлот» - единственный в России заказчик и эксплуатант атомных ледоколов. Сейчас госкорпорация перевозками не занимается, ее ледоколы лишь проводят суда по Севморпути. В 2018 году она провела 331 судно суммарной вместимостью 12,7 млн тонн.

ТАСС; 2019.12.7; САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛА НА 100 КМ БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ

Ремонт объектов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» завершился в Саратовской области, по итогам года удалось отремонтировать почти на 100 км дорог больше, чем планировалось изначально в текущем году, сообщил ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Николай Чуриков.

«Мы можем говорить о завершении работ по национальному проекту в 2019 году. Вместо запланированного ремонта 221 км региональных дорог в Саратовской области по **нацпроекту** было отремонтировано 311 км», - сказал министр, добавив, что в этом году также ремонтировались дороги на городских уличных сетях двух крупнейших городов области - Саратова и Энгельса.

По словам министра, увеличения удалось достигнуть за счет экономии на торгах, а также за счет средств, которые удалось сэкономить после передачи нескольких дорог с регионального баланса на федеральный уровень.

«Среди объектов, отремонтированных в 2019 году, такие значимые дороги как трасса «Самара-Пугачев-Энгельс-Волгоград» - это крупная транспортная артерия с большим объемом транзитных грузоперевозок. Также закончен ремонт автотрассы Саратов-Дубки-Новая Липовка. Эта дорога - дублер до нового международного аэропорта Гагарин, по которой можно добраться до воздушной гавани в два раза быстрее, чем по ранее существующей трассе», - сказал министр.

Чуриков пояснил, что в 2019 году на ремонт дорог в области было выделено порядка 4,6 млрд рублей. В 2020 году планируется отремонтировать 267 км региональных дорог, на это будет направлено порядка 6 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/saratovskaa-oblast-v-2019-g-otremontirovala-na-100-km-bolse-dorog-cem-planirovalos>

ТАСС; 2019.12.06; В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2020 ГОДУ НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ УВЕЛИЧАТ РАСХОДЫ НА ДОРОГИ

Власти Забайкальского края в 2020 году планируют направить 6,5 млрд рублей на ремонт и реконструкцию автомобильных дорог, в том числе для проектов территории опережающего развития (ТОР) «Забайкалье», - это на 1 млрд рублей больше, чем в 2019 году, сообщили в пятницу ТАСС в региональном министерстве строительства, дорожного хозяйства и транспорта.

В конце ноября вице-премьер - полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев заявил, что управление строительством инфраструктуры на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке нужно передавать на уровень регионов. Сейчас этим занимается Корпорация развития Дальнего Востока.

«Дорожный фонд Забайкальского края в 2020 году увеличится более чем на 1 млрд рублей - до 6,5 млрд. Эти средства пойдут на реконструкцию и ремонт автомобильных дорог регионального и местного значения, которыми, в том числе, смогут воспользоваться резиденты ТОР «Забайкалье», - сказали в пресс-службе.

По национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в регионе планируют отремонтировать 158,9 км региональных дорог и 42,6 км дорог Читинской городской агломерации. «По национальному проекту предусмотрено федеральное финансирование в размере 560 млн рублей на улично-дорожную сеть Читинской агломерации, около 564 млн рублей - на мероприятия плана социального развития центров экономического роста, а также свыше 150 млн рублей - на развитие транспортной инфраструктуры сельских территорий», - уточнили в министерстве.

Источник ТАСС в администрации губернатора добавил, что глава региона Александр Осипов поручил к середине декабря уточнить перечень дорог, которые предстоит отремонтировать в 2020 году, учтя при этом и интересы резидентов ТОР.

Резиденты ТОР нуждаются в дорогах и ЛЭП

Как рассказал ТАСС и.о. вице-премьера Забайкальского края - министр инвестиционного развития региона Михаил Чуркин, резидентам территории опережающего развития «Забайкалье» в первую очередь нужны энергетическая и транспортная инфраструктура.

«Крупным инвестиционным проектам нужна энергия, а значит - строительство ЛЭП, подстанций, трансформаторов. Эта вызов для края не только в части строительства, но и в решении уже традиционного для нашего края вопроса - [снижения] тарифов на электроэнергию. Для реализации проектов потребуются и дополнительные объемы генерации электроэнергии. Не менее востребовано строительство автомобильных дорог - как технологических, так и общего пользования, мостов через реки», - сказал он.

И.о. вице-премьера края добавил, что некоторым проектам понадобится и железнодорожная инфраструктура - железнодорожные ветки, тупики, путепроводы. «Правительство края решает возникающие задачи совместно с РЖД. Задачи, которые ставит край, станут частью федеральных проектов развития железнодорожной сети, в том числе по повышению пропускной способности наших основных магистралей. Уже сейчас очевидно, что реализация экспортного потенциала Забайкальского края увеличит нагрузку на БАМ и Транссиб», - пояснил Чуркин.

Проекты, которые находятся в высокой степени готовности, помимо транспортной и энергетической инфраструктуры, нуждаются в строительстве социальных объектов. Например, в поселке Новая Чара, который находится возле крупнейшего в РФ Удоканского месторождения меди, запланировано строительство филиала Читинского горного колледжа имени М.И. Агошкова, физкультурно-оздоровительного комплекса, культурно-досугового центра, нового здания центральной районной больницы и жилья для работников социальной сферы.

«Как видите, задача обеспечения инвестиционного проекта необходимой инфраструктурой - сложная и комплексная, поэтому и подходить к ее решению нужно комплексно. Управляющая компания ТОР решает непосредственные задачи работы с инвесторами, заключения договоров с подрядчиками, контроля за ходом выполнения работ. Корпорация развития Забайкальского края ведет проекты до стадии вхождения в ТОР, помогает в разработке необходимой документации, проверяет соответствие проекта всем требованиям, при необходимости привлекает специалистов и консультантов. Она же решает вопросы выделения земельных участков для реализации проектов», - добавил Чуркин.

Правительство Забайкальского края, по его словам, ставит задачи комплексного развития отраслей и территорий, на которых реализуется проект, определяет приоритеты. Оно также занимается межведомственной координацией, находит варианты комплексного решения проблем - так, «чтобы развитие одного проекта становилось драйвером для развития других, для малого бизнеса, территорий».

<https://tass.ru/ekonomika/7280329>

ТАСС; 2019.12.06; СОТРУДНИКИ АСТРАХАНСКОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПОЛУЧИЛИ ПАТРУЛЬНЫЕ МАШИНЫ ПО НАЦПРОЕКТУ

Автопарк госавтоинспекции Астраханской области пополнился 64 патрульными автомобилями в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, машины будут работать на областных и федеральных трассах. Транспорт укомплектован современным оборудованием, которое позволит инспекторам на месте ДТП оказывать пострадавшим первую помощь, сообщила в пятницу пресс-служба губернатора региона.

«64 патрульных автомобиля марки Skoda Octavia оборудованы системой видеонаблюдения высокого качества, салон укомплектован носилками, медицинскими укладками для оказания первой медицинской помощи. Таким образом, инспекторы смогут на месте ДТП оказать пострадавшим доврачебную помощь. Машины приобретены в рамках федеральной целевой программы «Безопасность дорожного движения»

нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - говорится в сообщении.

Автомобили будут направлены в отдельные батальоны дорожно-патрульной службы, обслуживающие областную трассу и федеральную трассу, а также в отдельную специализированную роту ДПС. До конца года планируется поступление еще трех современных автомобилей УАЗ для госавтоинспекции.

«В Астраханской области ежегодно растет число зарегистрированных автомобилей, увеличивается поток транзитного транспорта. Я уверен, что новая современная техника позволит сотрудникам более оперативно реагировать в экстренных ситуациях и поспособствует повышению безопасности на дорогах», - сказал губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин перед вручением автомобилей.

По данным пресс-службы губернатора, в этом году в регионе произошло 1155 ДТП, погибли 77 человек. Астраханская область вошла в число 30 субъектов РФ, где возросла аварийность на дорогах.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sotrudniki-astrahanskoj-gosavtoinspekcii-polucili-patruulnye-masiny-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.12.06; РВК И РЖД БУДУТ РАЗВИВАТЬ ИННОВАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Российская венчурная компания (РВК) и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) намерены развивать инновационные решения в транспортной и других сферах. Соглашение о начале совместной работы подписано в пятницу на форуме «Глобальное технологическое лидерство».

«Предмет соглашения - создание комплексной экосистемы работы с инновациями через семейство венчурных фондов, акселератора на базе GenerationS от РВК, программ поддержки лидирующих исследовательских центров и развития квантовых технологий. Стороны будут работать над поиском, отбором, развитием и продвижением высокотехнологичных проектов для российской железнодорожной отрасли и транспортной инфраструктуры», - сказал ведущий церемонии подписания документа.

Как пояснили в пресс-службе РВК, компании планируют поддерживать проекты в области технологий транспортного машиностроения и приборостроения, новых материалов, роботизации, 3D-печати, аддитивных технологий, квантовых коммуникаций и «зеленых технологий». В рамках соглашения стороны будут проводить разработку и реализацию совместных проектов, в том числе с участием Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) для решения научно-технологических задач, которые стоят перед РЖД. Кроме того, РВК будет разрабатывать образовательные проекты, нацеленные на повышение уровня компетенций сотрудников РЖД в части работы со стартапами и построение корпоративной инновационной культуры.

<https://tass.ru/ekonomika/7282291>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/12/06/rzhd-zajmutsia-sozdaniem-innovacionnoj-infrastruktury.html>

ПРАЙМ; 2019.12.06; ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ ПОМОЖЕТ ГТЛК И РВК В ОТБОРЕ ПРОЕКТОВ «УМНОГО ТРАНСПОРТА»

Турецкая VOR IT Solutions присоединилась к проекту акселератора технологических стартапов на базе GenerationS, созданного Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и Российской венчурной компанией (РВК), говорится в сообщении ГТЛК.

ГТЛК и РВК в ноябре 2018 года подписали соглашение о создании совместного акселератора технологических стартапов на базе GenerationS. Сообщалось, что команды стартапов, прошедшие акселерацию, получают возможность запустить пилотные проекты с компаниями-партнерами ГТЛК (РЖД, «Камаз», ОАК, ГСС, «Вертолеты России», ОСК и другими).

«ГТЛК, VOR и РВК подписали трехстороннее соглашение о сотрудничестве при реализации акселерационной программы для проектов в транспортной отрасли. В рамках

соглашения компании будут совместно заниматься поиском, отбором, поддержкой и продвижением российских и международных высоких технологий, а также инновационных разработок в транспортной отрасли на базе корпоративного акселератора ГТЛК на платформе GenerationS от РБК», - говорится в сообщении.

Эксперты VOR IT Solutions окажут поддержку в оценке инновационных проектов для акселератора, примут участие в акселерационной программе в качестве менторов, а также окажут консультационно-методологическое сопровождение отобранных проектов. Кроме того, компания проведет оплачиваемые пилоты со стартапами, которые будут отвечать интересам бизнеса VOR IT Solutions, добавляется в сообщении.

«... Мы уверены, что российские инновационные технологии могут принести огромную пользу инновационной воронке нашей компании. Мы рады заключить новое технологическое партнерство с корпоративным акселератором Государственной транспортной лизинговой компании на базе GenerationS (РБК) для поддержки инновационных разработок в транспортной отрасли», - сообщил коммерческий директор VOR IT Solutions Хусейн Хусейноглу, слова которого цитирует ГТЛК.

ТАСС; 2019.12.6; СТРАНЫ ШОС ПРИЗВАЛИ К СОЗДАНИЮ НОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ПРОСТРАНСТВЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Страны - члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) призвали к расширению транзитно-логистических возможностей региона за счет создания новых мультимодальных логистических центров. Об этом говорится в документе, опубликованном в пятницу по итогам круглого стола «Расширение торгово-логистического сотрудничества в рамках ШОС».

«В целях повышения конкурентоспособности и привлекательности международных и региональных транспортных коридоров, пролегающих через территории государств - членов ШОС, участниками [круглого стола] отмечена важность дальнейшего углубления многостороннего сотрудничества в расширении транзитно-логистических возможностей региона путем создания новых и модернизации действующих международных маршрутов и мультимодальных центров логистики на пространстве организации, развития международной транспортно-логистической системы», - сказано в документе.

Отмечается, что «мультимодальные логистические центры, являясь важным узлом системы международных транспортных сетей, играют особую роль в эффективной организации логистической деятельности и обеспечении бесперебойного движения, перевалки, распределения и переработки трансграничных грузов».

В документе также подчеркивается, что «развитие партнерских связей между мультимодальными логистическими центрами, в том числе путем обмена информацией и инвестиционного сотрудничества, будет способствовать повышению эффективности функционирования международных транспортных коридоров евразийского региона».

Круглый стол «Расширение торгово-логистического сотрудничества в рамках ШОС, совместное строительство международных логистических и транспортных коридоров между Азией и Европой» состоялся в пятницу в городе Ляньюньган (провинция Цзянсу, Восточный Китай). В мероприятии приняли участие генеральный секретарь ШОС Владимир Норов, а также представители **министерств транспорта**, внешней торговли, таможенных служб, фитосанитарных ведомств, железнодорожных администраций, а также коммерческих компаний государств-членов ШОС.

ТАСС; 2019.12.9; ОБНОВЛЕННАЯ БИЛЕТНАЯ СИСТЕМА НА МЦД РАБОТАЕТ БЕЗ ПЕРЕБОЕВ

Билетная система на станциях Московских центральных диаметров после обновления работает корректно в условиях повышенного пассажиропотока. Об этом ТАСС в понедельник сообщил представитель оператора перевозок - «Центральной пригородной пассажирской компании» (ЦППК).

«Более 2,1 тыс. турникетов и валидаторов на станциях Московских центральных диаметров работают в штатном режиме. Обновленная билетная система функционирует

корректно в условиях повышенного пассажиропотока и обеспечивает беспрепятственный проход на платформы», - сказал собеседник агентства.

Он отметил, что для помощи пассажирам на станциях у турникетов и валидаторов находятся сотрудники, которые подробно разъясняют особенности использования новой тарифной системы и объясняют необходимость валидации на вход и выход.

Благодаря вводу новой тарифной системы, новых выгодных абонементов, возможности бесплатной пересадки между МЦД, метро и МЦК, пассажиры Московских центральных диаметров получают внушительную экономию средств, которые раньше тратили на проезд. Так при поездках по Москве пассажиры будут ежедневно экономить на проезде до 50%, а пассажиры, приезжающие из Московской области в границах МЦД, до 75% при оплате билетом «Кошелек» карты «Тройка».

Итоговое полномасштабное тестирование проходило в три этапа на четырех направлениях - Савеловском, Белорусском, Курском и Рижском. Все турникеты и валидаторы были протестированы и на логику поездки. Тестирование велось больше недели.

«Турникеты и валидаторы на МЦД могут срабатывать до 4 секунд. Пожалуйста, подождите чуть-чуть, если «Тройка» не открывает проход сразу», - добавляется в сообщении в Twitter-аккаунте ЦППК.

<https://tass.ru/moskva/7296607>

RNS; 2019.12.9; ПРОЕЗД НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ ВНОВЬ СТАЛ ПЛАТНЫМ

Билетная система после обновления на станциях Московских центральных диаметров (МЦД) работает корректно в условиях платного проезда, сообщает агентство «Москва».

«Более 2,1 тыс. турникетов и валидаторов на станциях МЦД работают в штатном режиме. Обновленная билетная система функционирует корректно в условиях повышенного пассажиропотока и обеспечивает беспрепятственный проход на платформы», — говорится в сообщении ЦППК.

У турникетов и валидаторов продолжают дежурить сотрудники, которые объясняют пассажирам при необходимости правила новой тарифной системы и помогают в случае возникновения проблем.

<https://rns.online/transport/Proezd-na-Moskovskih-tsentralnih-diametrah-vnov-stal-platnim-2019-12-09/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/7295945>

ЭКСПЕРТ; ГРАММАТЧИКОВ АЛЕКСЕЙ; 2019.12.9; НОВЫЙ ГРУЗ ДЛЯ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ

Автоперевозчики бьют тревогу: вслед за введением системы оплаты проезда по дорогам «Платон» на них обрушивается новая напасть - создаваемая общероссийская сеть весогабаритного контроля. Ее пилотные элементы пока работают с серьезными сбоями, понижая рентабельность автоперевозок и выталкивая транспортные компании в серую зону

Почти три четверти российских автомобильных транспортных компаний получают несправедливые штрафы за якобы лишний вес своих машин, даже если они загружены по норме. При этом у 83% игроков рынка не получается обжаловать эти несправедливые штрафные санкции. Об этом говорят результаты опроса, проведенные ассоциацией «Грузавтотранс» и компанией Omnicomm, в котором приняли участие 240 крупных российских автомобильных грузоперевозчиков. «Грузоперевозки являются кровеносной системой экономики, и в России сейчас она оказалась под новым ударом в результате неотрегулированной работы весового контроля на дорогах», - заявил на прошедшем в Москве круглом столе, посвященном представлению результатов исследования, Владимир Матягин, президент ассоциации «Грузавтотранс».

Умные весы от операторов «Платона»

Проблема лишнего веса грузовиков в России - действительно острый вопрос. По оценке **Минтранса**, порядка трети всех грузовых машин сейчас передвигается с нарушением весовых норм, что влечет за собой тяжелые последствия. Во-первых, перегруженный грузовик чаще является причиной аварий - такой машине сложнее совершить маневр, остановиться в экстремальной ситуации, она легче уходит в занос на скользкой дороге. По данным ГИБДД, число ДТП с грузовиками в России велико: по итогам прошлого года произошло 10,9 тыс. аварий, в результате которых погибли 1700 человек.

Другой негативный эффект лишнего веса коммерческого автомобиля - ущерб от такого нарушения транспортной инфраструктуре, который, по словам дорожников, исчисляется триллионами рублей: загруженные под завязку грузовики разбивают дорожное полотно, а то и вовсе рушат целые мосты. Например, в прошлом году из-за перегруженного грузовика рухнул автомобильный мост над железной дорогой близ станции Свободный Амурской области, в результате чего было остановлено движение по главному пути Транссибирской магистрали. А в Мордовии из-за чрезмерно наполненного песком самосвала недавно упал 15-метровый мостовой переход, соединявший поселки Дубенки и Ардатово.

Безусловно, проблему перегруженности грузового автотранспорта нужно решать. Уже давно для грузовиков на дорогах установлены весовые нормы, но пока нет эффективной системы контроля за их соблюдением. Ключевым элементом отслеживания правильного веса грузовых машин должна стать сеть пунктов автоматизированной системы весогабаритного контроля (**АСВГК**), состоящая из «умных» дорожных весов, которые определяют вес автомобиля на ходу без участия человека и, подобно камерам превышения скорости, наказывают нарушителей, присылая им «письма счастья» со штрафами. В пилотном режиме такие пункты стали появляться в разных российских регионах в 2016 году, сейчас их насчитывается уже порядка сотни. А всего к 2023 году предполагается создать порядка 400 **АСВГК**, которые будут охватывать каждые 100-150 км федеральных трасс. Одновременно в ближайшие месяцы должен быть объявлен конкурс на выбор оператора этой общероссийской системы весогабаритного контроля, итоги которого предположительно будут подведены к середине следующего года. Основным претендентом на победу хорошо знаком перевозчикам - это компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), где 50% принадлежит бизнесмену Игорю Ротенбергу. РТИТС уже является оператором многострадальной системы платы за проезд по дорогам «**Платон**», вызвавшей в свое время бурю протеста дальнбойщиков.

Несправедливые штрафы

Формируемая система весового контроля вызывает серьезное беспокойство у участников рынка автомобильных перевозок, которые говорят, что сейчас ее элементы работают с серьезными сбоями, причиняя много проблем транспортным компаниям. «Нынешняя система пунктов весогабаритного контроля - это, скорее, не контрольный, а репрессивный механизм для отрасли грузоперевозок», - заявляют транспортники.

Многие нынешние пункты весового контроля работают с ошибками - они неправильно определяют вес грузовика и несправедливо выписывают штрафы. Согласно опросу «Грузавтотранса», с такой ситуацией регулярно сталкивается большинство компаний. «Более чем 80 процентам компаний не удастся обжаловать эти несправедливые штрафы, прежде всего из-за того, что у мелких и средних логистических организаций нет своего качественного юридического отдела, - говорит Владимир Матягин. - Недавно наша ассоциация подключилась к процессу оспаривания таких штрафов, и только в Свердловской области нам удалось обжаловать 320 несправедливо выписанных постановлений о штрафах».

Много претензий у транспортников и к действующим сейчас передвижным пунктам весового контроля, когда инспекторы ГИБДД совместно с представителями **Ространснадзора** выборочно взвешивают на дорогах грузовой транспорт. Согласно опросу, больше всего несправедливых штрафов водители получают как раз на таких передвижных пунктах.

«Инструкций и норм, регулирующих использование весов на передвижных площадках, не существует, - говорит Владимир Матягин. - Такие весы могут устанавливаться на неровную поверхность, с наклоном. Кроме того, в морозы в таких местах часто

отсутствует отвод влаги, а также необходимый в мороз подогрев, в результате чего весы работают со сбоями и могут существенно завышать реальные показатели веса транспортного средства».

«Качество работы самих аппаратных комплексов по автоматическому взвешиванию оставляет желать лучшего, - соглашается Дмитрий Иевлев, генеральный директор компании «АвтоПЭК». - Наблюдается много случаев, когда нарушения максимально допустимой нагрузки были зафиксированы ошибочно, а конструкция некоторых аппаратов допускает погрешность в пределах десяти процентов. Много вопросов сейчас касается и механизма информирования водителей и оспаривания выписанного штрафа. Часто о нарушении водитель сразу узнать не может - только из постановления, пришедшего по почте, когда уже прошло много времени после самого события. Так что если скоро автоматическими рамками будут охвачены все дороги страны, то с проблемами работы системы АСВГК столкнутся все перевозчики».

Много вопросов у перевозчиков и к измерению весового перегруза по осям автомобилей. Допустим, общий разрешенный вес определенных видов трехосных грузовиков сейчас составляет 25 тонн, соответственно, на второй и третьей оси (над которыми расположен грузовой отсек) норма составляет восемь тонн. Это несправедливо, считают грузоперевозчики, так как существуют разные типы грузов и некоторые из них, например сыпучие, могут перемещаться по кузову во время движения, к тому же водитель часто не может контролировать, насколько равномерно, скажем, экскаватор грузоотправителя загрузил ему щебень из карьера. «Наш автомобиль с щебнем остановили на передвижном посту, и он показал перевес на одну из осей, - рассказал «Эксперту» в кулуарах круглого стола руководитель одной из транспортных компаний. - Вызвали эвакуатор, пока он ехал, водитель с лопатой в руках перекидал часть щебня в заднюю часть кузова, после чего повторное взвешивание на ось показало норму, и машину отпустили».

Согласно опросу ассоциации «Грузавтотранс», самая распространенная сумма единовременного штрафа за перевес сейчас составляет 150 тыс. рублей, это значительная сумма для логистического бизнеса. Представители ассоциации заявляют, что во избежание рисков таких высоких штрафов представители многих автотранспортных компаний уходят в серую зону - они умышленно превышают нормы загрузки автомобилей, откупаясь взятками от надзорных органов, где процветают коррупционные схемы:

66% перевозчиков регулярно получают предложения «решить вопрос» с перегрузом в обход закона, говорится в результатах опроса. «Наш опрос показывает, что 37 процентов компаний недогружают транспорт на 20 процентов, чтобы избежать штрафов за перегруз. Таким образом, легальному транспортному бизнесу становится все сложнее конкурировать с услугами серых перевозчиков, ведь они в расчете откупиться от надзора могут, например, вдвое перегрузить машину и, соответственно, вдвое больше заработать на одном рейсе. И это больно бьет по тем компаниям, которые хотят работать в легальном правовом поле», - сетует Владимир Матягин.

Взвешенный подход

Нельзя сказать, что регулятор ничего не делает, чтобы устранить несовершенство системы весового контроля коммерческого автотранспорта. В настоящее время Госдума рассматривает законопроект о внесении поправок в закон об автомобильных дорогах, где обещано учесть претензии бизнеса. Например, поправки подразумевают, что на пунктах автоматического взвешивания водитель сможет получать информацию о перегрузе в течение пяти минут. Однако транспортные компании заявляют, что этого мало. Они требуют более жесткого контроля весового оборудования, введения погрешности взвешивания, снижения штрафов.

Действенным методом решения весовых проблем, по мнению дальнбойщиков, могло бы стать введение нормы, согласно которой за перевес грузовика должен отвечать не только перевозчик, но и грузоотправитель: за эту меру высказываются 53% участников опроса.

Одновременно к процессу развития системы контроля можно было бы привлечь и автопроизводителей. «Решить проблему ошибочных штрафов за перевес помогло бы обязательное оснащение производителями своих грузовиков датчиками осевой нагрузки, - считает Алексей Черкашин, начальник отдела российского экспедирования логистической

компании «Даксер». - То есть ввоз и продажа новых грузовиков, не оснащенных такими устройствами, могут быть запрещены. Не думаю, что такая мера сильно отразится на себестоимости грузовых автомобилей».

«Дополнительную сохранность дорог могут обеспечить камеры видеофиксации, - полагает Дмитрий Макаревич, руководитель технической службы международной логистической компании Itella в России. - В качестве примера приведу региональную дорогу, около которой, скажем, расположен песчаный карьер. Специфика работы тут известна и перевозчикам, и государственным органам: тут чаще всего наблюдается перевес по максимальной массе. Знаками можно было бы ограничить движение автомобилей только в одном направлении через весогабаритный контроль, а закрытые для транзита зоны оснастить камерами видеофиксации. Вместо карьера объектом таких мер может быть металлобаза, зернохранилище, завод железобетонных изделий и прочее. Так что можно искоренить эту проблему при должном подходе и желании, но ни того ни другого пока не наблюдается».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.12.6; ОДНОЗНАЧНО «ПРОТИВ»; ГЛАВА МВД НЕ ВИДИТ РЕЗОНА СНИЖАТЬ НЕШТРАФУЕМЫЙ ЛИМИТ СКОРОСТИ

Глава МВД Владимир Колокольцев обозначил позицию ведомства по довольно жаркому вопросу, касающемуся всех водителей поголовно. А именно о предложении снизить нештрафуемый порог скорости с 20 км/ч до 10 км/ч. Он заявил, что МВД против такого снижения.

«В начале текущего года на правительственной комиссии, которую возглавляет заместитель председателя правительства по обеспечению безопасности дорожного движения, МВД выразило свою позицию против снижения администрируемого порога с 20 км/ч до 10 км/ч», - цитирует Владимира Колокольцева ТАСС.

Он также отметил, что инициатива этого нововведения не принадлежит министерству. И подчеркнул, что МВД выступает за увеличение скорости на автомагистралях.

Напомним, ранее глава правительства **Дмитрий Медведев** в ходе приема граждан в центральном офисе «Единой России» усомнился в целесообразности такого снижения. По его словам, как человека, который тоже за рулем сидит, во всяком случае иногда, эти 10 км/ч часто «не ловятся» даже самими водителями. Введение штрафа приведет к тому, что к ответственности будут привлекать граждан, у которых не было намерений нарушать правила дорожного движения.

Напомним, что нештрафуемый порог 20 км/ч появился у нас в 2013 году. Связано это было с массовым оснащением дорог комплексами автоматической фотовидеофиксации нарушений. До этого за превышение скорости на 10 км/ч водителю грозило предупреждение или штраф. А так как за выявленное нарушение с помощью камер можно назначить только минимальное наказание, то от наказания за превышение скорости на 10 км/ч решили вовсе отказаться. Это в свою очередь стало спасением водителей от огромного количества ошибочных штрафов, которые выносились при некорректной работе комплексов.

Но в 2018 году на правительственной комиссии по безопасности дорожного движения выступил глава столичного департамента транспорта Максим Ликсутов с предложением вернуть штраф за превышение скорости более чем на 10 км/ч. По его словам, сейчас комплексы довольно надежные и их погрешность не превышает 1 км/ч.

Но речь то идет не о надежности приборов, а о справедливости привлечения водителей. Во-первых, никто не отменял некорректной установки и отладки комплексов фотовидеофиксации. Во-вторых, сейчас на дорогах сложилась такая ситуация, что водителю приходится не столько следить за дорогой, сколько за огромным количеством всяких запрещающих и ограничивающих знаков, чтобы не попасть на штраф. Тут уже о безопасности речи не идет. Большинство таких ограничений устанавливается совершенно бессмысленно.

Напомним, яркий случай, когда в Москве на одном участке МКАД без объявления войны вдруг взяли и снизили скорость до 80 км/ч. Как выяснилось, на этом участке увеличилось

число аварий, и владелец этого участка дороги не нашел ничего более остроумного, как самовольно снизить на нем скорость. И такое происходит повсеместно по всей стране.

Именно по этой причине МВД еще на поручение вице-премьера Максима **Акимова** ответило, что сначала необходимо провести ревизию дорог и установленных на них ограничений скоростного режима. Привести все в порядок, убрать лишние ограничения, где-то повысить скоростной режим. И только после того, как порядок будет наведен, уже можно будет думать о снижении нештрафуемого лимита.

Затем, на совещании вице-премьеров, **Дмитрий Медведев** дал новое поручение МВД и правительственной комиссии изучить целесообразность снижения нештрафуемого порога. После приема граждан в офисе «Единой России», по всей видимости, будет дано третье поручение. Вероятно, высказывание Владимира Колокольцева - это уже ответ на него. Понятно, что именно эта позиция и будет отражена в ответе ведомства на поручения правительственной комиссии и премьер-министра.

Стоит отметить, что защитники прав автомобилистов также выступают резко против снижения нештрафуемого лимита. Объясняя это и некорректной работой комплексов фотовидеофиксации, и огромным количеством ловушек на дорогах, где местные власти устанавливают бессмысленные ограничения, и ставят камеры.

Чтобы избавиться от таких ловушек, уже внесены поправки в соответствующие законы. Согласно им, схемы организации дорожного движения должны будут согласовываться с Госавтоинспекцией.

Общественники также предлагают создать интернет-карту, на которой должны быть нанесены все легально установленные ограничения.

Напомним, что Госавтоинспекция провела социальную кампанию «Однозначно», цель которой убедить водителей в том, что то, что написано на знаках, надо соблюдать. Даже если водитель превысил скорость на 10 км/ч, несмотря на то, что за это не предусмотрено штрафа, превышение есть. И это превышение может стоить на дороге кому-нибудь жизни.

А что касается повышения скоростного режима, то как отметил **заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов**, уже весной на нескольких участках дорог скорость будет повышена со 110 до 130 км/ч. Точная дата пока не названа. **Замминистра** сообщил, что ведомство собиралось это сделать одновременно со снижением нештрафуемого лимита, но, по всей видимости, первоочередная задача все-таки навести порядок на дорогах.

<https://rg.ru/2019/12/06/vladimir-kolokolcev-mvd-protiv-snizheniia-neshtrafuemogo-limita-skorosti.html>

ТАСС; 2019.12.7; В РОССИИ ВВОДИТСЯ НОВЫЙ ДОКУМЕНТ НА АВТОМОБИЛЬ

Новый ГОСТ по способам информирования покупателей автомобилей о показателях экологичности и энергоэффективности транспортных средств вводится 31 марта 2020 года. В составе сопроводительных документов на автомобиль появится так называемая этикетка энергоэффективности. О чем она расскажет покупателям разбирался портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

В России вводится новый национальный стандарт РФ (ГОСТ Р), регулирующий способы информирования потребителей об энергоэффективности и экологическом классе автомобилей, следует из материалов Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт). Документ вступит в силу 31 марта 2020 года.

Как отмечается в документе, в составе сопроводительной документации при продаже или демонстрации к транспортному средству должна быть предоставлена так называемая «этикетка энергоэффективности». Требование распространяется на все автомобили массой до 3,5 тонн и оборудованные любыми типами двигателей (внутреннего сгорания, гибридными, электрическими). Исключение сделано только для тех изготовителей автомобилей, чей годовой выпуск не превышает 2 тыс. штук.

Вид так называемой этикетки многим уже привычен. Он аналогичен этикеткам на бытовой технике, которые информируют о классе энергопотребления. В отношении транспортных средств вводится семь основных классов энергоэффективности от А до G и три подкласса (A++, A+, B+). На высшую оценку A++ могут претендовать только машины

с нулевым выбросом CO₂. В целом класс А предполагает выбросы до 50 г/км CO₂; класс В от 51 до 95 г/км, класс С от 96 до 120 г/км. В самом последнем G - выбросом CO₂ свыше 221 г/км.

Кроме того, на этикетке энергоэффективности должны располагаться наименование и торговый знак изготовителя, марка и модель транспортного средства, вид потребляемого им топлива и официальное значение его потребления на 100 км пути (в литрах, кубических метрах и/или Вт-ч/км), а также запас хода. Также на этикетке должен быть указан экологический класс автомобиля (кроме электромобилей).

Аналогичные требования к маркировке в Европейском союзе действуют с 2010 года. Считается, что подобное информирование стимулирует производителей выпускать, а потребителей приобретать энергоэффективные транспортные средства, а значит позволяет уменьшить воздействие человека на изменение климата и экономит природные ресурсы.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-rossii-vvoditsa-novyj-dokument-na-avtomobil>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-vvodyat-novii-soprovoditelnyi-dokument-na-avtomobil-2019-12-07/>

ТАСС; 2019.12.7; В РОССИИ МОГУТ ИЗМЕНИТЬСЯ ПРАВИЛА СДАЧИ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

С 1 октября 2020 года в России могут измениться правила сдачи теоретического экзамена на права. Об этом ТАСС сообщил замначальника отдела организации регистрационно-экзаменационной деятельности ГИБДД России Николай Гиляков.

По его словам, в настоящее время существуют два комплекта экзаменационных задач по 800 вопросов на категорию АВ и CD, при этом в каждом экзаменационном билете кандидату предлагается ответить на 20 вопросов. Госавтоинспекция планирует изменить количество вопросов в билете, в зависимости от категории, с 20 до 50, увеличить продолжительность экзамена и пересмотреть процедуру оценки. Гиляков добавил, что на данный момент вопрос прорабатывается.

Ранее сообщалось, что с 1 октября 2020 года ГИБДД увеличит количество задач для теоретического экзамена, добавив вопросы, которые касаются психологических основ, безопасного вождения, медицины. Кроме того, ГИБДД планирует исключить «площадку» из экзаменов на права и проводить этот перечень испытаний в условиях городского дорожного движения на менее оживленных участках.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-rossii-mogut-izmenitsa-pravila-sdaci-teoreticeskogo-ekzamena-na-prava>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/GIBDD-planiruet-velichit-teoreticheskuyu-chast-ekzamena-na-prava-2019-12-07/>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.06 ; КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ МОСТОВ

Власти Костромской области намерены реализовать комплексную программу по ремонту мостов и привлечь для этого федеральное финансирование, в общей сложности на эти цели требуется 2,8 миллиарда рублей, сообщила администрация региона.

Губернатор Сергей Ситников посетил Кологривский район, чтобы оценить состояние некоторых проблемных мостовых переprav.

«Губернатор поставил задачу по реализации комплексной программы, направленной на ремонт мостов в регионе. Для этого Костромская область будет привлекать областное и федеральное финансирование. Только на следующий год на эти цели в региональной казне предусмотрено более 160 миллионов рублей», - говорится в сообщении.

Отмечается, что в Костромской области на дорогах регионального, межмуниципального и местного значения сегодня находится более 400 мостовых сооружений. По оценке департамента транспорта и дорожного хозяйства, ремонт различной степени сложности необходим на 153 сооружениях общей протяженностью более 5 километров.

«Необходимое для проведения ремонтных работ финансирование - более 2,8 миллиарда рублей. По требованию главы региона Сергея Ситникова администрация Костромской области уже направила заявку в **Федеральное дорожное агентство** для получения федеральных средств», - информируют власти.

Губернатор отметил, что мостов через небольшие речки в области много. По его словам, в этом году пять мостов отремонтировали. На эти цели было потрачено более 140 миллионов рублей из областного бюджета.

«Мы называем это ремонтом, но, по сути, речь идет о новых мостах - полностью меняется и опорная часть моста, и пролетная часть моста. С этого года начнется капитальный ремонт моста через реку Кострому в областном центре. Первые средства уже выделены. Но таких мостов, требующих ремонта, в области сегодня хватает. Будем заходить в федеральную программу. Полагаю, мы вопросы с федерацией решим, и мосты будут сделаны», - подчеркнул глава региона. Он отметил, что в будущем году планируется отремонтировать семь мостов.

<https://ria.ru/20191206/1562037333.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; МОСТ ЧЕРЕЗ Р.БЕЛУЮ ЗА 8,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В УФЕ

Новый мост через реку Белую будет возведен в Уфе, его строительство обойдется бюджетам Башкирии и республиканской столицы в 8,8 млрд рублей, следует из конкурсной документации, размещенной на сайте госзакупок.

Управление по строительству, ремонту дорог и искусственных сооружений администрации Уфы объявило конкурс с ограниченным участием для выбора подрядчика строительства моста, начальная цена - 8 млрд 779,7 млн рублей (включая НДС). Итоги конкурса планируется подвести 17 января 2020 года.

Подрядчик до декабря 2025 года должен будет построить в рамках первого этапа четырехполосный мост протяженностью 1,213 тыс. м, а также левобережный подход к нему длиной почти 5 км.

Новый мост через Белую станет частью транспортного коридора между двумя проходящими через Уфу федеральными трассами - М-5 и М-7.

ТАСС; 2019.12.06; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ К «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ ГЕКТАРАМ»

Работы по строительству дорожной инфраструктуры к «дальневосточным гектарам» начались в Хабаровском крае, проезд обеспечат к наделам вблизи двух сел, сообщается в пятницу на сайте правительства региона.

Президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству представить предложения по механизму создания инженерной инфраструктуры для земельных участков, выделяемых по программе «Дальневосточный гектар». Соответствующее поручение содержалось в перечне, данном по итогам встречи с представителями общественности Дальнего Востока во Владивостоке в сентябре.

«Инфраструктура обеспечит проезд к земельным наделам вблизи села Свечино Хабаровского района и Кругликовского сельского поселения района им. Лазо. Работы планируется завершить уже в следующем году», - говорится в сообщении.

В районе им. Лазо протяженность автомобильной дороги составит 9 км, дорога объединит три поселения - Зоевку, Кругликово и Владимировку. Там расположена самая крупная агломерация гектаров в крае, на которой компактно расположены более 500 участков. Землю владельцы в основном планируют использовать под строительство жилья, личное подсобное хозяйство и развитие фермерства. Стоимость работ составляет порядка 305 млн рублей. Дорога в Свечино в Хабаровском районе длиной 4,7 км обеспечит проезд к более чем 250 земельным участкам. Ее строительство обойдется в 133 млн рублей. Проведение работ по этим двум объектам не зависит от погодных условий, основную часть завершат с наступлением тепла.

Компактно расположенные участки также обеспечиваются электричеством. Так, со следующего года около земельных наделов в Кругликовском сельском поселении

появится 21 новая подстанция ЛЭП. Имеющихся мощностей уже не хватает для владельцев «дальневосточных гектаров». «Проектно-сметная документация разработана, общая стоимость составляет 138 млн рублей. По соглашению, работы выполнит ОАО «РЖД», - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/v-strane/7281387>

ПРАЙМ; 2019.12.06 ;»КАМАЗ» ПОПРОСИЛ «ГАЗПРОМ» ЗА 3 ГОДА ПОСТРОИТЬ НА ТРАССАХ ОКОЛО 10 ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК

«Камаз» попросил «Газпром» в течение трех лет построить около 10 автоматизированных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) на основных транзитных магистралях страны, рассказал журналистам глава компании Сергей Когогин.

«Мы попросили «Газпром» разработать эту программу с учетом хотя бы трёхлетнего периода. Не так много, порядка 10 станций всего», - пояснил Когогин.

В интервью РИА Новости в сентябре Когогин говорил, что компания просит «Газпром» скорректировать программу строительства газовых заправок, которая изначально была сориентирована на городские агломерации для заправки автобусов и коммунальной техники, с учетом потребностей большегрузного транспорта, который при росте цен на дизельное топливо оказался главным потребителем газа.

«Я очень рад, что эта тема развивается теперь хорошо вместе с «Газпромом», потому что мы видим, что инфраструктура каждый год серьезно расширяется - заправочные комплексы появились. ... Просто нам понадобилось сегодня внести коррективы в их программу. Мы объявили, что нам нужно в таких-то точках, они услышали. ... Мы вместе с (главой «Газпрома» - ред.) Алексеем Борисовичем Миллером в своё время сделали акцент на крупных городах, но эффективность - только при больших пробегах, а большие пробеги - только у магистральных тягачей. И мы стали просить их: поставьте на магистралях, прямо непосредственно на трассах, чтобы автомобиль не уезжал с трассы, обозначили точки на всех основных магистралях», - объяснил Когогин.

По его словам, «Газпром» позитивно отреагировал на данный запрос. «Много газовых заправочных станций оказалось на расстоянии более 5 километров от трассы. Представьте, надо съехать туда, подъехать, постоять в очереди, заправиться, вернуться. Для перевозчиков время и затраты на топливо равнозначны. Очевидно, в этой ситуации они предпочитают дизельное топливо, а не газ», - заметил он.

По его словам, именно из-за этого «Камаз» пошел на двухтопливную систему - газодизельные двигатели. «Это является сегодня хитом продаж - тягачи, где есть возможность и так, и так заправляться. Сейчас можно уже говорить, что проект газомоторного топлива в стране состоялся», - добавил он.

ПРАЙМ; 2019.12.06; «КАМАЗ» ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОБАВИТЬ ДЕНЕГ НА СУБСИДИЮ ПО ГАЗОМОТОРНОМУ ТРАНСПОРТУ

«Камаз» просит правительство добавить денег на программу субсидирования покупки техники на газомоторном топливе, рассказал журналистам глава предприятия Сергей Когогин.

«Мы рассчитываем, что субсидирование по газомоторной тематике будет хотя бы на уровне прошлого года (около 3,5 миллиарда рублей - ред.). При наличии сумм в бюджете увеличения не последовало. Это сильно ударило по нашим клиентам. Я обратился сейчас в правительство, чтоб они хоть что-то сделали, потому что, к сожалению, получилось так, что основные пострадавшие - это те, кто купил и хотел купить автобусы - это муниципалитеты, которые провели тендеры», - говорит топ-менеджер.

По его словам, в тендерной документации компания всегда оговаривала, что субсидия выплачивается лишь при ее наличии, но многие города не в состоянии оплатить полную стоимость автобуса, у них в бюджете на это не было денег.

«Я обратился к Дмитрию Николаевичу Козаку (вице-премьеру, курирующему автопром), чтобы он как-то посмотрел, есть возможность или нет. Нам самим от этого больших проблем нет, потому что у нас портфель заказов на автобусы большой вместимости уже на следующий год ушёл - до конца года по факту законтрактованы. Но все равно очень

обидно: жители ждали новых автобусов, а все эти тендерные процедуры в любом случае улетают далеко на второе полугодие. И мы, понимая, что будет дополнительное финансирование - по крайней мере, нас министерство промышленности заверяло в этом, мы просто работали в части грузовиков. Ну и в этом году вообще по газомоторному топливу при сегодняшнем диспаритете цен на газ и на дизельное топливо не нужно было уговаривать наших клиентов - они просто стремились купить машины», - отмечает Когогин.

ТАСС; 2019.12.06; HYUNDAI ОБСУЖДАЕТ С РОСАТОМОМ СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РФ ДЛЯ ВОДОРОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Hyundai Motor планирует начать поставки автомобилей, работающих на водородном топливе, на российский рынок, компания ведет переговоры с Росатомом о создании инфраструктуры для этой категории транспорта. Об этом сообщила управляющий директор Hyundai Motor в странах СНГ Анна Панарина в ходе Национального промышленного форума.

«Есть проблема с инфраструктурой... С Росатомом у нас была встреча. Мы с ними обсуждаем возможность использования водородного топлива и поставки сюда водородных автомобилей», - сказала она.

Панарина уточнила, что инфраструктуры для использования водородных автомобилей в России пока нет.

Hyundai Motor является одним из первых автопроизводителей в мире, выпускающих автомобили на водородном топливе. Компания на некоторых рынках предлагает две модели водородных автомобилей.

<https://tass.ru/ekonomika/7284573>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.06; СУД НЕ СТАЛ РАССМАТРИВАТЬ ИСК «МОСТОТРЕСТА», КАСАЮЩИЙСЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Арбитражный суд Московской области оставил без рассмотрения иск крупной строительной компании «Мостотрест» бизнесмена Аркадия Ротенберга к ГКУ Московской области «Дирекция дорожного строительства» (ДДС), следует из опубликованного определения суда.

Иск был заявлен об изменении условий госконтракта от 12 декабря 2016 года на строительство моста через Волгу в подмосковной Дубне. Как пояснил истец, заказчик внес коррективы в проектную документацию, в связи с чем изменился объем работ и увеличилась их стоимость – с около 8,8 миллиона рублей до более 9,2 миллиона рублей.

Поскольку изменение стоимости не превышало 10% от цены контракта, подрядчик предложил ДДС изменить контракт по соглашению сторон, однако ответчик от заключения соответствующего допсоглашения отказался. Он сослался на то, что объем и виды работ являются существенными условиями госконтракта, которые нельзя менять по соглашению сторон.

Суд расценил доводы ответчика как злоупотребление правом. При этом он принял во внимание, что ранее стороны уже однажды согласовали изменение договора, сопряженное с увеличением его цены на 12 миллионов рублей.

В то же время суд решил оставить иск без рассмотрения, посчитав, что истцом не полностью соблюден претензионный порядок урегулирования. По мнению суда, «Мостотрест» должен был обратиться к правительству Московской области, которое наделено правом менять условия контракта в тех случаях, когда его исполнение без таких изменений невозможно.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.8; ГРАФИК ПОДАН ПОД ПОСАДКУ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕШЛИ НА НОВОЕ РАСПИСАНИЕ

Железнодорожники пустили пассажирские поезда по 46 новым маршрутам, ускорили движение 334 поездов, отправили двухэтажные составы еще по трем направлениям. С 8 декабря РЖД перешли на новый график движения поездов.

Новый график вводится ежегодно во второе воскресенье декабря и действует в течение года. Он предусматривает назначение как круглогодичных, так и сезонных поездов, например, на период летних отпусков, пояснили «РГ» в Федеральной пассажирской компании (ФПК, пассажирская «дочка» РЖД). Специалисты анализировали спрос на различные направления, старались учесть пожелания пассажиров, чтобы предоставить максимальное количество мест и улучшить транспортную доступность регионов.

Из Москвы в Петрозаводск, Пензу и Брянск пойдут двухэтажные поезда. Теперь по стране курсируют 17 пар таких поездов на 13 маршрутах.

Новые поезда назначены на таких востребованных маршрутах, как Ростов - Краснодар - Туапсе, Омск - Владивосток, Москва - Муром - Нижний Новгород.

Увеличивается число дневных экспрессов. В частности, 14 новых поездов выходят на 8 маршрутах. Например, это Краснодар - Анапа, Ростов - Анапа - Новороссийск, Армавир Ростовский - Имеретинский курорт, Екатеринбург - Тюмень, Екатеринбург - Пермь, Хабаровск - Владивосток. Всего в новом графике будут курсировать 82 пары дневных поездов на 45 маршрутах, тогда как в графике на 2018/2019 годы было 69 пар поездов на 41 маршруте, уточняют в ФПК.

В итоге изменения затронут всю страну. В Уральском федеральном округе появятся новые маршруты электропоездов «Ласточка», которые свяжут Екатеринбург с Пермью и Тюменью. В Дальневосточном и Сибирском округах запускаются новые поезда Абакан - Москва и Омск - Владивосток.

С 25 декабря по 12 января РЖД запустят дополнительные поезда по самым загруженным маршрутам. Прежде всего усилят движение между Москвой и Санкт-Петербургом. На юг дополнительные поезда пойдут в Адлер и Новороссийск, на север - в Архангельск, Котлас, на восток - в Казань, Самару, Уфу, Челябинск, Ижевск, Оренбург и другие города. Дополнительные рейсы назначены из Санкт-Петербурга в Челябинск, Екатеринбург, Киров, Череповец, Архангельск, Смоленск и по другим популярным направлениям. Всего в праздничные дни на маршруты выйдет около 1,4 тысячи дополнительных поездов.

Вместе с появлением новых маршрутов на многих направлениях сократится время в пути. Ускорены 334 поезда - треть всех поездов, причем 44 поезда сократят время в пути больше чем на час. Например, поезд Астрахань - Москва будет идти быстрее на 3 часа 33 минуты, Томск - Анапа - на 3 часа 12 минут, а Новокузнецк - Санкт-Петербург - на 1 час 23 минуты. Количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» увеличено с 358 до 377.

Есть изменения и в графике движения международных поездов. Прямое и транзитное сообщение будет действовать по 15 маршрутам с 11 странами Европы и Азии. Среди них Финляндия, Германия, Франция, Польша, Австрия, Чехия, Италия, Китай. На маршруте Москва - Варшава - Прага частота курсирования поездов будет увеличена с одного раза в неделю до семи. Прага, по данным туроператоров, входит в тройку самых популярных зарубежных направлений на Новый год. Появились также новые международные поезда: Андижан - Уфа, Новороссийск - Баку, Гомель - Новозыбков. Всего железнодорожными администрациями стран СНГ и дальнего зарубежья назначено 65 пассажирских поездов. Из них 4 поезда будут находиться на совместном обслуживании с Россией.

В пригородном сообщении добавились 188 пар поездов, их количество достигло 3926 пар. Всего для обеспечения пассажирских перевозок сформированы 1244 состава поездов. В прежнем графике было 1177 составов, отметили в ФПК.

<https://rg.ru/2019/12/08/zheleznye-dorogi-pereshli-na-novyj-grafik-dvizheniia-poezdov.html>

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, КАЛЮК ЕВГЕНИЙ; 2019.12.6; СК НАШЕЛ ВИНОВНОГО В УТЕЧКЕ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ИЗ РЖД

По данным Следственного комитета, 26-летний житель Краснодарского края незаконно скопировал и выложил в интернет данные сотен тысяч сотрудников РЖД, в том числе руководства компании

Сотрудникам Следственного комитета (СК) при содействии управления «К» МВД и службы безопасности «Российских железных дорог» (РЖД) удалось выявить человека, виновного в утечке в интернет персональных данных нескольких сотен тысяч сотрудников компании.

В сообщении СК говорится, что обвинение в незаконном получении и разглашении коммерческой тайны (ч. 1 ст. 183 УК РФ) и неправомерном доступе к охраняемой информации (ч. 1 ст. 272 УК РФ) предъявлено жителю Краснодарского края 1993 года рождения.

По данным следствия, в июне 2019 года обвиняемый сумел получить доступ к внутренним ресурсам компьютерной сети РЖД, незаконно использовав учетные записи двух сотрудников компании. После этого он скопировал персональные данные нескольких сотен тысяч сотрудников РЖД, в том числе руководителей компании, и выложил их в интернет.

«Молодой человек признал вину в совершении указанной кибератаки на внутренние ресурсы ОАО «РЖД». В настоящее время следствием продолжается сбор доказательственной базы, расследование уголовного дела продолжается», - говорится в сообщении СК.

В пресс-службе РЖД РБК сообщили, что компания оказывала содействие в расследовании.

«В компании усилен контроль за соблюдением защиты информационных систем, прорабатываются дополнительные технические и организационные мероприятия по повышению уровня информационной безопасности», - сообщил собеседник агентства.

В августе на одном из сайтов были опубликованы имена, номера телефонов, должности, фотографии в форме и номера СНИЛС 703 тыс. сотрудников РЖД. Компания тогда заверила, что персональные данные пассажиров похищены не были, и начала служебную проверку. Позднее СК сообщил, что злоумышленники получили доступ к данным «в результате несанкционированного проникновения в информационные служебные ресурсы» РЖД.

В середине ноября один из пассажиров высокоскоростного поезда «Сапсан» сообщил, что сумел взломать его информационно-развлекательную систему и получить доступ к базе данных, в которой была информация по всем пассажирам «текущего и прошлых рейсов».

<https://www.rbc.ru/society/06/12/2019/5dea3f7b9a794785aae14353>

ТАСС; 2019.12.9; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ С НАЧАЛА ГОДА ПОГИБЛИ БОЛЕЕ 400 ЧЕЛОВЕК НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Более 400 человек погибли с начала 2019 года в Московском регионе на железной дороге, среди них свыше 30 человек - несовершеннолетние. Об этом ТАСС сообщили в субботу в управлении транспорта МВД России по ЦФО.

«Проблема железнодорожного травматизма продолжает оставаться актуальной для Центрального федерального округа. Так, только в Московском регионе на железной дороге с начала года травмировано более 600 человек, из которых более 400 человек - смертельно. В числе погибших свыше 30 - несовершеннолетние», - сообщили в пресс-службе.

Самой распространенной причиной несчастных случаев, как отметили в транспортной полиции, является переход железнодорожных путей в неположенном месте. В частности, в субботу на одной из станций Ярославского направления железной дороги в районе 1-й Мытищинский улицы грузовой поезд сбил 66-летнюю женщину, она госпитализирована.

«Предположительно, пострадавшая переходила железнодорожные пути в неустановленном месте», - отметили в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/7290647>

ТАСС; 2019.12.7; В ЮГРЕ ДО 2023 ГОДА ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВЯТ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ

РЖД до 2023 года полностью обновит пассажирские вагоны, использующиеся на пригородных маршрутах в Ханты-Мансийском автономном округе. Это предусмотрено соглашением о взаимодействии и сотрудничестве на 2020 - 2022 годы между правительством региона и ОАО «РЖД», которое подписали в субботу губернатор Югры Наталья Комарова и начальник Свердловской железной дороги Иван Колесников в Сургуте.

«При участии Югры компания «РЖД» осуществляет обновление подвижного состава для пассажирских перевозок. В этом году приобретено три современных вагона, один из них адаптирован для маломобильных граждан. В течение трех ближайших лет будет приобретено еще 18, таким образом, он (парк вагонов - прим. ТАСС) полностью будет обновлен. Всего в пригородном железнодорожном транспорте задействован 21 вагон», - говорится в сообщении департамента общественных и внешних связей Югры по итогам подписания.

По словам главы региона, для ХМАО важно сохранение доступности пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом.

«Для нас это социально значимое решение. У нас девять маршрутов, они востребованы. Из бюджета автономного округа датируется стоимость билетов для пассажиров до 74%», - приводятся в сообщении слова Комаровой.

Также в рамках соглашения планируется развитие железнодорожной инфраструктуры, в частности, реконструкция вокзалов в Сургуте и Пыть-Яхе, а также завершение строительства вокзала в Нягани в 2020 году.

В свою очередь Колесников отметил, что на территории округа планируется развитие материально-технической базы для заправки и обслуживания локомотивов, работающих на сжиженном природном газе.

<https://tass.ru/ekonomika/7289837>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.9; ОВК ЖДЕТ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ ДО 2024 Г., ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ

«Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) ожидает падения спроса на рынке грузовых вагонов РФ до 2024 года.

Согласно презентации группы, представленной ее замглавы по коммерции и маркетингу Борисом Мягковым на Национальном промышленном форуме в пятницу, 2019 год станет последним годом «высоких» продаж: по оценкам ОВК, будет реализовано 72 тыс. единиц подвижного состава (в 2018 году - 65,5 тыс., в 2017 году - 55,5 тыс.). Однако уже с 2020 по 2023 год, считает компания, спрос снизится до 37,7 тыс. единиц. Далее будет наблюдаться незначительный рост до 45,7 тыс. в 2026 году, полагает «Объединенная вагонная компания».

«Рынок вагонов достаточно волатильный с определенной цикличностью. 2019 год стал «пиковым» по производству подвижного состава. Предыдущий «пик» был в 2012 году. Мы ожидаем серьезное падение в потребности подвижного состава на внутреннем рынке. Фактически вдвое сократится потребность при том, что суммарно мощности производства в РФ - до 100 тыс. единиц в год», - отметил в этой связи Мягков.

Среди факторов почти двукратного падения потребности в грузовых вагонах к 2024 году ОВК также выделяет снижение списания подвижного состава с истекшим сроком службы, а также ограничение роста перевозок и необходимого парка из-за недостаточных пропускных способностей на перспективных направлениях. Кроме того, технические возможности железнодорожной инфраструктуры в РФ не позволяют массово внедрять вагоны с осевой нагрузкой 27 тонн на ось и выше, добавляет железнодорожный холдинг.

Чтобы предотвратить «кризисные явления» в транспортном машиностроении, необходимо обеспечить рост поставок на внешние рынки, подчеркивает группа. «Мы видим как один из самых важных методов для увеличения выпуска подвижного состава развитие экспортного направления. Работаем практически со всеми регионами мира по поставке той или иной продукции», - отметил Мягков.

В частности, «Объединенная вагонная компания» видит потенциал спроса на комплектующие в Северной Америке (\$23 млн в год), вагоны - в Европе (до \$82 млн в год, причем компания уже поставила технику на \$48 млн) и СНГ (до \$55 млн в год при допуске сочлененных вагонов с нагрузкой 25 тс; отправлено техники на \$35 млн).

В Африке, отмечает ОВК, есть возможности для увеличения поставок до \$90 млн в год (заключен пилотный контракт на \$10 млн), в Индию - по литью - на \$17 млн в год. На Ближний Восток уже поставлено вагонов на \$40 млн. Подписано соглашение о локализации на \$260 млн, хотя исполнение приостановлено из-за блокировки платежей в

связи с санкциями. Планируется участие в тендере (\$80 млн) для Трансаравийской железной дороги.

В итоге, если в 2019 году экспорт ОВК ожидает на уровне \$53 млн при производстве в \$1,2 млрд, то с сохранением существующих мер господдержки он может составить \$176 млн к 2024 году. При этом в случае развития существующих и внедрения дополнительных мер поддержки объем экспорта может превысить \$300 млн. Для экспорта компания, например, уже разработала модели вагонов под колею 1435 мм: платформа на 22,5 тонн на ось (для ЕС), хоппер на 32,5 тонн на ось (под стандарты США), полувагон на 25 тс.

При этом, говоря об экспорте, Мягков напомнил, что в РФ «действует целый ряд эффективных мер поддержки», и компания ими пользуется, хотя, по ее мнению, их спектр можно было бы расширить. «Союз «Объединение вагоностроителей» сформировал и направил дополнительные предложения в министерство (промышленности и торговли РФ - ИФ), и сейчас они рассматриваются», - сказал он.

«Мы предлагаем внести изменения в постановления правительства по субсидиям на логистику и поддержке корпоративных программ повышения конкурентоспособности, которые не учитывают специфику производства железнодорожного транспорта, в том числе и сроки постановки продукции в производство. Также существуют проблемы при изготовлении продукции на экспорт в части экспортных пошлин на металлопрокат. Есть и ряд предложений по взаимодействию с ЭКСАРОм», - добавил топ-менеджер.

«Мы спрогнозировали, как может вырасти экспорт с учетом, если вообще мер поддержки не будет, с учетом действующих мер поддержки, и с учетом дополнительных», - отметил Мягков. В последнем случае в 2020 году «Объединенная вагонная компания» сможет нарастить экспорт до \$115 млн, в 2021 году - до \$174 млн, в 2022 году - до \$238 млн, в 2023 году - до \$284 млн, в 2024 году - до \$303 млн.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.9; РЖД ДАЛИ СКИДКУ В 3,8% НА РЕФКОНТЕЙНЕРЫ В 2020Г ДО РЕШЕНИЯ ФАС О ТАРИФИКАЦИИ

ОАО «Российские железные дороги» ввело 3,8%-ную скидку на перевозки рефрижераторных контейнеров и их порожний пробег.

Соответствующее решение приняло правление компании, выписка из протокола заседания от 26 ноября опубликована в корпоративном издании монополии. «Период действия понижающего коэффициента - с 1 января 2020 г. до вступления в силу решений Федеральной антимонопольной службы России об изменении тарификации грузов в термических контейнерах, но не позднее 31 декабря 2020 г.», - уточняется в документе.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ЕГИПТУ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК, СИСТЕМЫ СВЯЗИ

Группа «Российские железные дороги» нацелена развивать сотрудничество с египетскими коллегами.

«Мы готовы предложить технологические решения в области развития железнодорожной инфраструктуры, организации перевозок, современные системы сигнализации и связи, (технологии - ИФ) повышения безопасности, в том числе (киберзащиты - ИФ)», - заявил исполняющий обязанности главы «дочки» РЖД - ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) Сергей Столяров на конференции в рамках транспортной выставки TransMEA-2019 (слова топ-менеджера приводятся в сообщении РЖДИ).

Мероприятие посвящено развитию транспортной инфраструктуры стран Ближнего Востока и Африки. Оно прошло 1-4 декабря в Каире. «Мы уверены, что продуктивная совместная работа позволит сделать Египетские железные дороги ключевым «транспортным мостом» в регионе», - также сказал Столяров.

На конференции министр транспорта Египта Камель аль-Вазир и глава Египетских национальных железных дорог Ашраф Раслан «высоко оценили» перспективы сотрудничества с «Российскими железными дорогами» по проектам развития железнодорожной инфраструктуры Египта, отмечает «РЖД Интернешнл». В ходе форума Столяров сообщил о технологиях, применяемых группой РЖД в России и за рубежом.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЖД ЗАПУСТЯТ 14 НОВЫХ ДНЕВНЫХ ЭКСПРЕССОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ХАБАРОВСК-ВЛАДИВОСТОК

ОАО «Российские железные дороги» в новом графике пассажирских поездов на 2019/2020 годы, который вступит в силу с 8 декабря, назначит еще 14 дневных экспрессов, в том числе на маршруте Хабаровск - Владивосток сообщили РЖД.

Согласно «Яндекс.Расписанию», сейчас на маршруте Хабаровск-Владивосток курсирует фирменный ночной поезд «Океан», а также несколько проходящих ежедневных ночных поездов, время в пути составляет порядка 12 часов. Прямые авиационные рейсы по маршруту в настоящее время выполняет авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) и Nordwind Airlines, время в пути - около полутора часов.

Кроме того, дневные экспрессы будут запущены на маршрутах Краснодар - Анапа, Ростов - Анапа - Новороссийск, Армавир Ростовский - Имеретинский курорт, а также из Екатеринбург в Тюмень и Пермь.

«Всего в новом графике будут курсировать 82 пары дневных поездов на 45 маршрутах (в графике на 2018/2019 годы - 69 пар поездов на 41 маршруте)», - говорится в сообщении компании.

Кроме того, «Российские железные дороги» отмечают, что количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» увеличится с 358 до 377 составов (почти 64,7% от общего количества). На наиболее востребованных у пассажиров маршрутах в новом графике назначены 46 новых поездов (Ростов-Краснодар-Туапсе, Омск-Владивосток, Москва-Муром-Нижний Новгород, Москва-Петербург-Сортавала-Петрозаводск и другие), также говорится в сообщении.

Кроме того, будет расширена география курсирования двухэтажных поездов. На 13 маршрутах будет ходить до 17 пар поездов (по сравнению с 11 парами на 9 маршрутах в действующем графике). В частности, на маршруте Москва-Пенза двухэтажный поезд начнет курсировать с 8 декабря, на маршруте Москва-Брянск - с 25 декабря.

Международные пассажирские перевозки будут осуществляться в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Китай, Монголию и другие), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Белоруссия, Украина, Молдавия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвия, Литва, Эстония). В графике на 2019-2020 гг. назначены новые международные поезда: Андижан - Уфа, Новороссийск - Баку, Гомель - Новозыбков.

Всего на сети в новом графике будут курсировать 583 пары поездов дальнего следования (на 3% больше, чем в действующем графике) в 433 различных сообщениях.

Новый график пассажирских поездов на 2019/2020 гг. вводится в действие на всей сети железных дорог РФ с 0:00 мск 8 декабря и будет действовать в течение года.

ТАСС; 2019.12.06; РЖД ВЛОЖАТ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ВЕТКИ МЕЖДУРЕЧЕНСК - ТАЙШЕТ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ 110 МЛРД РУБЛЕЙ

По этой линии уголь перевозится из Кемеровской области, Хакасии и Красноярского края к портам Дальнего Востока

РЖД вложит в комплексное развитие железнодорожной линии Междуреченск - Тайшет 110 млрд рублей в 2020-2024 гг., сообщил в пятницу ТАСС начальник Красноярской железной дороги (филиал ОАО «РЖД») Вадим Владимиров.

По линии Междуреченск - Тайшет идет перевозка угля из Кемеровской области, Хакасии и Красноярского края к портам Дальнего Востока. РЖД с 2013 года занимается ее модернизацией. В настоящий момент действуют четыре программы по комплексному развитию этой железнодорожной линии.

«Ожидаемый суммарный объем инвестиций по всем программам комплексной реконструкции линии Междуреченск - Тайшет на ближайшие пять лет [до 2024 года включительно] - 110 млрд рублей. Их выполнение создаст условия для эффективного продвижения грузов на восток», - сказал Владимиров. Только на реализацию программы «Комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет» в 2020 году планируется направить 8,7 млрд руб. В 2019 году инвестиции по ней составили порядка 9 млрд рублей. К настоящему моменту выполнено 66% запланированных по программе работ.

Красноярская железная дорога проходит по четырем регионам России - Красноярскому краю, Хакасии, Кемеровской и Иркутской области. Она связывает Западно-Сибирскую и Восточно-Сибирскую дороги, является погрузочной и транзитной, находится в центре Транссиба.

<https://tass.ru/sibir-news/7283363>

ТАСС; 2019.12.06; ГРУЗОБОРОТ ЯКУТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЫРОС НА 27% ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ

Компания «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ) увеличила грузооборот на 27% по итогам 11 месяцев 2019 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, сообщается в пятницу на сайте компании.

«Впервые объем перевозок грузов по инфраструктуре ЖДЯ перевалил 6-миллионный рубеж. Так, за 11 месяцев 2019 года перевезено 6,4 млн тонн грузов, это на 27 % больше, чем за аналогичный период прошлого года», - говорится в сообщении.

Уточняется, что рост вызван перевозками угля за пределы республики Якутия, который увеличился на 37% и составил 4,6 млн рублей. Также увеличение грузопотока связано с доставкой продовольственных товаров, нефтепродуктов, контейнерных перевозок. Кроме того, в июле 2019 года ЖДЯ ввели в эксплуатацию участок дороги Томмот - Нижний Тестях протяженностью 432 км. Перевозка грузов на этом участке составила 778,8 тыс. т. Как следует из сообщения, специалисты ЖДЯ ожидают увеличение грузооборота и в следующем году. По данным компании, в 2020 году «Якутскцемент» планирует поставлять свою продукцию полностью по железнодорожному транспорту. «Имеются большие перспективы по обратной загрузке якутской железной дороги объемами сжиженного природного газа», - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/7280333>

ТАСС; 2019.12.06; НОВЫЙ ВОКЗАЛ ОТКРЫЛИ НА ТРАНССИБИРСКОЙ СТАНЦИИ МОГОЧА В ЗАБАЙКАЛЬЕ

Первый заместитель гендиректора компании «Российские железные дороги» (РЖД) Анатолий Краснощек в пятницу открыл железнодорожный вокзал на станции Могоча Забайкальской железной дороги (ЗабЖД), построенный за 650 млн рублей. Об этом сообщила пресс-служба ЗабЖД.

«Анатолий Краснощек по видеосвязи из Москвы открыл железнодорожный вокзал на станции Могоча. Инвестиции РЖД в строительство нового вокзального комплекса превысили 650 млн рублей», - говорится в сообщении.

Новый вокзал - это трехэтажное здание, в котором расположены зал ожидания, билетные кассы, медицинский пункт, комнаты отдыха, линейный отдел полиции, торговые павильоны и автобусная касса для пассажиров пригородных и междугородних маршрутов. Вместимость вокзала - 350 человек, общая площадь - 2,5 тыс. кв. м.

«Для маломобильных групп населения создана безбарьерная среда: входы в здание оснащены пандусами, в санитарных узлах установлено специальное оборудование. Для перемещения между этажами смонтированы два лифта, один из которых предназначен для лиц с ограниченными возможностями здоровья», - отметили в пресс-службе.

Город Могоча находится на северо-востоке Забайкальского края, примерно в 550 км от Читы. Это административный центр Могочинского района и крупная железнодорожная станция Транссибирской магистрали. В Могоче живут около 13,5 тыс. человек.

<https://tass.ru/v-strane/7281547>

ПРАЙМ; 2019.12.06; РЖД НАЗВАЛИ СУММУ УЩЕРБА ОТ ВАНДАЛОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ И САМУЮ ПОСТРАДАВШУЮ ДОРОГУ

Вандалы в 2019 году нанесли ущерб пригородным поездом по всей сети РЖД на сумму около 52,7 миллиона рублей, а наиболее значительный причинён пригородному подвижному составу, эксплуатирующемуся на Московской железной дороге (МЖД), сообщила железнодорожная монополия.

Московская железная дорога обслуживает 10 субъектов РФ, среди которых Москва, Московская, Калужская, Тульская, Орловская, Курская, Рязанская, Смоленская, Брянская и частично Владимирская область.

«Ущерб от вандальных действий в пригородных поездах по всей сети российских железных дорог в январе-ноябре 2019 года вырос по сравнению с аналогичным показателем за 2018 год почти на 1%, составив около 52,7 миллиона рублей. Наиболее значительный ущерб от действий вандалов наносится пригородному подвижному составу, эксплуатирующемуся на Московской железной дороге (почти 28,6 миллиона рублей), на Октябрьской железной дороге (более 8,8 миллиона рублей), а также на Южно-Уральской железной дороге (около 2,6 миллиона рублей)», - говорится в сообщении РЖД в пятницу.

Вандалы разбивают лобовые стекла поездов (ущерб в 5,5 миллиона рублей, или 10,5% от общей суммы) и повреждают стеклопакеты в салонах вагонов (5,8 миллиона рублей, или 11%), наносят граффити на вагоны (8,2 миллиона рублей, или 15,7% от общей суммы ущерба), ломают стеклоочистители (8,8 миллиона рублей, или 16,7% от общей суммы ущерба), портят сиденья (3,7 миллиона рублей, или 7% от общей суммы ущерба) и другое внутривагонное оборудование (11,4 миллиона рублей, или 21,6% от общей суммы ущерба).

Существенную долю ущерба составляют сломанные и открученные поручни и ручки дверей (3,5 миллиона рублей), поврежденная электропроводка (3 миллиона рублей), испорченные огнетушители (0,8 миллиона рублей), сломанные и открученные замки переходных дверей, тамбуров, санузлов, а также сломанные принадлежности в санузлах и другое.

«Действия вандалов не только приводят к значительному материальному ущербу, но и являются потенциальной угрозой безопасности движения, а также жизни и здоровью пассажиров, находящихся в поездах», - отмечается в сообщении. Компания напоминает, что за вандализм предусматривается уголовная и административная ответственность в виде денежного штрафа, обязательных или исправительных работ на срок до одного года, ограничения свободы до трех лет.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.9; В НАХОДКЕ СУД ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ

Суд приостановил работу компании «Порт Восточные ворота – Приморский завод» в Находке за многократные нарушения при перевалке угля, сообщает Дальневосточная транспортная прокуратура.

Тема приобрела общественный резонанс после того, как в июне 2017 года мальчик из Находки в ходе прямой линии пожаловался президенту РФ Владимиру **Путину** на пыль в городе из-за перевалки угля в порту. Глава государства поручил Генпрокуратуре и Минприроды принять меры, чтобы привести работу порта Находки в соответствие экологическим нормам. В январе 2019 года глава Роспотребнадзора Анна Попова заявила, что концентрация угольной пыли в Находке снизилась за последний год. Власти региона отмечали, что остановят работу стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году.

«АО «Порт Восточные ворота - Приморский завод» длительное время не принимало мер к устранению нарушений законодательства об охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологическом благополучии населения, исполнению предписаний контролирующих органов и решений суда, увеличивая при этом объемы перевалки угля», - говорится в сообщении.

Также, по данным надзорного ведомства, работа компании в водоохранной зоне не была согласована с Росрыболовством, склад хранения угля не оборудован подпорными стенками, сточные воды сбрасывались в акваторию Японского моря.

«В результате угольная пыль распространялась за пределы производственной площадки, причинялся вред морской экосистеме. Находкинский городской суд Приморского края 5 декабря 2019 года иски требования транспортного прокурора удовлетворил, деятельность предприятия по перевалке угля приостановлена до устранения нарушений санитарных и экологических требований», - отмечает прокуратура.

<https://ria.ru/20191209/1562133568.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.12.6; НОВЫЕ ОБЪЕМЫ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ: ИТОГИ РЕЧНОЙ НАВИГАЦИИ 2019 ГОДА

Навигация 2019 года в этом году стала для многих речников непростой. Проблемы были вызваны не только гидрологическими факторами, как низкий уровень воды, но и общим состоянием экономики. Но несмотря на ряд трудностей, намеченные планы, как они сами говорят, все же удалось выполнить. С какими сложностями пришлось столкнуться речникам на внутренних водных путях и к чему готовиться в следующем году?

Объективные ограничения

Во многих регионах страны уже подвели итоги навигации 2019 года. По предварительным данным **Росморречфлота**, в нынешнюю навигацию протяженность внутренних водных путей РФ составила более 101,5 тыс. км, в том числе с гарантированными габаритами судового хода более 50 тыс. км.

Если в одних регионах были благоприятные гидрологические условия, в других - речники жаловались на мелководье и соответственно на вызванные из-за них изменения в работе.

К примеру, на Ангаре программа гарантированных габаритов судового хода на реке была выдержана. Гидрологическая обстановка на внутренних водных путях Байкало-Ангарского бассейна, по сообщению **Росморречфлота**, была достаточно благоприятной и уровни воды на реках бассейна практически всю навигацию стояли выше проектных отметок. Хорошей водностью, по данным **Росморречфлота**, характеризовалась навигация на основной трассе Волго-Балта, за исключением Ладожского озера, где наблюдались уровни ниже проектных.

При этом ряд крупных бассейнов в Европейской части РФ в первой половине навигации по июль включительно испытывали недостаток водности. Это, в свою очередь привело к тому, что некоторым бассейновым администрациям приходилось вводить ограничения по осадке судов. Так, в мае и июне низкие уровни воды фиксировались на реках Амурского бассейна и, наоборот, высокие уровни воды с затоплением берегов в конце лета - начале осени.

Мелководье также было на Оке в июле, из-за чего пришлось приостановить навигацию и перевозку грузов.

«В условиях постоянно изменяющихся уровней воды, интенсивных русловых переформирований, и заноса судовых ходов донными отложениями, на основании материалов промеров и плановых материалов изысканий постоянно производились путевые работы по переносу судовых ходов, дополнительной установке и перестановке береговых и плавучих навигационных знаков. Для обозначения судовых ходов по новым направлениям выполнены перестановки береговых и плавучих знаков на 33-х участках. По окончании наводнения на реке Зeya (крупнейшая река бассейна Амура - Прим.авт.), после спада уровней воды, восстановлены все ранее разрушенные потоком воды береговые знаки», сообщают в **Росморречфлоте**.

В очень сложных условиях проходила навигация на путях Волжского пароходства. Уже с середины весны водозапасы в Волжском бассейне были ниже нормы на 35%, поэтому с третьей декады мая в Городце возникли огромные очереди на шлюзование - по 60-70 единиц флота.

«Ограничения по глубинам были довольно значимые на всех направлениях. Например, проходная осадка на Каме была снижена до трех метров. С середины июня началось поэтапное снижение проходных осадок на Дону. Все это стало огромной проблемой для судовладельцев грузового флота с потерями, исчисляемыми десятками миллионов рублей», сообщают в Волжском пароходстве.

Во второй половине судоходного сезона гидрометеорологические условия улучшились, и ограничения по осадке судов были отменены. Кроме того, учитывая обращения администраций бассейнов ВВП и перевозчиков, в ряде случаев были продлены фактические сроки работы средств навигационного оборудования по сравнению с изначально установленными.

В Северо-Западном пароходстве навигацию на внутренних водных путях в текущем году в целом характеризуют как благоприятную. «На Северо-Западе РФ, по всей трассе Волго-

Балтийского пути проходные глубины позволяли полностью использовать грузоподъемность флота.

Дополнительные проблемы

Гидрологические условия стали не единственной причиной возникновения тех или иных проблем у речников.

Генеральный директор ООО «Торнадо» (занимается лоцманскими перевозками) Иван Булах, считающий, что речная навигация 2019 года в целом прошла немного хуже, чем в прошлом году, связывает это, прежде всего с уходом значительного объема грузов на Каспий и Балтику с использованием РЖД. Нефтеналивной флот также уменьшил объем перевозок, прежде всего, из-за длительного ремонта Сызранского и Самарского нефтеперерабатывающих заводов.

«Из-за «чехарды» цен на зерновые значительный поток их ушел на РЖД и на перевалку в порт Новороссийска. Это все привело к тому, что в нашем Волго-Донском регионе объем по ВВП сократился на 10-15%. И насколько могу судить по той информации, которую коллеги передают из Нижнего Новгорода и Санкт-Петербурга, такая же «картина» наблюдается и у них», говорит он.

Представитель «Московского речного пароходства» указывает на ремонт шлюз N7 на Канале имени Москвы. Это отрицательно повлияло на переработку грузов в Южном речном порту.

Проблемным участком остается и Городецкий шлюз на Волге. Когда в Городецком шлюзе было достаточно воды, теплоход с оборудованием на маршруте с Балтийского до Каспийского моря по Волго-Балту и Волге сэкономил более 1,1 тыс. миль и около шести дней, по сравнению с маршрутом вокруг Европы. «В навигацию этого года глубины шлюза не превышали 3,2 м, что недостаточно для судов Северо-Западного пароходства (СЗП). Недостаточные глубины Городецкого шлюза привели к тому, что рейсы с проектными грузами из Северной Европы на Каспий пришлось выполнять окружным, более длинным путем через Бискайский залив», поясняют в СЗП.

Проблемы проходимости гидротехнических сооружений, соответственно, отражаются на сроках доставки грузов, а это, в свою очередь, влияет на отношения с грузоотправителями и сроки поставки оборудования.

Негативную роль сильного обмеления Волги - главной речной артерии России - в ситуации с речными перевозками в этом году отмечает и промышленный эксперт Леонид Хазанов. Помимо вышеуказанных точечных факторов, он называет в целом стагнацию экономики, выразившуюся в трудностях, испытываемых промышленностью и строительством, - начиная от банкротства предприятий и компаний и заканчивая снижением потенциальной платежеспособности некоторых грузоотправителей.

Где грузы?

Предварительные итоговые показатели сезона появятся только в январе, поэтому **Росморречфлот** оперирует пока показателями за 10 месяцев 2019 года. В целом, по данным ведомства, за указанный период объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 98,6 млн тонн (93,3% к уровню прошлого года - 105,8 млн тонн). Грузооборот предприятий ВВТ составил 60,3 млрд т-км, что на 0,2% меньше, чем годом ранее.

«На снижение грузовых перевозок повлияло изменение структуры грузопотоков. В навигацию 2019 года наблюдалось значительное снижение перевозок зерна, в связи с неурожаем твердых сортов пшеницы и снижением его экспорта из России, а также строительных грузов, в связи с сокращением потребности в строительном секторе», говорит представитель **Росморречфлота**.

В целом в ведомстве, учитывая новые точки роста в регионах и освоение новых месторождений, прогнозируют в ближайшие годы восстановление грузопотоков строительных грузов на внутреннем водном транспорте. Речь, идет, например, о грузопотоке карельского щебня в пункты центральных и приволжских регионов, доставке нерудных строительных материалов в районы освоения и обустройства нефтегазовых месторождений примыкающих к Обь-Иртышскому бассейну, об обеспечении реализации проекта газопровода «Сила Сибири», по которому газ с месторождений Восточной Сибири будет транспортироваться как на внутренний российский рынок, так и на экспорт

в Китай. Как раз на днях президент РФ **Владимир Путин** и председатель КНР Си Цзиньпин запустили его в эксплуатацию газопровод.

По заверению Северо-Западного пароходства, в период навигации текущего года номенклатура грузов не менялась. На внутренних водных путях СЗП судами «река-море» из речных портов России в морские порты Европы и в обратном направлении доставляла оборудование, удобрения, зерно, лесные и другие грузы.

При этом в Волжском пароходстве, обрисовывая общие тенденции, говорят о том, что по сравнению с прошлым годом значительно сократились объемы перевозок зерна и, напротив, увеличились объемы серы.

Взаимосвязанная конкуренция

О развитии конкуренции речного транспорта с другими видами транспорта говорится постоянно. Но если субъективные факторы подвержены трансформации, с объективными (скорость перевозок, сезонность и, как следствие, ограниченное время работы) спорить сложно. Тем не менее, речной транспорт, несмотря на увеличение акцизов на топливо, все же остается одним из самых дешевых видов транспорта.

Кроме того, он по-прежнему остается безальтернативным при доставке грузов в районы Крайнего Севера и местности к ним приравненные. Так, по данным **Росморречфлота**, за 10 месяцев этого года было доставлено 18 млн тонн различных грузов, что на 2,1% больше объемов перевозок прошлого года. Также был выполнен план по доставке 1,5 млн тонн жизненно важных грузов на Крайний Север.

Именно речной транспорт имеет возможность доставки крупногабаритного груза и тяжеловесного оборудования на крупные стройки. В навигацию этого года дноуглубительные работы в Амурском бассейне позволили осуществить проводку 25 барже-буксирных составов из порта Благовещенск до строящегося причала Амурского ГПЗ и доставить 14,7 тыс. тонн груза.

Снижение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, помимо целого ряда уже упомянутых факторов, Иван Булах связывает также с отсутствием новых судов для перевозок сыпучих и навалочных грузов. «Практически весь грузовой флот был построен при СССР и на сегодняшний день он очень сильно устарел. Нового флота практически не строится. Так что говорить о конкурентоспособности водного транспорта на ВВП просто не приходится. Никаких больших глобальных работ по ухудшению ситуации на ВВТ нет, и в ближайшее время не появится. Говорится и принимается много программ в этом направлении, но ничего не делается. Чиновники не могут запустить проект строительства Багаевского гидроузла. Так что нынешнее состояние речного транспорта можно охарактеризовать одним словом - «худо»», говорит он.

Чем возить?

Очевидно, что состояние речного флота напрямую влияет на уровень конкуренции.

По данным **Росморречфлота**, сейчас на балансе администраций внутренних водных путей находится 2359 единицы судов технического флота, в том числе годных к эксплуатации 1908 единиц (80,9 %). В навигацию текущего года для проведения путевых работ введено в эксплуатацию 1636 единиц, в том числе 86 земснарядов.

В эту навигацию **Росморречфлот** заключил договоры с правительством Алтайского края, Республиками Татарстан и Тыва по софинансированию расходных обязательств РФ в части улучшения параметров судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах соответствующих субъектов.

В начале осени руководитель ведомства **Юрий Цветков** на XV международной отраслевой выставке «Нева-2019» озвучивал судостроительные планы ведомства в рамках выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и входящих в него федеральных проектов «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», а также федерального проекта «Северный морской путь», где **агентство** выступает соисполнителем наряду с Росатомом. По его данным, к постройке планируется 147 новых судов.

Планы у правительства и ведомства серьезные, но конкретные пароходства и компании не устают говорить о необходимости обновления флота. Так, к примеру, если танкерный флот «Московского речного пароходства» - один из самых молодых, в Волжском пароходстве старение флота называют одна из главных проблем отрасли. «Средний

возраст речных судов сейчас таков, что в ближайшие три-четыре года неизбежно произойдет их массовое списание. При этом для судоходных компаний необходимое обновление флота, а соответственно и крупное инвестирование в его строительство. Без господдержки практически невозможно ввиду длительных сроков окупаемости», говорят в компании.

Ближайшая повестка

В планах правительства РФ на ближайшую перспективу - как обновление флота, так и реализация крупных инфраструктурных проектов - как строительство Багаевского и Нижегородского низконапорных гидроузлов.

Если говорить о более точечных решениях, 18 июня этого года постановлением правительства РФ № 775 было принято решение о выделении в 2019-2021 годах 4,1 млрд рублей инвестиций на модернизацию и развитие мощностей по созданию современного речного флота для грузоперевозок в Ленском бассейне и Арктической зоне России.

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров назвал развитие транспортной инфраструктуры Ленского бассейна ключевым условием обеспечения бесперебойного завоза необходимых грузов для населения арктических районов Республики Саха. В результате реализации инвестиционного проекта будут осуществлены строительство, реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей АО «Жатайская судостроительная верфь» с целью модернизации и строительства флота для обеспечения бесперебойных грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне и Арктической зоне.

Спустя месяц Комиссия по законопроектной деятельности одобрила с учетом состоявшегося обсуждения законопроект, направленный на поддержку отечественной судостроительной отрасли.

Целый комплекс мероприятий призван улучшить ситуацию с бассейном реки Волги. Так, в конце лета на совещании с **Дмитрий Медведев** в разговоре о реализации комплексной стратегии оздоровления Волги, отметил, что необходимо «постараться сделать Волгу судоходной везде, где это возможно, обеспечить гарантированную глубину судового хода не менее 4 м». Кроме очистки берегов и углубления фарватера необходимо поднять со дна реки и утилизировать бесхозные затонувшие суда - почти 100 штук. Также, по поручению **Д.Медведева** амерены провести экологическую реабилитацию притоков и водохранилищ. «Пока не решены эти проблемы, сложно рассчитывать на развитие таких отраслей, как грузовое и пассажирское судоходство, гражданское судостроение, туризм. Водный транспорт на сегодня, да и, наверное, в ближайшей перспективе, самый дешевый и экономичный. Доставка грузов по реке - это важный компонент успешной реализации многих национальных и федеральных проектов», прокомментировал он.

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/novye-obemy-i-starye-problemy-itogi-rechnoy-navigatsii-2019-goda/>

ТАСС; 2019.12.06; КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ В ПРИМОРЬЕ ЗА ГОД ВЫРОС В 2,5 РАЗА

Число туристов, прибывших в Приморский край на круизных лайнерах, выросло более чем в два раза по сравнению с 2018 годом, сообщает в пятницу пресс-служба администрации края.

«В этом году круизный туризм установил новый рекорд - в сравнении с 2018 годом объем туристов, прибывших на круизных судах, увеличился более чем в два раза - с 13 до 28 тыс. В этом году в Приморье уже зашли 16 лайнеров, последний, 17-й визит запланирован на 16 декабря», - говорится в сообщении.

Среди лайнеров, посетивших Приморье в этом году, уже известные жителям края Costa NeoRomantica, Costa Serena, Ocean Dream и Diamond Princess, новые голландские Westerdam и Maasdam, а также такие морские гиганты как Spectrum of the Seas и Quantum of the Seas компании Royal Caribbean.

«В наших планах - достижение показателя в 50 судозаходов в год. Понятно, что это долгий и кропотливый труд, поэтому мы не пропускаем ни одного крупного мероприятия, направленного на развитие круизного туризма в Азиатско-Тихоокеанском регионе», - цитирует пресс-служба врио вице-губернатора Приморья Константина Шестакова.

Ранее власти региона сообщали, что Приморский край чаще всего посещают жители Китая, Южной Кореи и Японии. Кроме представителей стран Азиатско-Тихоокеанского региона регион также активно посещают туристы из Индии, Индонезии, США и Австралии.

Поддержка туристической отрасли в регионе проходит в рамках краевой программы «Развитие туризма», рассчитанной до 2021 года.

<https://tass.ru/obschestvo/7281503>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РОСАТОМ ВЛОЖИЛ БОЛЕЕ 5 МЛРД РУБ. В ПРОДЛЕНИЕ СРОКОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Вложения ГК «Росатом» в продление сроков эксплуатации атомных ледоколов превысили 5 млрд рублей, сообщил глава «Росатома» Алексей Лихачев на встрече с коллективом ФГУП «Атомфлот» в честь 60-летия атомного ледокольного флота.

Глава госкорпорации напомнил, что «Атомфлот» вошел в структуру «Росатома» в 2008 году (до этого входил в Мурманское морское пароходство - ИФ).

«Хочу сказать, что госкорпорация вложила более 5 млрд рублей в продление сроков службы действующих ледоколов. Нам удалось со 100 тыс. часов до 260 тыс. часов продлить ресурс наших ледоколов», - сказал Лихачев. «Если бы не было этого продления, сегодня бы не реализовывались амбициозные, мощные проекты в Арктике», - добавил он. Лихачев также отметил, что с момента вхождения «Атомфлота» в госкорпорацию выручка предприятия увеличилась «более чем в 10 раз». «В этом году она превысит 9,5 млрд рублей», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ВЕСНОЙ 2020Г ПРИДЕТ В МУРМАНСК - ЛИХАЧЕВ

Новый атомный ледокол «Арктика», который строится на «Балтийском заводе» (входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) по заказу ГК «Росатом», может прийти в Мурманск весной 2020 года, сообщил глава госкорпорации Алексей Лихачев в пятницу.

«Уверен, что весной следующего года «Арктика» придет сюда в Мурманск, а до конца года станет непосредственно на промышленную эксплуатацию», - сказал Лихачев на встрече с коллективом ФГУП «Атомфлот» в честь 60-летия атомного ледокольного флота.

«Мы знаем, что немного опаздывают наши новые ледоколы, но сегодняшний юбилей мы встречаем, когда «Арктика», «Сибирь» и «Урал» уже на воде, на днях начнутся ходовые испытания», - отметил глава госкорпорации.

Обращаясь к коллективу «Атомфлота» он также сказал, что флотилия из трёх новых ледоколов «точно обеспечит выполнение национального проекта «Северный морской путь».

В настоящее время на «Балтийском заводе» строится три атомных ледокола проекта 22220. Контракт на строительство головного ледокола проекта «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и ООО «Балтийский завод - судостроение» (БЗС), правопреемником которого стало АО «Балтийский завод», был подписан в августе 2012 года. Его стоимость составляет 37 млрд рублей. Контракт на строительство еще двух ледоколов - «Сибирь» и «Урал» - был заключен между БЗС и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд рублей.

Сдача ледокола «Арктика» первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, ледоколов «Сибирь» и «Урал» - на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. В сентябре 2018 года сообщалось о возможности переноса сроков сдачи «Арктики» на декабрь 2019 года, затем - на 2020 год. Сроки сдачи «Сибири» и «Урала» также сдвинуты - на 2021 и 2022 годы соответственно.

В ноябре генеральный директор «Балтзавода» Алексей Кадилов сообщил, что в середине декабря завод планирует приступить к ходовым испытаниям ледокола «Арктика».

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и

на чистой воде и других задач. Длина каждого ледокола составляет 173,3 м, ширина - 34 м, мощность - 60 МВт, ледопроездимость - 2,8 м.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОЩНЕЙШЕГО В МИРЕ ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАКЛЮЧИТЬ В 2020Г - ГЛАВА РОСАТОМА

Контракт на строительство самого мощного в мире головного атомного ледокола проекта 10510 «Лидер» планируется заключить в 2020 году, сообщил генеральный директор «Росатома» Алексей Лихачев на встрече с коллективом ФГУП «Атомфлот» в честь 60-летия атомного ледокольного флота.

«Думаю, следующий год у нас завершится контрактацией ледокола «Лидер», - сказал Лихачев.

По его словам, ледокол будет построен на дальневосточной верфи «Звезда» в плотной кооперации с «Балтийским заводом» (Санкт-Петербург, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК).

После встречи с коллективом Лихачев сообщил журналистам, что «Лидер» - ледокол «совершенно нового качества, позволяющий идти в четырехметровых льдах с коммерческой скоростью 10-12 узлов в час».

В свою очередь гендиректор «Атомфлота» Мустафа Кашка сообщил журналистам, что в 2020 году «Лидер» будет заложен. «В следующем году планируется закладка, а не подписание контракта», - сказал генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

Ранее сообщалось, что ГК «Росатом» рассчитывает на принятие правительством РФ до конца года постановления о строительстве головного атомного ледокола проекта «Лидер». «Очень надеемся, что до конца года будет принято решение о строительстве первого ледокола класса «Лидер», - сообщал в начале октября замглавы госкорпорации - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша на заседании в ходе восьмой международной встречи государств-членов Арктического совета.

В августе Лихачев анонсировал выход постановления правительства о строительстве первого ледокола «Лидер». Позже был официально опубликован проект постановления. В сентябре Рукша говорил, что контракт на сооружение атомохода планируется подписать не позже первого полугодия 2020 года.

Атомоходы этого проекта задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы (120 МВт). Они будут нужны для обеспечения круглогодичного судоходства по Северному морскому пути. Всего планируется построить три ледокола «Лидер».

Стоимость головного ледокола - около 127 млрд рублей.

Сейчас «Центральное конструкторское бюро «Айсберг» (Санкт-Петербург) разрабатывает проект строительства «Лидера». Планируется, что головной ледокол будет построен в 2026-2027 годах.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.12.9; РЕГИОНАЛЬНОМУ САМОЛЕТУ ИЩУТ ЦЕНУ; МАШИНА НА БАЗЕ L-610 МОЖЕТ СТОИТЬ \$12-14 МЛН

Российский региональный самолет ТВРС на 44-48 мест, создаваемый на базе чешского L-610, будет стоить для авиакомпаний \$12-14 млн. Региональные перевозчики считают цену слишком высокой: они не готовы брать машины дороже \$10 млн и просят дополнительной господдержки, например, программ trade-in. Эксперты указывают, что при ограниченном спросе в сегменте ТВРС столкнется с серьезной конкуренцией со стороны Bombardier, ATR и китайских машин.

Самолет ТВРС, разрабатываемый Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) на базе чешского двухмоторного турбовинтового L-610, будет стоить около \$14 млн, рассказали источники «Ъ» в авиаотрасли. Такую сумму называли представители предприятия на встречах с перевозчиками. В УЗГА утверждают, что цена серийного самолета не превысит \$12 млн при стоимости самолетов конкурентов в \$15 млн.

Источники “Ъ” в отрасли считают и нижнюю планку слишком высокой. «Коллеги с трудом отбивают лизинговые платежи по 19-местным самолетам L-410 за \$5 млн. Изделие дороже \$10 млн нам вряд ли будет интересно»,— говорит собеседник “Ъ” в отрасли. Источники “Ъ” в региональных авиакомпаниях рассчитывают на новые программы господдержки для ТВРС. К примеру, речь идет о trade-in, по которому появилась бы возможность получить новые машины, сдав на утилизацию Ан-24, Ан-26 и Як-40.

L-610 способен перевозить 4 тонны груза на 2700 км. ТВРС сможет перевозить 5 тонн на 3300 км, максимальный взлетный вес — 17 тонн. Производитель предполагает оснащать ТВРС двумя двигателями ТВ7-117СТ-01 (модификация мотора, разработанного под более тяжелый Ил-114-300) или двумя канадскими PWC-127. Самолет займет нишу между 19-местным L-410 и 64-местным Ил-114-300 (каталожная цена — \$16–20 млн).

По словам собеседников “Ъ”, в России эксплуатируется около 235 региональных самолетов, из которых 112 (48%) — отечественные. «Ан-28, Як-40, Ан-24 и Ан-26 эксплуатируются уже 28–49 лет и будут списаны до 2030 года. В качестве замены для Ан-28 УЗГА производит 19-местный L-410. А вот замены в классе 30–50 мест нет — Ил-114-300, ввод которого в эксплуатацию заявлен в 2023 году, в этом сегменте неэффективен»,— считает источник на одном из предприятий авиапрома. Собеседник “Ъ” на рынке утверждает, что для окупаемости программы нужно продать не менее 250–300 самолетов. «Надо учитывать, что около 20% рынка заберет себе Ил-114-300, который планируют запускать примерно в то же время»,— уточняет он.

Президент «Ютэйр — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков считает сомнительной целесообразность проекта, так как доля рынка пассажирских авиаперевозок на турбовинтовых самолетах на 40–50 кресел составляет около 1% и снижается. Utair на региональных линиях эксплуатирует 15 судов ATR 72–500.

В УЗГА отмечают, что производство ТВРС может быть развернуто в Екатеринбурге, где ведется сборка L-410 и четырехместного ДА-42Т (российская версия австрийского Diamond). Рассматриваются также заводы ОАК и «Вертолетов России». «Предварительные переговоры с потенциальными российскими заказчиками позволяют рассчитывать на реализацию более 100 самолетов L-610 в первые годы. Кроме того, переговоры проведены с потенциальными иностранными заказчиками, и мы рассчитываем на поставку нескольких десятков L-610 за рубеж в тот же период»,— говорят на заводе. Разработка машины началась в первом квартале 2019 года, завершён аванпроект. Как рассказывал “Ъ” 21 октября, Минпромторг оценивает доработку чешского проекта в 20–25 млрд руб., которые выделяют из федерального бюджета.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что создание экономически эффективного регионального самолета — неординарная и сложная задача, учитывая ограниченный спрос и высокую конкуренцию. «За последние десятилетия это удавалось только канадскому Bombardier и франко-итальянской ATR»,— отмечает эксперт. Он добавляет, что в том же сегменте работает китайская Xian Aircraft Industrial Corporation, производящая относительно недорогой 60-местный MA60.

<https://www.kommersant.ru/doc/4187276>

ИЗВЕСТИЯ; БОРИС КЛИН; 2019.12.9; ГЛАВНОЕ О ГЕРОЯХ: КАК ОБЫЧНЫЙ АВИАРЕЙС МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ НЕОБЫЧНОГО МУЖЕСТВА; 250 ЛЕТ НАЗАД В РОССИИ БЫЛ УЧРЕЖДЕН ОРДЕН СВЯТОГО ГЕОРГИЯ

День Героев Отечества, который 9 декабря празднуется в России, исторически связан с появившимся 250 лет назад Днем георгиевских кавалеров — генералов, офицеров и солдат, отличившихся во время военных конфликтов. Но бывает и так, что подвиги совершают люди сугубо штатские, мирных профессий. В их числе, например, два пилота гражданских авиалиний — Герой Советского Союза, штурман Владимир Гасоян и Герой России, командир корабля Дамир Юсупов. Первому пришлось в ноябре 1983-го отбиваться от банды террористов, пытавшихся захватить самолет. Второму в августе 2019-го после отказа двигателей посадить в поле огромный лайнер. «Известия» встретились с Владимиром и Дамиром, чтобы узнать, что чувствует человек, совершивший настоящий подвиг.

Дорога в небо

— Помимо профессии вас объединяет общая детская мечта — летать. На пути к ней были трудности?

Владимир Гасоян: В 1975 году я поступил в ленинградскую Академию гражданской авиации. Со всего Советского Союза на этот штурманский факультет брали всего 100 человек. Попасть туда было очень нелегко, но я смог. Для меня это была последняя возможность — для абитуриентов действовало ограничение по возрасту до 23 лет. А я был уже женат, ребенку исполнилось полтора годика. Супруга поставила условие: «Или заберите нас с собой в Ленинград, или возвращайся, бросай учебу». Второе для меня было смерти подобно, и мы переехали всей семьей из Тбилиси. С 18 рублями стипендии на дневном факультете я четыре года делал всё, чтобы и получить образование, и не потерять семью.

Дамир Юсупов: Я родился в заполярном городе Игарка Красноярского края. Мой отец — вертолетчик, летал на Ми-8. С детства я себя видел только пилотом и никем больше. Именно на вертолете, как папа. Я собирался поступать в Сызранское вертолетное училище — единственное в России военное учебное заведение, где готовят вертолетчиков. Но не получилось по зрению. Поступил в юридический колледж. Потом армия, институт. Работать юристом интересно, но не отпускала мечта детства. Смотришь на небо, завидуешь, фильмы смотришь...

Когда в России стало не хватать пилотов и сняли ограничения по возрасту, я поступил в Бугурусланское летное училище. Это произошло в 2010 году. У меня уже была семья, росли два сына. Они оставались с женой в Сызрани. Три года отучился и в 2013 году устроился в авиакомпанию «Уральские авиалинии».

Без посторонних мыслей

— Что чувствует человек, оказавшись на грани жизни и смерти? Тем более когда от его решений зависят жизни других?

Дамир Юсупов: У каждого, думаю, своя реакция. У меня жизнь перед глазами не пробегала. И близких или родных я не вспоминал. Просто управлял самолетом, всё быстро анализировал, переваривал. В тот момент для меня существовали только самолет и второй пилот. Мыслей о том, что сейчас мы умрем, тоже не было. Была надежда, что сейчас самолет все-таки вытянет, пытался что-то сделать.

И хотя я человек верующий, не молился, не буду лукавить. Шел поток информации, я боролся, старался что-то исправить, поэтому посторонних мыслей не было. Всё произошло настолько быстро, что я даже испугаться не успел.

Владимир Гасоян: На Ту-134 так устроено, что штурман сидит, закрывшись шторкой. Поэтому, когда террористы ворвались в кабину, они меня не заметили. Я услышал непонятные хлопки и крик боли. Но у меня привычка шторку не открывать и не высовываться. Посмотрел в щелочку и вижу: дверь нараспашку, в кабину врываются двое. Что-то приставляют — один к голове второго пилота, второй — к голове командира, срывают с них наушники и говорят на грузинском языке: «А теперь следуйте в Турцию, а иначе застрелим вас, как вашего товарища». Одного члена команды не было в кабине, и я понял, что они его убили или ранили. В этот момент бортинженер, который сидит между пилотами, поднимается со своего кресла и говорит: «Вы кто такие? Что вам надо?» Он просто задал вопрос, но один из бандитов приставил ему к груди пистолет и выстрелил. Стало ясно, что они пришли нас убивать. Тут у меня просто-напросто сработал внутренний голос: «Володя, стреляй!»

Я достал свой табельный пистолет, не трогая шторку, в щелочку прицелился в первого преступника и трижды выстрелил — он сразу навзничь упал. Не дав опомниться второму, открыл огонь в его сторону. Целился ему в лоб, но, как потом мне сказали, ранил в шею двумя выстрелами, он закричал и убежал.

Мой товарищ, который сидел в кресле второго пилота, стал стрелять по остальным преступникам, уже бежавшим в кабину. Перестрелка шла, пока у нас не кончились патроны. Потом мы заперли кабину, прилетели в Тбилиси и благополучно произвели посадку. По указанию спецслужб мы обесточили самолет и покинули его аварийным путем. А дальше действовала группа «Альфа».

Из шестерых преступников одного я застрелил. Второй, тяжело раненный мною, тоже скончался. Третий член этой банды, видя, что мы произвели посадку в Тбилиси, а не в

Турции, застрелился. Со слов пассажиров, которые потом давали показания в суде, я узнал, что на борту оставалось еще шестеро: трое мужчин и три женщины. Их обезвредили, а потом арестовали священника, который благословил их на угон самолета. Всегда готовы?

— Пилотов учат, как реагировать на нападения террористов и как бороться с неисправностями в воздухе. Но можно ли быть готовым к этому?

Дамир Юсупов: Нештатные ситуации, конечно, отрабатываем. Но на тренажере — это одно, а в жизни есть эффект неожиданности: всё произошло быстро и на малой высоте и невысокой скорости.

Владимир Гасоян: Изначально в руководстве по производству полетов есть указание экипажу: даже при наличии оружия не оказывать сопротивления людям, требующим изменения курса, согласовывать действия с землей. Но если они начинают убивать членов экипажа, тут уже никакой подсказки не получишь — надо действовать по ситуации.

Жизнь после подвига

— Как произошедшее повлияло на вашу дальнейшую судьбу?

Владимир Гасоян: Во время террористического акта погибли три члена экипажа. Их похоронили вместе, в аэропорту Тбилиси.

После этого нападения нас списали с летной работы. Я окончил курсы заграничных представителей «Аэрофлота» и работал в Гаване, на Кубе. Потом в 1991 году вернулся в Тбилиси, переучился летать на Ту-154. И в июне 1993 года, во время рейса в Сухум, в наш самолет попала ракета ПЗРК. Не взорвалась. Самолет удалось посадить. Даже орден за это грузинский получил, III степени. Почему третьей, а не первой? Объяснили, что первую дают посмертно (смеется).

В 1996 году я переехал в Россию, получил российское гражданство — мне как Герою его дали без проблем.

Сейчас вместо ежемесячных льгот по услугам ЖКХ получаю раз в месяц денежное вознаграждение, 46 тыс. рублей. У меня еще пенсия 24 тыс. рублей. Как сотрудник «Аэрофлота», награжденный знаком «Отличник «Аэрофлота», я имею льготу от авиакомпании — один бесплатный перелет в год куда хочу, хоть в Америку и обратно, с одним членом семьи. Вторая поездка за 20% от стоимости перелета тоже хорошая выгода. Я сейчас на пенсии, но часто выступаю перед молодежью, школьниками.

Дамир Юсупов: После этого происшествия я хотел как можно быстрее выполнить нормальный штатный полет, чтобы волнение ушло в сторону. Совершил его через месяц. Волновался, конечно, а когда зашел в кабину, возникло такое чувство, будто перерыва и не было — сразу всё вспомнил. Меня поддерживали мои коллеги, инструкторы. Они лишних вопросов не задавали, понимали мое состояние. Дали понять, что всё хорошо, не стоит волноваться. Со вторым пилотом, с которым был тогда, пока не летал.

Конечно, жизнь изменилась. Первое время сам себе даже не принадлежал: появилось много общественной работы. А у меня семья, дети, и секции, и кружки — всё это на плечи жены ложится.

Чего бояться герои?

— Насколько страшно вам было в момент ЧП? Был ли это самый жуткий момент в вашей жизни?

Владимир Гасоян: Честно скажу: когда происходила борьба непосредственно на борту, у меня не было страха. Но когда я покинул самолет, понял, что застрелил этих людей, чувство страха возникло. Я не думал, что совершаю что-то особое, за что могут наградить — наоборот, боялся, что меня арестуют, а у меня трое детей. Сидел и думал: «Что же будет теперь с семьей?» Благодарил Бога, что остался жив, что пассажиры остались живы. Потом, во время суда над оставшимися террористами, поступали угрозы семье, и я боялся за своих.

Дамир Юсупов: Я человек верующий. Всё, что случается, уже предопределено и не могло нас обойти. Но это не значит, что ничего не надо делать, потому что всё решено. Необходимо сделать всё возможное, но не стоит себя корить за то, что случилось.

Чего же я боюсь? Я вроде чувствую испытание «медными трубами», стараюсь выдерживать. Не зазнаваться, не потерять свой стержень. Хочу оставаться самим собой, но это не страх. А чего я боюсь, я не смогу ответить.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

День георгиевских кавалеров был торжественной датой в монархической России. По старому стилю он приходился на 26 ноября.

В 1905 году газета «Новое время» опубликовала большой репортаж о Георгиевском параде в Большом Царскосельском дворце. В нем детально описывается, как строились на парад придворные в шитых золотом мундирах и фрейлины в светлых длинных платьях (без шляп). Отмечалось, что отставные нижние чины «просили разрешения отказаться от следуемых им трех рублей, зато быть на параде и увидеть царя». После молебна государь поднял чарку и провозгласил здравицу георгиевским кавалерам, а старейший кавалер провозгласил ответную. Столы для нижних чинов — георгиевских кавалеров — были накрыты отдельно, в Царскосельском манеже, и им было позволено взять на память столовый прибор с салфеткой.

<https://iz.ru/950781/boris-klin/glavnoe-o-geroiakh-kak-obychnyi-aviareis-mozhet-potrebovat-neobychnogo-muzhestva>

ТАСС; 2019.12.8; ПРЯМЫЕ ВЕЧЕРНИЕ АВИАРЕЙСЫ КЕМЕРОВО - МОСКВА МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ЛЕТОМ

Прямые вечерние вылеты из аэропорта Кемерово в Москву, которые были закрыты в начале этого года из-за нерентабельности, могут быть возобновлены с лета 2020 года. До этого момента кемеровчане могут улететь вечером в столицу стыковочными рейсами через Новосибирск, сообщил в воскресенье совладелец компании «Новопорт» Роман Троценко на совещании в администрации Кемеровской области.

Осенью 2018 года авиакомпания «Аэрофлот» запустила вечерние вылеты из Кемерово в Москву, но спустя несколько месяцев сообщила об их отмене. Власти региона тогда объяснили, что это произошло из-за недостаточной окупаемости прямых вечерних перелетов. Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев поручил руководству аэропорта и владеющей им компании «Новопорт» найти замену отмененным рейсам, так как они удобны для кемеровчан.

«Чтобы найти замену тому рейсу вечернему Кемерово - Москва, который «Аэрофлот» снял, нами принято двухуровневое решение: со 2 января 2020 года компания S7 в 18:50 (14:50 мск) ставит каждый рабочий день вылеты на Новосибирск, где с пересадкой меньше часа будет дальнейший разлет на Москву. <...> С июля мы планируем, что к этому времени произойдет раскатка рейсов, мы увидим всю статистику и ожидаем постановку частоты Кемерово - Москва напрямую с вылетом примерно в это же время - около 19:00 (15:00 мск)», - сказал Троценко.

Он пояснил, что размер воздушного судна для вечерних прямых рейсов в столицу будет подобран исходя из того трафика, который будет зафиксирован на стыковочных перелетах через Новосибирск. Отмечается, что стоимость такого рейса с пересадкой в Толмачево не будет отличаться от цены билета за прямой перелет. Аналогичные условия стоимости перелета будут для стыковочных рейсов из Кемерово через Новосибирск в Пекин, Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Якутск и Иркутск.

В настоящий момент из Кемерово в Москву ежедневно по утрам с разницей в несколько минут вылетают самолеты трех авиакомпаний - «Аэрофлота», S7 и «Победы», которые доставляют пассажиров в московские аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково соответственно.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pramye-vecernie-aviarejsy-iz-kemerova-v-moskvu-mogut-byt-vozobnovleny-letom-2020-goda>

ТАСС; 2019.12.7; МАЛАЯ АВИАЦИЯ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПОЛНИЛАСЬ САМОЛЕТОМ ТВС-2МС

Торжественное прибытие первого из двух самолетов ТВС-2МС состоялось в Магаданской области в субботу днем. Об этом с места встречи воздушного судна сообщил ТАСС губернатор Колымы Сергей Носов.

Ранее президент РФ Владимир Путин подписал перечень поручений по вопросам повышения транспортной доступности, развития малой авиации, в том числе аэропортов

Дальнего Востока. Эту тему летом Сергей Носов обсуждал с заместителем председателя правительства России **Максимом Акимовым**. По поручению Носова для развития внутрирегиональных перевозок ОГУП «Авиация Колымы» было закуплено два самолета ТВС-2МС. Благодаря им в регионе удастся повысить доступность отдаленных районов.

«Летчики говорят, что очень тепло было в самолете, несмотря на температуру воздуха за бортом в минус 45 - летели через Якутию. Это говорит о том, что системы жизнеобеспечения и комфорта пассажиров здесь [в самолете ТВС-2МС] гораздо лучше [чем в его предшественнике Ан-2]. Самолет бесшумнее и летит хорошо. В такую неблагоприятную погоду в Ан-2 было бы садиться рискованно и опасно», - сообщил Носов.

По информации правительства региона, второй самолет должен прибыть в регион примерно через неделю. Новые воздушные суда рассчитаны на девять пассажирских мест, загрузку от 1,5 т. «Самолеты хорошо подходят для погодных условий Магаданской области, неприхотливы в обслуживании, им не нужны полноценные полосы, так как ТВС-2МС способен подниматься в небо с грунтовой дороги протяженностью всего 500 метров», - пояснили ТАСС в правительстве Колымы.

Благодаря новым воздушным судам в 2020 году появятся авиарейсы в такие отдаленные населенные пункты, как Омсукчан, Сеймчан и Сусуман, в 2021 году - в Ямск и Тахтаюмск. Есть также планы открыть новые маршруты в Усть-Омчуг и Талую. Помимо этого, самолеты планируется задействовать в доставках почты и грузов, а также в слежении за пожарной обстановкой в лесах и за прохождением **путины**. Кроме того, в случае необходимости есть возможность оборудовать крылатые машины медицинскими модулями для использования в качестве санитарной авиации - врачи смогут вылетать на вызовы людей, проживающих в труднодоступных районах Колымы.

О новых самолетах

Воздушные суда ТВС-2МС разрабатываются и производятся в Новосибирске. ТВС-2МС является модернизированной версией биплана Ан-2, который выпускался с конца 1940-х годов и долгое время являлся основой отечественной малой авиации. ТВС-2МС имеет обновленный газотурбинный двигатель повышенной экономической эффективности. По сравнению с предшественником максимальная дальность полета судна возросла в 1,5 раза - более 1,2 тыс. км, а максимальная высота увеличилась вдвое, до 4 тыс. м.

<https://tass.ru/v-strane/7289457>

ПРАЙМ; 2019.12.06; БУРДЖАНАДЗЕ ОЖИДАЕТ, ЧТО РФ И ГРУЗИЯ НАЧНУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ ПОСЛЕ НОВОГО ГОДА

Москва и Тбилиси вернутся к обсуждению вопроса о возобновлении авиасообщения между странами после Нового года. Об этом заявила журналистам в пятницу лидер оппозиционной партии «Единая Грузия - демократическое движение» Нино Бурджанадзе. «Это сложно сказать, хотя готовность с российской стороны есть. Я думаю, что в ближайшее время мы должны ожидать, что после Нового года вернемся к этим вопросам. Будем надеяться, что скоро», - сказала она, отвечая на вопрос, когда может быть возобновлено авиасообщение между Россией и Грузией.

ПРАЙМ; 2019.12.06; ВОПРОС ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С ГРУЗИЕЙ ТРЕБУЕТ СКОРЕЙШЕГО РЕШЕНИЯ - КОСАЧЕВ

Вопросы облегчения визового режима между Грузией и РФ, вплоть до его отмены, а также вопросы восстановления авиасообщения с этой страной требуют скорейшего решения. Об этом заявил в пятницу глава комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев на встрече с лидером оппозиционной партии «Единая Грузия - Демократическое движение» Нино Бурджанадзе.

«Есть некоторые практические вопросы, которые требуют, на наш взгляд, быстрого решения. Это и облегчение визовых процедур с российской стороны вплоть до отмены виз, это и восстановление авиасообщения, это и решение вопросов, связанных с тарифными ограничениями на поставки ряда товаров. В общем, есть конкретная повестка

дня, которая обсуждается на самых разных уровнях, в разных форматах», - сказал Косачев.

В ходе встречи сенатор напомнил, что сейчас отношения между Россией и Грузией находятся в плачевном состоянии. «Но мы с вами всегда сходились в том, что наши народы ожидают совершенного иного. И государства, партии и политики, конечно, должны воспринимать этот общественный запрос и делать все для того, чтобы отношения между нашими странами вновь возвращались в нормальное русло», - сказал он.

Косачев отметил важность того, что Бурджанадзе в числе национальных интересов Грузии «отчетливо видит и отношения с Россией». «Это ровно то, что отличает и наши подходы. Мы совершенно точно заинтересованы в том, чтобы отношения с Грузией развивались поступательно», - добавил парламентарий.

Он также поблагодарил Бурджанадзе за ее политическую и гражданскую позицию. «Понимаем, что то, что вы приезжаете в Россию, не всегда воспринимается адекватно в Грузии, но это позиция ответственного политика, который действует в интересах своей страны. Мы это очень уважаем», - заключил глава международного комитета СФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ В 2020Г МОГУТ ОТДАТЬ АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В УПРАВЛЕНИЕ ЧАСТНЫМ ХОЛДИНГАМ

Международный аэропорт «Южно-Сахалинск» (принадлежит правительству Сахалинской области) в 2020 году может быть передан в управление крупным российским компаниям для превращения аэропорта в хаб, заявил губернатор региона Валерий Лимаренко в ходе прямой линии на местном телевидении.

«Сейчас нами проводится большая серьезная работа по конкурентным переговорам с рядом крупных компаний, которые являются сетевыми компаниями аэропортов и владеют большими аэропортами страны. Мы бы хотели найти партнера, с которым выстроить отношения и сделать наш аэропорт международным хабом по пассажирским и грузовым авиаперевозкам», - сказал губернатор.

Ранее об интересе к аэропорту Южно-Сахалинска заявляли в холдинге «Аэропорты регионов» (входит в холдинг «Ренова» Виктора Вексельберга). «Активно общаемся с Сахалином, потому что там тоже есть необходимость привлечения федерального оператора для обеспечения качества инфраструктуры и оказания услуги», - говорил гендиректор компании Евгений Чудновский на ВЭФ в сентябре. По данным источников «Интерфакса», на актив также претендует еще один аэропортовый холдинг - «Новпорт» Романа Троценко.

Сахалинский губернатор в ходе прямой линии отметил, что передача аэропорта в управление крупному холдингу повысит его конкурентоспособность.

«Думаю, что задачу по созданию такого альянса принципиально решим в будущем году. Это позволит нам стать более конкурентоспособными, и жить не на окраине, а на «столбовой дорожке» всех авиационных маршрутов. Чтобы мы могли из нашего аэропорта отправлять туристов и деловых людей в разные страны мира, ведь Сахалин находится в самом центре Азиатско-Тихоокеанского региона», - добавил Лимаренко.

По его словам, стратегия превращения аэропорта Южно-Сахалинска в хаб «уже выстраивается».

Ранее сообщалось, что областные власти собираются передать аэропорт «Южно-Сахалинск» в управление российским компаниям и сделать аэропорт хабом не только для пассажирских перевозок, но и для грузовых трансконтинентальных рейсов, которые могли бы приземляться в аэропорту на дозаправку и техобслуживание.

К 2024 году в аэропорту предполагается построить новую взлетно-посадочную полосу (ВПП), предварительная стоимость которой оценивается в 13,6 млрд рублей. Правительство Сахалина предложило Минтрансу РФ построить ВПП за счет федеральных средств.

В настоящее время в аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) ведется строительство пассажирского двухэтажного терминала площадью почти 40 тыс. кв. м. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 пассажиров международных линий. Сдать объект планируют в конце 2020 года или в начале 2021 года.

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора». С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

В 2018 году аэропорт обслужил более 1 млн пассажиров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7281279>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sahalinskie-vlasti-namereny-sozdat-aviahab-na-baze-aeroporta-uzno-sahalinsk-v-2020-godu>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ В СУДЕ ЛИКВИДАЦИИ БЛИЗ АЭРОПОРТА МУСОРНОГО ПОЛИГОНА, ПРИВЛЕКАЮЩЕГО ПТИЦ

Бугульминский городской суд по иску прокуратуры обязал ликвидировать полигон ТБО рядом с аэропортом «Бугульма» в Татарстане, привлекающий большое количество птиц, сообщает пресс-служба Приволжской транспортной прокуратуры в пятницу.

Сообщается, что аэропорт сам обратился с соответствующей жалобой в надзорное ведомство.

В ходе проверки прокуратура установила, что в 4 км от аэропорта расположен действующий полигон ТБО, отходы на котором привлекают стаи птиц.

«Вектор перемещений пернатых к месту кормежки на полигоне ТБО пролегает через территорию аэропорта, что создает угрозу попадания птиц в двигатели взлетающих и производящих посадку в аэропорту воздушных судов», - говорится в сообщении.

Прокуратура напоминает, что ранее в аэропорту уже происходили столкновения самолетов с птицами, последний такой случай зарегистрирован в 2018 году.

По данным надзорного ведомства, полеты в аэропорту ежедневно выполняют более 20 воздушных судов.

Аэропорт Бугульмы принимает (и отправляет) рейсы в направлении Москвы, Нижневартовска, Сургута, Усинска, Ноябрьска и Нового Уренгоя.

Аэропорт Бугульмы (наряду с аэропортом Казани) является базовым для авиакомпании «ЮВТ Аэро», которая выполняет регулярные и чартерные перевозки пассажиров по России.

Авиакомпании РФ периодически жалуются на плохое орнитологическую защиту российских аэропортов, которое приводит к столкновению самолетов с птицами. Самым громким за последнее время был инцидент с самолетом «Уральских авиалиний»: 15 августа самолет авиакомпании, выполнявший рейс из «Жуковского» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле неподалеку от места вылета. На борту лайнера было 226 пассажиров и семь членов экипажа, все остались живы. Причиной происшествия стало попадание птиц в оба двигателя самолета.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; СУД ОТКАЗАЛ СТРУКТУРЕ РОСАВИАЦИИ ВО ВЗЫСКАНИИ С АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОКА ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ НЕДВИЖИМОСТЬЮ

Арбитражный суд Приморского края отказал ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГАА, подведомственна Росавиации) в удовлетворении иска к АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) о взыскании 104,6 млн рублей за пользование федеральным имуществом.

В материалах суда говорится, что решение об отказе в удовлетворении иска было принято на заседании 3 декабря.

Сумма исковых требований на момент подачи заявления составляла 290 млн рублей. Речь шла «о взыскании суммы неосновательного обогащения в размере 230,772 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами в размере 59,186 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами по день фактической уплаты этих средств».

Позже по ходатайству ФГУПа сумма требований была снижена до 104,6 млн рублей - 96,6 млн рублей неосновательного обогащения и 7,968 млн рублей процентов.

Аэропорт называл эти требования необоснованными, отмечая, что ФГУП «АГАА» требует платы за недвижимость, выведенную из эксплуатации по причине непригодности.

ТАСС; 2019.12.06; ФАС ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ В ДОКУМЕНТАЦИИ КОНКУРСА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выявила нарушения при проведении конкурса по выбору подрядчика реконструкции аэропортового комплекса Толмачево в Новосибирске - одного из крупнейших российских авиационных хабов - стоимостью 3,6 млрд рублей. Заказчик установил требования к ряду работ в соответствии с недействующими ГОСТ и СНИП, сообщила в пятницу пресс-служба ведомства.

В конце ноября ФАС приостанавливала конкурс на выполнение работ по реконструкции аэропортового комплекса Толмачево, в том числе второй взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта. Жалобу подала компания «Сибирский кедр», позднее еще одна жалоба подана компанией «Диалог металлстрой». Компании, в частности, требовали изменить конкурсную документацию.

«ФАС России рассмотрела жалобы компаний «Сибирский кедр» и «Диалог металлстрой» <...>. Доводы жалобы ООО «Диалог металлстрой» были признаны необоснованными, жалоба компании «Сибирский кедр» - обоснована в части установления в закупочной документации требования о соответствии выполненных работ недействующим ГОСТ и СНИП», - приводит пресс-служба слова начальника управления контроля размещения госзаказа ФАС Артема Лобова.

Заказчику выдано предписание об устранении выявленных нарушений на стадии рассмотрения заявок и заключения госконтракта. Заказчиком работ начальной стоимостью 3,6 млрд рублей является Росавиация. Согласно материалам закупки, подрядчик должен выполнить работы до декабря 2021 года. Конкурс предполагает реконструкцию аэропортового комплекса, включающего в себя, помимо ВПП, другую аэродромную инфраструктуру - стоянки, рулежные дорожки.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников ранее отмечал, что руководство холдинга «Новаяпорт» и аэропорта Толмачево рассчитывают, что после реализации масштабной инвестиционной программы, которая включает в том числе строительство нового терминала аэропорта общей стоимостью 20 млрд рублей, а также реконструкцию двух ВПП, Новосибирск «будет связан прямым авиасообщением с каждым городом РФ, где есть свой аэропорт». По его словам, реконструкция ВПП-2 позволит увеличить ее пропускную способность в 10 раз.

<https://tass.ru/sibir-news/7282093>

ТАСС; 2019.12.06; РОСТЕХ ОТКРЫЛ КРУПНЕЙШЕЕ В РОССИИ ПРОИЗВОДСТВО КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ

Госкорпорация «Ростех» открыла на базе «ОДК-Сатурн» в Рыбинске крупнейший в России центр по изготовлению лопаток турбин для более чем 2 тыс. российских и зарубежных авиационных, морских и промышленных двигателей, передает корреспондент ТАСС. Инвестиции в проект составили более 3 млрд рублей.

Корпорация планирует в 2020 году увеличить объемы производства лопаток для двигателей вдвое - до 280 тыс. в год, а к 2024 году - до 900 тыс. единиц продукции, в том числе для зарубежных партнеров, сообщил Ростех. Компоненты будут производиться как для двигателей «Сатурна», так и по заказам других компаний.

К этому сроку выручка от этого производства составит 5-5,5 млрд рублей в год, сообщил индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

«Основная часть продукции ориентирована на внутренний рынок, но есть и хорошие экспортные перспективы. В частности, достигнуты договоренности по долгосрочным поставкам до 2030 года с французской компанией Safran Aircraft Engines на изготовление до 250 тыс. единиц продукции в год», - сказал Сердюков.

«Такую продукцию производят только шесть стран в мире, она требует сложнейших расчетов при проектировании и очень высокой точности в изготовлении. Проект, без преувеличения, выводит российское двигателестроение на новый уровень и позволяет претендовать на лидирующие позиции в этом высокотехнологичном сегменте», - заявил первый замгендиректора Ростеха Владимир Артяков.

«ОДК-Сатурн» Ростеха специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для гражданской авиации, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок, кораблей и судов. Предприятие производит двигатели для региональных лайнеров Superjet-100, двигатель ПД-14 для лайнера МС-21, для грузовых и транспортных самолетов семейства Ил-76/78 и пассажирских Ил-62М и Ту-154М, а также другие модели двигателей для региональных и учебных самолетов и средних вертолетов, промышленные газотурбинные двигатели для электростанций, энергетических установок, тепловых и компрессорных станций.

<https://tass.ru/ekonomika/7281777>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; РЕШЕНИЯ О СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ ПО ДОКУМЕНТАМ МАК НЕТ, НО ПЕРЕГОВОРЫ ИДУТ - ЗАМГЛАВЫ РОСТЕХА

Решение о сертификации российской авиатехники за рубежом по документам Межгосударственного авиационного комитета (МАК) пока не принято, но переговоры в этом направлении идут, заявил «Интерфаксу» замглавы «Ростеха» Владимир Артяков.

«Пока идет процесс переговоров, окончательного решения нет. Мы продвигаемся, это наш конкретный интерес. Почему? Потому что у нас есть Sukhoi Superjet 100, МС-21, вертолетная техника, которая должна соответствовать мировым стандартам. Поэтому решения принимать необходимо», - сказал Артяков.

До 2016 года сертификацию авиатехники российского производства осуществлял МАК, но постановлением правительства эти функции были переданы Росавиации. В ноябре этого года газеты «Коммерсантъ» и «Ведомости» сообщили, что гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов попросил согласия президента Владимира **Путина** на сертификацию воздушных судов за рубежом по документации МАК. У Росавиации до сих пор нет полноценных соглашений с такими важными для экспорта гражданских вертолетов странами, как Китай, Индия, Южная Корея, ОАЭ, пояснял «Ведомостям» человек, близкий к «Ростеху». Нет и полноценных соглашений с американскими, европейскими авиавластями. Кроме того, у Росавиации нет такого авторитета, как у МАКа, «и это сильно затрудняет работу по сертификации даже в тех странах, с которыми соглашения есть».

На следующий день после этих публикаций в «Коммерсанте» вышло интервью главы Росавиации Александра **Нерадько**, в котором тот назвал выдаваемые МАК документы «фантиками». «Взаимодействие каких-либо организаций с МАК должно заканчиваться формализацией процесса, выдачей документа: либо сертификата, либо главного одобрения, либо второстепенного одобрения конструкции. Когда МАК выступал от имени РФ, это был документ государственный, от имени России как государства-разработчика и изготовителя. Сейчас я не знаю, и никто вам не скажет статус документа, который, возможно, выдает МАК. Это «фантик», - заявил **Нерадько**.

Артяков, отвечая на вопрос «Интерфакса», в чем именно проблема взаимодействия «Ростеха» с Росавиацией, сказал: «Там вопросы наработок. Прошлая структура имела определенные наработки. Мы просто хотим совместить одно с другим: опыт работы специалистов, квалификацию, узнаваемость, в том числе за рубежом. Росавиация - это наш партнер. Он тоже заинтересован в том, чтобы наша техника была сертифицирована. Противоречий нет никаких. Мы просто все вместе собираем и предполагаем, что это даст результат».

**ИНТЕРФАКС; 2019.12.06; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО
ИМПОРТОЗАМЕЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ВЕРТОЛЕТОВ КА-62 НАЧНЕТСЯ В
2023Г - СЕРДЮКОВ**

Серийное производство двигателей ВК-1600В для вертолетов Ка-62 планируется начать в 2023 году, сообщил глава авиационного кластера «Ростеха» Анатолий Сердюков.

«Сертификат типа на двигатель ВК-1600В планируется получить в апреле 2023 г., в этом же году планируется начать его серийное производство», - сказал Сердюков журналистам в Рыбинске.

Сейчас на Ка-62 устанавливаются турбовальные двигатели Ardiden 3G французской Safran Helicopter Engines (бывшая Turbomeca). Разработку импортозамещенного двигателя ведет входящее в «Ростех» «ОДК-Климов».

До конца 2019 года планируется получить заключение на эскизный проект двигателя, добавил Сердюков. До конца I квартала 2020 года намечен выпуск конструкторской документации для испытаний узлов двигателя в составе автономных установок и начало испытаний узлов.

«Создание такого двигателя позволит решить задачу импортозамещения зарубежных двигателей в классе мощности 1400 - 1800 л.с.», - сказал Сердюков.