



Ежедневный мониторинг СМИ

11 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; ПУТИН ОБСУДИТ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	3
КОММЕРСАНТЬ; 2019.12.11; РОССИЙСКИМ МОСТАМ ПОКАЗАЛИ ДАЛЬНИЕ БЕРЕГА; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРОГРАММУ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДО 2035 ГОДА	3
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.11; ОТКРЫТИЕ КРЫМСКОГО МОСТА УПРОСТИЛО И УВЕЛИЧИЛО ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА ПОЛУОСТРОВ	4
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.11; СОВЛАДЕЛЕЦ GLOBALTRUCK: ДЛЯ НАШЕЙ ИНДУСТРИИ ВНЕДРЕНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ БУДЕТ УБИЙСТВЕННЫМ	7
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.11; НЕБО НАД МОСКВОЙ РАСШИРЯТ ЗА ГОД; ПРИНЯТА НОВАЯ СХЕМА ПОЛЕТОВ В РЕГИОНЕ	12
КОММЕРСАНТЬ; 2019.12.11; ГТЛК ЗАХОДИТ В ПОРТЫ; КОМПАНИЯ СОЗДАЕТ НОВУЮ СТРУКТУРУ ДЛЯ ПОРТОВЫХ АКТИВОВ	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНОВИТ ДАВНО УСТАРЕВШУЮ СХЕМУ ПОЛЕТОВ В МОСКВЕ; НО И НОВАЯ СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕЭФФЕКТИВНОЙ, ОПАСАЮТСЯ АВИАКОМПАНИИ.....	15
ТАСС; 2019.12.10; ДВИЖЕНИЕ ПО УЧАСТКУ ДОРОГИ М2 КРЫМ ОТКРЫЛИ ПОД КУРСКОМ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА.....	16
РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; В ОНФ ОЦЕНИЛИ МЕТОДИКУ МИНТРАНСА ПО УСТАНОВКЕ КАМЕР НА ДОРОГАХ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; МИНТРАНС РОССИИ ОБСУДИЛ С КУБИНСКИМИ КОЛЛЕГАМИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА РЖД В ЭТОЙ РЕСПУБЛИКЕ, СООБЩИЛО РОССИЙСКОЕ МИНИСТЕРСТВО.....	17
ТАСС; 2019.12.10; В ГИБДД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ЛИШАТЬ АВТОМОБИЛЯ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ.....	18
ТАСС; 2019.12.10; АДМИНИСТРАЦИЯ ВЛАДИВОСТОКА ЗАЯВИЛА О НЕПРИЧАСТНОСТИ ЧИНОВНИКОВ К МОШЕННИЧЕСТВУ С ДОРОГАМИ.....	18
ТАСС; 2019.12.10; МЭРИЯ ВЛАДИВОСТОКА ПОДТВЕРДИЛА ИЗЪЯТИЕ ДОКУМЕНТОВ ПО ДЕЛУ О МОШЕННИЧЕСТВЕ С ДОРОГАМИ	18
ТАСС; 2019.12.10; В КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ ДОРОГ	19
ТАСС; 2019.12.10; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ	19
ТАСС; 2019.12.10; "МЕДИАЛОГИЯ": СМИ В НОЯБРЕ ЧАЩЕ ВСЕГО РАССКАЗЫВАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДЕМОГРАФИИ И ДОРОГАМ.....	20
ТАСС; 2019.12.10; ОКОЛО 150 ПАМЯТНИКОВ ОТРЕСТАВРИРУЮТ К 75-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ	21
РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; В РОССИИ НАЧАЛИСЬ КРУПНЫЕ УЧЕНИЯ МЧС НА ТРАНСПОРТЕ	21
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.10; ПОЧТИ 110 ЧЕЛОВЕК СПАСЕНЫ СПЕЦИАЛИСТАМИ «АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ» С НАЧАЛА ГОДА.....	21
ТАСС; 2019.12.11; ГИБРИДНЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ РОССИИ ЧЕРЕЗ ОДИН-ДВА ГОДА.....	22

ТАСС; 2019.12.11; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ БУДЕТ ПЛАТНЫМ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	23
ТАСС; 2019.12.10; ЧЕЛЯБИНСКИЕ ВЛАСТИ ЗАПРЕТИЛИ ИНОСТРАНЦАМ С 2020 ГОДА РАБОТАТЬ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ	24
ТАСС; 2019.12.11; НОВАЯ КОМПАНИЯ С 1 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА ЗАЙМЕТСЯ ПРИГОРОДНЫМИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАМИ В КРЫМУ	24
ТАСС; 2019.12.11; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" ОТПРАВИЛ ПИЛОТНЫЙ ПОЕЗД В РАМКАХ СЕРВИСА ПО ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ	25
ТАСС; 2019.12.11; КРЫМ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПОСТАВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ В СИРИЮ В 2020 ГОДУ	25
RNS; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ В ХАБАРОВСКЕ И НА КАМЧАТКЕ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; КУРЯЩИХ В АЭРОПОРТАХ РФ ОТПРАВЯТ В "НЕПРОЗРАЧНЫЕ ЗОНЫ" - ЗАКОНОПРОЕКТ	26
ТАСС; 2019.12.11; АЭРОПОРТ ВНУКОВО ОТЛОЖИЛ ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ	26
ТАСС; 2019.12.11; В ФАС ЗАЯВИЛИ ОБ ОТСУТСТВИИ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ СУЩЕСТВЕННОГО РОСТА СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ	27
ТАСС; 2019.12.11; КРЫМ И СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ ПОПРОСЯТ МИНТРАНС УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ	27
ТАСС; 2019.12.11; НА САХАЛИНЕ СОХРАНЯТ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРИОБЛАСТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА 2020 ГОД	27

РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; ПУТИН ОБСУДИТ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Президент России Владимир Путин в среду проведет совещание с членами правительства, основной темой встречи станет развитие региональных авиаперевозок, сообщает пресс-служба Кремля.

"Президент России проведет очередное совещание с членами правительства РФ. Основной темой встречи станет развитие региональных авиаперевозок. С докладом по этому поводу выступят **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров", - говорится в сообщении.

Кроме того, будет рассмотрен ряд актуальных текущих вопросов.

<https://ria.ru/20191210/1562216974.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.11; РОССИЙСКИМ МОСТАМ ПОКАЗАЛИ ДАЛЬНИЕ БЕРЕГА; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРОГРАММУ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДО 2035 ГОДА

Правительственная комиссия по транспорту утвердила масштабную программу по ремонту и строительству почти 4,5 тыс. автомобильных мостов по всей России. В общей сложности на эти цели потребуется более 1,12 трлн руб. до 2035 года. Львиная доля объектов находится в небольших муниципалитетах, отремонтировать там просто некому, говорят эксперты, этим должны заниматься федеральные дорожники.

Правительственная комиссия по транспорту (возглавляет **вице-премьер Максим Акимов**) утвердила программу «приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автодорогах регионального или межмуниципального и местного значения». Документ предусматривает объем финансирования в 1,12 трлн руб. до 2035 года.

Первая часть документа касается ремонта 3,9 тыс. аварийных мостов. На эти цели необходимо 294 млрд руб. до 2024 года, еще 80 млрд руб.— в 2024–2035 годах. Планируются также строительство и реконструкция 486 путепроводов на пересечении с железнодорожными путями. Объем финансирования — 260 млрд руб. до 2024 года, еще 85 млрд руб.— в 2024–2035 годах. В качестве источников финансирования в правительстве видят межбюджетные трансферты (финансовая помощь Росавтодора субъектам федерации), а также дополнительные доходы регионов.

К 2024 году, напомним, региональные бюджеты начнут получать 100% всех собранных на их территории топливных акцизов (сейчас эта доля составляет 58,2%).

Третья часть программы — строительство новых автомобильных мостов в 21 регионе, включая Пермский, Красноярский, Краснодарский края, Ленинградскую, Амурскую, Архангельскую, Ростовскую, Новосибирскую, Калининградскую, Рязанскую, Вологодскую области, республики Бурятия, Мордовия. Речь идет о крупных проектах, например, о мосте через Лену в Якутске (оценивается в 85 млрд руб.), через Обь в Новосибирске (37 млрд руб.) и реку Зею в Благовещенске (19 млрд руб.). Многие из проектов уже есть в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Общая стоимость всех мостов предварительно оценена в 423 млрд руб., 144 млрд руб. из этой суммы обеспечит федеральный бюджет (на период до 2024 года). Часть мостов построят на условиях государственно-частного партнерства.

Утверждена методика оценки транспортных проектов

Проблема восстановления аварийных мостов поднималась в мае 2019 года на совещании в Архангельской области с участием президента Владимира Путина. **Глава Минтранса Евгений Дитрих** заявил тогда о «серьезном износе мостовых сооружений» во многих регионах. В июле глава Бурятии Алексей Цыденов на Госсовете говорил о необходимости выделения 292 млрд руб. на ремонт 3,5 тыс. ветхих мостов. Владимир Путин поручил правительству до 1 декабря 2019 года разработать программу ремонта объектов, определив источники финансирования. В 2020 году будет идти подготовка к реализации

программы (нужно будет, в частности, вносить коррективы в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»), следует из материалов правительства, а строительные и ремонтные работы начнутся в 2021 году.

Сначала нужно будет провести детальное обследование и диагностику всех мостов, пояснил “Ъ” гендиректор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами Игорь Старыгин. «По итогам будет понятно, где достаточно лишь поменять асфальт, а где нужна полная реконструкция. Не исключаю, что цифра 3,9 тыс. после обследования изменится,— говорит он.— И только потом можно будет приступать к подготовке проектно-сметной документации и искать подрядчиков». Большая часть объектов из правительственного перечня расположены в небольших муниципалитетах, где нет специалистов и компаний, способных работать с мостами, говорит глава содружества дорожных экспертов СоюзДОРНИИ Андрей Семянихин. «Даже если обеспечить муниципалитеты финансированием, качественно отремонтировать мост они просто не смогут,— говорит он.— Нужно передавать объекты на федеральный уровень Росавтодору».

<https://www.kommersant.ru/doc/4188940>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Nazvana-stoimost-proekta-po-stroitelstvu-i-remontu-mostov-v-Rossii-2019-12-10/>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.11; ОТКРЫТИЕ КРЫМСКОГО МОСТА УПРОСТИЛО И УВЕЛИЧИЛО ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА ПОЛУОСТРОВ

Спрос поддерживают масштабные дорожно-строительные работы и общее развитие экономики региона

Грузовое движение на Крымском мосту действует уже более года. Движение машин с разрешенной максимальной массой более 3,5 т было открыто в октябре 2018 г. За 14 месяцев по мосту проехало свыше 865 000 грузовиков, а годовой грузовой трафик в 2,5 раза превысил аналогичный показатель Керченской паромной переправы – в 2016–2018 гг. паромы перевезли суммарно 850 000 фур, приводит данные представитель **Минтранса**. Причем грузопотоки в Крым и из Крыма отличались ненамного: в направлении полуострова проехало более 450 000 машин – на 8,5% больше, чем в обратном направлении, в Краснодарский край. В целом с начала работы автодорожной части моста (с 16 мая 2018 г.) трафик в обе стороны превысил 8,3 млн легковых и грузовых машин, мотоциклов и автобусов.

Поехали над водой

По данным **Минтранса**, наибольшая месячная интенсивность движения грузовиков по Крымскому мосту в обе стороны зафиксирована в июле текущего года – 73 103 автомобиля за месяц. Суточный рекорд пришелся на 26 сентября – 2931 фура за 24 часа. По оценке **Минтранса**, транспортные компании сэкономили более 16 млрд руб. Проезд по мосту бесплатный, а за один рейс на пароме (линия порт «Крым» – порт «Кавказ») нужно было заплатить 19 500 руб. за фуру. Еще один плюс – открытие автодорожной части Крымского моста обеспечило бесперебойную поставку различных товаров в Крым и обратно, подчеркивает представитель министерства: в отличие от переправы сообщение между берегами не прерывалось, несмотря на штормы.

Объем перевезенных грузов по Крымскому мосту в **Минтрансе** не назвали. По оценке гендиректора «Infoline-анали-тики» Михаила Бурмистрова, он составил около 5 млн т, в структуре грузопотока в Крым преобладают потребительские продовольственные и непродовольственные товары и моторное топливо. А ключевой проблемой для грузоперевозчиков остается обеспечение обратной загрузки для повышения эффективности транспортных операций, добавляет эксперт.

«Крым – интересное направление для грузовых перевозок. Основные заказы у нас приходятся на оптово-розничную торговлю и обрабатывающую промышленность», – рассказывает один из крупных автомобильных перевозчиков. По его словам, открытие моста значительно упростило работу. Но операторы, которые ранее работали на этом направлении, большой прибавки в грузах не ощутили, отмечает собеседник

«Ведомостей». Общий рост грузоперевозок произошел, главным образом, из-за выросшего числа перевозчиков, объясняет он.

Об этом говорит и гендиректор транспортной компании «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев: «Исходя из данных нашей внутренней статистики, у нас нет оснований говорить о каких-то серьезных изменениях в динамике грузооборота с полуостровом. Еще в процессе строительства моста достаточно эффективно работала переправа, по которой регулярно ходили паромы. Конечно, стоимость переправы была существенной составляющей в конечной стоимости логистической операции, но серьезного роста запросов на доставку в Крым мы не фиксируем». При этом изменилась структура грузов, продолжает он. Из-за масштабного дорожного и инфраструктурного строительства стало больше крупногабаритных и сыпучих грузов. По словам Иевлева, крупные компании, как правило, доставляют в Крым строительные материалы и продукты, а все остальное лежит в сфере интересов небольших частных перевозчиков.

Порты теряют грузы

Морские порты в Крыму расположены в Керчи (на фото), Севастополе, Феодосии, Ялте и Евпатории. Участники рынка предполагали, что мост заберет у них часть грузов. Так и произошло: по итогам 10 месяцев 2019 г. грузооборот снизился на 54,1% в сравнении с тем же периодом годом ранее и составил 3,73 млн т, приводит данные Вальтер. Наибольший спад пришелся на Керченский порт – там перевалка грузов сократилась на 59,7% до 2,71 млн. «Возможности крымских портов по перевалке грузов оказались не востребованными, и дальше ситуация, скорее всего, будет только усугубляться», – продолжает Вальтер. По его мнению, с запуском железнодорожного сообщения такое количество портов в Крыму будет чрезмерным, поэтому некоторые из них логичнее будет переориентировать на обслуживание пассажирских и круизных судов.

«В целом по характеру грузов Крым особо не отличается от других южных регионов – структура примерно такая же, что и на Черноморском побережье, – комментирует заместитель гендиректора по стратегическому развитию компании «Курьер сервис экспресс» (КСЭ) Владимир Виноградов. – Организация бизнес-процессов тоже аналогичная. А если говорить, к примеру, об интернет-заказах, то даже проще, так как в основном идет доставка на условиях предоплаты». Его компания возит в Крым экспресс-грузы и сборные грузы, включая интернет-заказы для физических лиц, запчасти и компоненты оборудования для различных предприятий.

Крым автодорожный

«Наша компания на регулярной основе осуществляет грузоперевозки в Крым автомобильным транспортом, общий срок доставки – три дня, – рассказывает Виноградов. – Грузовики идут через Краснодар, где находится наш крупный распределительный центр, который обслуживает весь южный регион страны.

Этого кросс-дока на материке вполне достаточно, чтобы оперативно сортировать груз и доставлять в Крым. Никаких проблем с подъездными путями не возникает, все четко, удобно, без перебоев».

«Систематических проблем с доставкой нет. Инфраструктура, конечно, нуждается в развитии, но дороги ремонтируются, строятся развязки, и эти работы скоро завершатся», – вторит ему один из автомобильных перевозчиков.

«В Крыму появилось очень много развязок, магистралей, мостов, – отмечает и Иевлев. – Новые дороги-артерии Крыма дают толчок для развития производства, туризма. За последние 3–4 года мы отмечаем серьезный рост количества автомобильного транспорта – примерно в 3–4 раза». По его словам, назрела необходимость разгрузить города объездными дорогами. Строящаяся трасса «Таврида» станет хорошим решением этого вопроса, замечает он. Стоимость этого проекта – 166 млрд руб. Как предполагается, четырехполосная «Таврида» длиной 250 км до конца 2020 г. свяжет такие города, как Керчь, Феодосия, Белогорск, Симферополь, Бахчисарай и Севастополь. Проект реализуется поэтапно, пока открыто рабочее движение по одной полосе в каждую сторону до Симферополя. «Кроме того, реализуется большой объем мероприятий по ремонту и реконструкции автомобильных дорог, как на территории Республики Крым, так и в Севастополе», – добавляет представитель **Минтранса**.

Дорожная сеть расширяется и со стороны Краснодарского края. Федеральным проектом «Коммуникации между центрами экономического роста», входящим в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., предусмотрены мероприятия по реконструкции автодороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь, напоминает представитель **Минтранса**. Завершить строительство новой трассы планируется до конца 2024 г. «Строительство и реконструкция участков трассы с учетом обхода населенных пунктов сделают ее наиболее комфортным и быстрым маршрутом в Крым при движении из центральной части России и непосредственно из Краснодара», – замечает представитель министерства.

В августе 2019 г. стало известно, что **Минтранс**, Росавтодор и госкомпания «Автодор» обсуждают строительство новой бесплатной скоростной трассы, которая соединит Краснодар с Крымским мостом. Предполагается построить 128 км новой дороги, говорил представитель **Минтранса**. По сути, это новое направление трассы А-289 от пересечения с будущим Дальним западным обходом Краснодара до автодороги А-290. Завершить работы планируется в 2022 г., рассказывал он.

Вагоны едут на помощь

В 2020 г. можно прогнозировать рост общего трафика грузов в Крым – в первую очередь за счет запуска железнодорожного сообщения, которое традиционно считается наиболее рентабельным из всех сухопутных видов транспорта для грузоперевозок, говорит гендиректор проектно-строительной компании «Вальтер констракшн» Евгений Вальтер. Но это касается только тех грузов, которые поставляются из удаленных от полуострова регионов России, отмечает он. По его мнению, при поставках с материковой части ближних регионов к Крыму, как и сейчас, будет использоваться автомобильный транспорт. «Он более удобен в поставках грузов средних партий и более понятен для формирования спроса со стороны среднего и малого предпринимательства», – поясняет Вальтер.

Регулярное железнодорожное сообщение через Крымский мост откроется декабре 2019 г. Сначала поедут пассажирские поезда, а в 2020 г. к ним добавятся грузовые составы. Пропускная мощность двухпутной железной дороги – до 47 пар поездов в сутки. Они смогут проезжать мост со скоростью до 120 км/ч (грузовые – до 80 км/ч). Ожидается, что по железной дороге будет перевозиться до 9,5 млн т грузов в год против 2,5 млн т, которые перевозились с помощью паромной переправы, говорил ранее заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук.

На территории Крыма действуют те же железнодорожные тарифы на грузоперевозки, что и в России в целом, перевозит грузы ФГУП «Крымские железные дороги». Крупнейшие российские грузовые железнодорожные операторы – Федеральная грузовая компания («дочка» РЖД) и Первая грузовая компания, а также Союз операторов железнодорожного транспорта – не стали комментировать тему перевозок в Крым. Проблем не предвидится, говорит и один из российских железнодорожных операторов. Передавать составы крымскому перевозчику технологически будет не сложно, отмечал ранее и Савчук. По такому принципу будет организовано и пассажирское движение по железной дороге.

«Крупные игроки рынка, связанные с перевозкой товаров длительного срока хранения, очень ждут открытия железнодорожной ветки, – говорит Иевлев. – Часть грузов перейдет на рельсы, тем самым у грузоотправителя появится больше возможностей оптимизировать свои логистические процессы, выбирать маршрут и вид транспорта, исходя из характера груза, срочности перевозки и других факторов».

Кроме того, как и в автомобильных перевозках, появится возможность снизить расходы на доставку грузов. Стоимость паромной переправы груженого и порожнего вагона, а также накат вагона на паром в портах Кавказ и Керчь составляла 50 000–70 000 руб. за вагон.

По оценке Вальтера, автомобильный поток грузового транспорта после запуска железнодорожного сообщения снизится на 10–15%. В первую очередь на железную дорогу могут перейти грузы, связанные со строительной отраслью, тяжелой промышленностью, а также энергетикой и машиностроением, считает он. По мнению Бурмистрова, запуск железнодорожных перевозок не повлияет на логистику

потребительских товаров, но часть перевозок наливных грузов будет переориентирована с автомобильного на железнодорожный транспорт. По прогнозам КСЭ, в 2020 г. объем доставки автотранспортом экспресс-грузов, а также сборных грузов сохранится на том же уровне, несмотря на появление железнодорожного сообщения с Крымом. «Это обусловлено тем, что такие отправления не тяжеловесные, т. е. оптимальные для автотранспорта, который обеспечивает достаточно высокую скорость доставки при вполне приемлемой стоимости», – поясняет Виноградов.

Запуск железнодорожного сообщения даст сильный импульс к развитию крымской экономики, а это, в свою очередь, будет способствовать увеличению общего грузопотока, подчеркивает Вальтер. Грузоперевозки будут стимулировать и растущий пассажиропоток, отмечает один из транспортных операторов. Туристов будет больше, а значит, будет расти потребительский спрос в республике, поясняет он. Эта тенденция со временем позволит автотранспортным компаниям компенсировать уход части грузов на железную дорогу. По оценке Вальтера, в перспективе ближайших пяти лет по железнодорожным путям в Крым будет поступать до 13–15 млн т грузов, автомобильным транспортом – 6–8 млн т.

Валовой региональный продукт (ВРП) Крыма, который в 2018 г. оставил 416 млрд руб., по итогам 2019 г. может вырасти более чем на 5%, говорил недавно первый замминистра экономического развития республики Анушаван Агаджанян. Это связано с «ожидаемым ростом промышленного производства, строительной и транспортной отраслей, ростом товарооборота», пояснил он (его слова приводило «РИА Новости»). Власти Крыма ожидают, что экономика региона будет расти в последующие годы.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/11/818383-otkritie-krimskogo-mosta-uvlichilo-gruzoperevozki>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.11; СОВЛАДЕЛЕЦ GLOBALTRUCK: ДЛЯ НАШЕЙ ИНДУСТРИИ ВНЕДРЕНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ БУДЕТ УБИЙСТВЕННЫМ

Александр Елисеев – о госрегулировании автомобильных грузоперевозок, использовании модели агрегатора и последствиях внедрения беспилотников

Один из крупнейших российских автомобильных грузоперевозчиков – Globaltruck – раньше делал ставку на собственный парк и работу исключительно в сегменте магистральных перевозок. Теперь компания меняет стратегию: она намерена использовать автомобили других перевозчиков, а также выходить в другие сегменты рынка. Для чего это нужно – в интервью «Ведомостям» рассказал совладелец и председатель совета директоров Globaltruck Александр Елисеев.

Грузовики и государство

– С 2015 г. в России взимают плату за проезд грузовиков весом свыше 12 т – система «Платон». В общей сложности она уже принесла в бюджет 90 млрд руб., сообщил недавно **Минтранс**. В системе зарегистрировано 500 000 участников (в основном – физические лица) с общим парком 1,25 млн машин. К каким изменениям на рынке привело внедрение «Платона»? Ушли ли серые игроки, произошло ли обеление рынка?

– Тема «Платона» важна прежде всего для **Минтранса** – с точки зрения поддержания дорог в нормальном состоянии. Для транспортного бизнеса значение системы переоценено. Обеление рынка на 90–95% – это функция Федеральной налоговой службы (на внутрироссийских рейсах, а при экспорте-импорте – еще и Таможенной службы). Что такое «обеление рынка»? Это уход тех компаний, которые, скажем так, применяют агрессивные методы налоговой оптимизации, как правило это небольшие компании. И могу сказать, что налоговая в целом работает, применять серые схемы таким игрокам становится все сложнее. Но понятно, что это долгий путь. Какое влияние на этот процесс оказал «Платон»? Все стали платить этот дорожный сбор, из-за этого выравниваются условия на рынке. Но рынок пока не выровнялся в отношении более существенных затрат – кто-то платит налоги как положено, а кто-то – «по-другому».

– Сколько вы платите за «Платона», велика ли доля этих расходов?

- Расходы на «Платона» ежегодно растут из-за индексации тарифа, увеличения парка машин и их пробега. В 2018 г. на «Платона» было израсходовано около 350 млн руб., или 5% общей себестоимости перевозок компании.
- Как «Платон» отражается на расценках – ваших и на рынке в целом?
- Цикл динамичного роста тарифов транспортных компаний закончился примерно в конце 2017 – начале 2018 г. Введение «Платона» в 2015 г. и первую индексацию сбора в 2017 г. мы, как и весь рынок, сразу переложили в увеличение своих тарифов – копейка в копейку. Последние два года ставки на рынке стагнируют – растут существенно ниже инфляции. Так что повышение ставок «Платона», произошедшее в 2019 г. (с 3 июля они выросли на 14 коп. до 2,04 руб. за 1 км.– «Ведомости»), мы сможем переложить в свой тариф с очень большим временным лагом. Сказывается и «дизельный шок» 2018 г., когда произошло сумасшедшее повышение розничных цен на дизельное топливо – нам было что еще заложить в тариф помимо «Платона». Планируемое увеличение ставки «Платона» в феврале 2020 г. (до 2,2 руб. за 1 км. – «Ведомости») у нас тоже не вызывает оптимизма, возможности сразу переложить этот рост в тариф клиенту не будет.
- Что вы думаете о планах развития системы «Платон» в части автоматического слежения за перегрузом?
- Это правильное регуляторное воздействие на рынок – машины не должны ездить с перегрузом. Я приветствую создание весогабаритного контроля, но, естественно, с оговорками, что все должно быть правильно отрегулировано. Беспокоит отсутствие возможности провести перевзвешивание на контрольных весах в случае подозрения, что весы неисправны, и опротестовать в административном порядке результаты взвешивания. Пока те проекты нормативных актов, которые обсуждаются, не в полной мере учитывают эти моменты, и это вызывает обеспокоенность у бизнеса. Темы не новые, обсуждаются давно, но они должны быть учтены. Кто будет администрировать – Росавтодор, какое-то другое агентство **Минтранса**, «Платон», – не так важно. Кому поручат, тот и будет. Главное, чтобы администрирование было правильным.
- Расходы у вас вырастут из-за этого?
- Мы не ездим с перегрузом. У нас есть собственный контроль: все траки изначально оснащены датчиками на ось, мы видим нагрузку в режиме онлайн. Машина не отправится в рейс, если датчики указывают на перегруз.
- Но это проблема для мелких перевозчиков, которые привыкли возить по принципу «чем больше – тем лучше», ведь грузоотправитель платит за вес груза. Мы же крупный, прозрачный игрок и не можем так работать.
- Неужели не бывает уникальных ситуаций?
- Есть риски, когда в процессе перевозки груз смещается внутри кузова полуприцепа и, естественно, на какую-то одну из осей нагрузка выше. Но это зона ответственности водителя и грузоотправителя, которые должны были проконтролировать крепление при погрузке. А так не перегружать машину – это прямая ответственность грузоотправителя согласно договору.
- Есть ли позитивные моменты для вашего бизнеса от введения «Платона»? Например, водители перестали ездить «не по тем» дорогам, в итоге сократились затраты на топливо и проч.?
- Все тягачи оборудованы системой трак-контроля – водитель ездит там, где положено, где диспетчер приписал. (Улыбается.) Если говорить о качестве дорог, то оно постепенно улучшается – как в центральной части, так и на Урале и в Сибири. Эффект ли это «Платона» – вопрос к чиновникам. Но этот тренд наметился последние лет 15.
- Как отразилась на вашем бизнесе другая мера госрегулирования отрасли – введение тахографов?
- Мы покупаем машины уже с ними. И здесь та же самая история: все должны работать в равных условиях. Некоторые участки рынка выжимают из водителя все, что можно выжать, но 15–20 ч ехать без отдыха – это безумие. От этого происходят аварии, а если в ней участвует 35-тонный трак с учетом веса груза, то это, как правило, летальный исход. В Европе контроль режима труда удалось сделать очень эффективным. Наши перевозчики, которые в России иногда закрывают глаза на режим труда и отдыха, такого себе там не позволяют. Ведь там на месте с сотрудниками дорожной полиции «не

договориться», а штрафы – тысячи евро. По этому пути идет и Россия. Раньше существовал штраф для водителя (несколько тысяч), а теперь ввели штрафы на десятки тысяч рублей, и уже для компаний.

На мой взгляд, эта тема [соблюдения режима труда и отдыха] будет работать эффективно, когда будет введена единая система телеметрического контроля за всеми грузовиками в России, при которой информация о режиме езды передавалась в центр информации – государственный или назначенный государством.

– Система «ЭРА-Глонасс» этому не помогает?

– На рынке есть несколько систем контроля. Но тут вопрос не железа, а организации процесса, администрирования. Нужно, чтобы к выбранной государством системе контроля были подключены все тягачи в стране. Это не быстрая тема.

Россия догоняет Европу

– Перевозки грузов автомобильным транспортом ежегодно растут. Как чувствует себя на рынке ваша компания? Наблюдаете ли усиление конкуренции?

– Этот рынок, как и в других странах, высококонкурентный. Везде есть множество мелких и средних предприятий (как правило, это семейный бизнес), которые оказывают давление на весь рынок. Их доля в общем грузообороте в разных странах отличается, но даже на самых консолидированных развитых рынках это примерно 50%. У нас – около 80%.

– А почему в России такая высокая доля?

– Нормальная ситуация для текущего состояния экономики. (Улыбается.) Европа это уже прошла.

– Вы ежегодно увеличиваете выручку, чистую прибыль. Есть перспектива расти дальше или конкуренты зажимают со всех сторон?

– У нас сохраняется стратегия роста.

– А какая у вас сейчас доля на рынке?

– Сложно оценить. Свидетельство незрелости рынка – недостаточно отраслевых консультантов, объединений, которые бы ответили на простой вопрос: а сколько в России, например, траков с тентованными или с рефрижераторными полуприцепами? Точных данных нет.

– Данные ГИБДД ситуацию не проясняют?

– ГИБДД ведет учет по выданным номерам. И в их базе возможно наличие какого-нибудь 20-летнего «Камаза», который уже давно стоит в какой-нибудь деревне, без мотора, колес

– остов. Может, и машину уже сдали в металлолом, но никто не потрудился снять с регистрации.

– А если исходить из общего объема автомобильных грузоперевозок?

– Для нас не важно, какой общий объем грузовых автоперевозок. Мы же не конкурируем с «газелями». Нужно сравнивать яблоки с яблоками. Нужно смотреть на перевозки магистральными тягачами, причем в конкретных сегментах: магистральные с тентованными полуприцепами, с цельнометаллическими, рефрижераторными. А это разные производители, и очень сложно оценить долю рынка, например, по продажам новой техники. У одного производителя я, как и другие участники рынка, покупаю тягач, у другого – полуприцеп. Могу менять, сдавать в аренду, покупать, перепродавать и саму технику, и услугу. У нас, например, в парке больше полуприцепов, чем тягачей. Сейчас можно купить комплексную услугу перевозки и услугу водителя с тягачом, используя свой груженный полуприцеп. И наоборот. Такого погружения – хоть статистического, хоть экспертного – нет.

– А от чего вы тогда отталкиваетесь в своей стратегии роста? Смотрите на выручку?

– Конечно. Выручка и грузооборот. Количество тягачей и полуприцепов. Мы сейчас концентрируемся на крупнотоннажных магистральных перевозках с помощью тентованных и рефрижераторных полуприцепов. При этом мы не возим контейнеры, опасные грузы.

– Вы к этому пришли или изначально концентрировались на этих сегментах?

– Изначально так было. Эти два сегмента самые большие на рынке. В других нишах стратегию роста выстраивать сложнее. В наших сегментах больше грузоотправителей: их не сотни и даже не тысячи – десятки тысяч.

Новая модель бизнеса

- Новые сегменты хотите осваивать?
- Да. Но при этом использовать комбинированный подход – расти без упора на собственные активы. Выступать агрегатором, можно сказать, экспедитором.
- Своего рода «Яндекс.Такси»?
- Этому рынку до такси далеко. Здесь большое количество видов, типов техники, разработать универсальную услугу сложно. Мы хотим быть агрегатором в сегментах, в которых сильны. И будем пытаться заходить в смежные сегменты. Например, городские или внутриобластные перевозки малотоннажным транспортом. Но если будем это делать, то комбинированным способом, в большей степени с использованием привлеченной техники.
- Подобным вы и сейчас занимаетесь?
- Да, и доля такой бизнес-модели в общей выручке растет. Сейчас она в районе 10%. Хотим вырасти в разы. Модель агрегатора менее маржинальная, нежели перевозки собственными траками. Получаем только экспедиторскую комиссию. Но она нам интересна тем, что можно расти без больших инвестиций.
- А если все так будут делать? Где вы возьмете столько грузовиков для управления?
- Как я уже говорил, рынок на 80% состоит из мелких игроков. Это наши потенциальные подрядчики.
- Антироссийские санкции и контрсанкции России на ваш бизнес повлияли? Среди ваших клиентов есть иностранные компании, вы ездите в Европу.
- У нас есть стабильная доля перевозок из России в Европу и обратно, но это не санкционные продукты. Но было другое влияние: в кризис 2014 г. из-за рухнувшего рубля тягачи подорожали в 2 раза, а у нас рублевая выручка. Это резко сузило наши инвестиционные возможности.
- В Крым грузы возите? Собираетесь возить?
- Для нас это точно не приоритетный регион. Мы концентрируемся на Центральном регионе, Северо-Западе, Поволжье, Урале и Сибири.
- В 2017 г. вы провели IPO на Московской бирже (в свободном обращении почти 20%). На что потратили деньги? Предполагалось, что вырученные средства пойдут на пополнение парка и M&A-сделки. Машины вы купили, а были ли сделки по покупке участников рынка? И много ли было желающих продать свой бизнес?
- Много, но мы не нашли компании, которые нам были бы интересны. Нам не интересно покупать бизнес из набора траков. Нам нужен прозрачный бизнес с хорошей клиентской базой, с сильным менеджментом, стабильным водительским составом. Ну и по разумной цене.
- А сейчас переговоры по покупке ведете?
- Скажем так: мы всегда мониторим рынок и, если есть что-то интересное, разговариваем.
- Недавно вы ушли с поста гендиректора компании, теперь ее возглавляет бывший топ-менеджер «Магнита» и группы «Дело» Илья Саттаров. С чем это связано?
- Потребовалось обновление стратегии роста и заход в смежные сегменты, включая малотоннажные перевозки. При такой переориентации стратегии нужна менеджерская компетенция. Поэтому было решено привлечь профессионалов с рынка, которые умеют это делать. Новой команде во главе с Ильей Саттаровым, которая как раз обладает необходимым опытом, совет директоров поручил разработать и начать внедрять обновленную стратегию.
- Будете придумывать новый бренд для нового бизнеса – внутригородских, внутриобластных перевозок?
- Даже не задумывался об этом. Мне кажется, мы можем хорошо развиваться и под брендом Globaltruck. Мы же не уходим в b2c-сегмент, а остаемся с теми же крупными клиентами. Это компании секторов розничной торговли, FMCG, промышленные холдинги, компании сектора электронной коммерции (e-commerce) и доставки посылок. Кроме магистральных перевозок им нужна и доставка более мелкими партиями. Всем. Кроме каких-то отдельных промышленных клиентов. Словом, пойдем к нашим же клиентам, но с предложением более широкого спектра услуг.
- Когда планируете запустить проект?

- В 2020 г.
- Машины каких марок будете в нем использовать?
- Пока не решили.
- Сейчас в вашем парке только иномарки – Volvo, Scania. Почему?
- В России в сегменте магистральных перевозок сильны позиции большой четверки – Mercedes-Benz, Volvo, Scania и MAN, а также «Камаза». Почему у нас не «Камаз»? Вопрос не только в цене тягача – мы смотрим на стоимость жизненного цикла: сколько времени за пять лет, например, он проработает и сколько проведет в ремонтах, за сколько потом мы его продадим. И пока при подсчете всех этих вещей товарищи из большой четверки выигрывают. Мы стараемся взять для тестирования все новые модели – на несколько месяцев или больше. «Камаз» движется в правильном направлении – повышает и качество, и пробег без тяжелых ремонтов (двигателя, подвески, топливной системы), но пока риски при серьезных пробегах (1–1,2 млн км) у него выше.
- Группа специализируется на магистральных автомобильных перевозках, преимущественно в России. В парке 1359 тягачей и 1502 полуприцепа. В группу входят транспортные компании «Лорри» (Екатеринбург), «Магна» (Магнитогорск), «Лонгран логистик» (Новосибирск), «Глобалтрак лоджистик» (Московская область) и «Грузопровод» (Екатеринбург).
- Железная дорога и беспилотники
- Расскажите об используемых технологиях управления вашим парком. Перенимаете опыт Европы, сами разрабатываете?
- Все вместе. Пакетных решений на рынке нет, всё нужно дорабатывать напильничком. (Улыбается.) Подобрать правильную машину к заявке или заявку к машине – это разные техпроцессы, разные наборы клиентов. Сначала нужна перенастройка, оптимизация, улучшение текущих процессов, а затем их автоматизация. Уже никому не интересно, что происходит [с грузовиками] сейчас, что было час назад. Важно другое – понять, что нужно сделать, чтобы правильные вещи произошли завтра, послезавтра, хотя бы на горизонте ближайшей недели. Научиться правильно прогнозировать и планировать. И такие вот автоматизированные подсказки постепенно появляются.
- У вас есть проект, который предполагает магистральные грузовые рейсы по расписанию,
- «Грузопровод». Много в нем задействовано техники?
- Около 120 автопоездов. Сейчас это маршруты из центральной части России на восток, позже появятся рейсы на юг и северо-запад. Прогнозируем, что в ближайшие годы выручка в этом сегменте вырастет в разы – это основной операционный инструмент, который будем развивать. Важно не только то, что эти рейсы идут быстро и по расписанию, – эта технология позволяет груженому прицепу находиться в движении более чем 20 ч в сутки. Допускаю, что в будущем наши траки будут задействованы только в этой технологии.
- Машины могут уехать по расписанию, но пустыми?
- Такого у нас не бывает.
- Сама идея ваша или переняли?
- У наших конкурентов есть похожие сервисы. Но смена и водителя, и тягача в определенных местах по графику, наверное, только у нас.
- Есть ли у вас машины в управлении? Планируете забирать на аутсорсинг кэптивные парки?
- Пока так не делаем, но готовы.
- Переговоры ведете?
- Без комментариев.
- В РЖД переживают из-за того, что часть грузов переходит на автомобильный транспорт. Чем вы их так привлекаете?
- Пока уровень сервиса автоперевозок выше, чем у железной дороги. Мы можем предоставить трак под загрузку и выгрузку в конкретный час и уже переходим на минуты, а железная дорога в основном оперирует сутками. Исключение – контейнерные перевозки.
- Заметили ли вы обратную тенденцию – РЖД возвращает некоторые ранее ушедшие грузы?

– Да, и это происходит как раз из-за развития контейнерных перевозок. Для нас это не критично: мы обслуживаем в основном потребительский сегмент, а железная дорога тяготеет к промышленности. Но в контейнерах конкуренция останется – на маршрутах, где есть возможность везти груз и так и так.

– Насколько вам интересны контрейлерные перевозки – перевозки по железной дороге большегрузных автомобилей с полуприцепами? Федеральная грузовая компания (ФГК, «дочка» РЖД) собирается развивать эту услугу.

– Мы первыми пришли в ФГК с этим предложением, сделали опытную перевозку в 2018 г. И поняли: для того чтобы эта технология стала промышленной, нужно решить множество вопросов, большинство из которых – в зоне ответственности железной дороги. А именно – правильные платформы (для перевозки не всего автопоезда, а полуприцепа), быстрые погрузочно-разгрузочные работы, если это рефрижератор – поддержание температурного режима в пути. При этом важно обеспечить концентрацию грузов к нужному часу, к отправлению контрейлерного поезда. Нужно собрать несколько десятков полуприцепов в одном месте, которые поедут в одном направлении, а потом обратно. У нас же пока перекоп грузовых потоков: грузов из европейской части России в восточную в 2 раза больше.

– А чем эта схема лучше обычных контейнерных перевозок?

– Сколько весит контейнер? Тонны 3–4. При этом вы везете 20 т (столько можно поместить в стандартный европрицеп без перегруза). И что, мне теперь из этих 20 т везти 4 т металла и только 16 т полезного груза? Единственное направление, где это может быть оправданно, – Москва – Санкт-Петербург. Но у меня есть сильное подозрение, что часть таких контейнеров ездит с нарушением весовых норм.

– Ожидаете дальнейшего роста российского рынка?

– Рост рынка – это производная тех трендов, которые есть в экономике в целом, а более конкретно – в ее потребительской части. Много будет зависеть от розницы. Но есть хороший заменитель – онлайн-торговля. Этот сегмент у нас самый растущий. В 2017 г. доля e-commerce в нашей выручке составляла 22%, в 2018 г. – 34%. С учетом общего роста выручки поступления от e-commerce практически удвоились – до 2,8 млрд руб.

– В этой связи, наверное, самое перспективное направление для автоперевозок – Россия – Китай?

– Не факт. Пока это потенциально перспективный рынок. Насколько этот потенциал реализуется в ближайшие 1-2 года – будем посмотреть. (Улыбается.)

– Что вы думаете о перспективах использования электрических грузовиков, беспилотников в России? Тестировали их?

– Пока нет. Вопросов много. Это из разряда «черных лебедей» – внезапных событий, радикально меняющих ситуацию (автор теории Нассим Николас Талеб). Для нашей индустрии внедрение беспилотных технологий будет убийственным: не нужны будут водители, да и сами транспортные компании не понадобятся. Управлять машинами, роботами будут технологичные компании. Например, сами производители.

– Почему они?

– А зачем им просто продавать такую технику, если можно получать кэш на всем ее жизненном цикле?

– Но они же так сейчас не делают?

– Потому что это головная боль – набирать водителей, логистов, диспетчеров, формировать клиентскую базу, решать проблемы с погрузкой-разгрузкой... Кстати, для автоматизированного тягача наш проект «Грузопровод» идеален – все по часам, берите технологию и делайте.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/12/11/818382-sovladelets-globaltruck>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.11; НЕБО НАД МОСКВОЙ РАСШИРЯТ ЗА ГОД; ПРИНЯТА НОВАЯ СХЕМА ПОЛЕТОВ В РЕГИОНЕ

Правительство одобрило новую структуру воздушного пространства над Москвой. В конце 2020 года его пропускная способность должна вырасти в 1,5 раза, что снизит время полета и задержки при взлетах и посадках. Работа проведена силами ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД) без участия

американской Jeppesen (входит в Boeing), которая два года назад предлагала свой вариант организации воздушного движения Московского авиаузла. Авиаперевозчики отмечают большой объем проделанной работы и в целом положительно оценивают нововведение, но опасения неэффективной организации движения у них остаются.

Правительство утвердило новую структуру воздушного пространства московской воздушной зоны, сказал журналистам по итогам правительственной комиссии по транспорту вице-премьер Максим **Акимов**. Она начнет действовать с 3 декабря 2020 года. Год уйдет на подготовку перевозчиков и эксплуатантов и издание нормативно-правовых актов.

Время полета воздушных судов в московской зоне снизится на 15%, на 14% снизится расход топлива, более чем на 70% уменьшится количество задержек судов при взлетах и посадках», — добавил господин **Акимов**.

По его словам, стержневым разработчиком концепции выступила ГК по ОрВД.

«Действующая структура воздушного пространства была разработана в 1976–1979 годах к московской Олимпиаде 1980 года. Под нее было приобретено наземное оборудование, введена вторичная аэронавигация. На тот момент она кардинальным образом улучшила воздушное движение, — рассказывает собеседник “Ъ” в отрасли авиаперевозок. — Но она была рассчитана на одного базового перевозчика, которым был “Аэрофлот”. В то время полеты из Шереметьево осуществлялись в основном на север и запад, из Внуково — на юг и юго-запад, из Домодедово — на восток».

Проблемы в организации воздушного движения начались в начале 1990-х годов, когда несколько авиакомпаний начали летать из всех трех московских аэропортов во всех направлениях. Эта ситуация потребовала оптимизации структуры воздушного пространства с учетом новых реалий.

Пулково может получить седьмую свободу с небольшими ограничениями

В ГК по ОрВД рассказали, что пропускная способность московского авиаузла в целом вырастет в 1,5 раза по сравнению с максимальными показателями июля 2018 года. «Новая структура воздушного пространства Московской зоны позволит довести количество взлетно-посадочных операций в час до 120 в Шереметьево, до 90 в Домодедово, до 60 во Внуково», — рассказали в госкорпорации. В новой структуре воздушного пространства схемы взлета и захода на посадку оптимизированы, добавили там. Сегодня максимальная пропускная способность Шереметьево составляет 100 операций в час, Домодедово — 65 операций в час, Внуково — 56 операций в час.

Как рассказывал “Ъ”, два года назад свой вариант организации воздушного движения предлагал один из мировых лидеров в данной области американская компания Jeppesen (дочерняя структура Boeing). По заказу «Аэрофлота» и Внуково она подготовила модель новой структуры и представила ее **Минтрансу** и **Минэкономике**, но в правительстве решили отдать разработку государственной ГК по ОрВД.

В Boeing говорят, что сотрудничали с ГК по ОрВД по данным вопросам, но в разработке конкретно утвержденной структуры не участвовали и не знают ее деталей.

Источник “Ъ” в одной из авиакомпаний считает принятую правительством схему серьезным шагом вперед. «Границы зон ограничения полетов существенно сокращены», — констатирует он.

При этом у перевозчиков остаются опасения относительно эффективности новых схем взлета и захода на посадку.

«Говоря образно, сегодня власти увеличили размер “кубика”, в котором будут проводиться полеты, но сможет ли ГК по ОрВД более эффективно организовать воздушное движение внутри этого “кубика”, мы не уверены. В частности, остаются опасения, что воздушные суда в предложенной схеме не смогут сразу набирать высоту. Тогда им придется долгое время лететь на небольшой высоте, что приводит к большому расходу топлива», — объяснил источник “Ъ”.

Он также добавляет, что структуру воздушного пространства нужно будет ежегодно актуализировать с учетом числа самолетов и направления вылетов.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает введение новой структуры воздушного пространства необходимым и давно назревшим шагом. «Существующая структура исчерпала свои

ресурсы и была одним из главных препятствий для развития московского авиаузла», — говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4188945>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Novaya-model-vozdushnogo-dvizheniya-nad-Moskvoi-zarabotaet-v-kontse-2020-goda-2019-12-10/>

<https://tass.ru/ekonomika/7313817>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.11; ГТЛК ЗАХОДИТ В ПОРТЫ; КОМПАНИЯ СОЗДАЕТ НОВУЮ СТРУКТУРУ ДЛЯ ПОРТОВЫХ АКТИВОВ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) может «подстраховать» реализацию портовых проектов, которые внесены в комплексный план модернизации инфраструктуры, но их исполнение под вопросом. Госкомпания создает ООО «ГТЛК-Инфраструктура», которое будет заниматься оценкой проектов и финансовой поддержкой самых жизнеспособных. Сейчас, говорят источники “Ъ”, на очереди нефтепродуктовый терминал «Витино» в Мурманской области, угольные «Чайка» в Диксоне и УППК «Север» в Находке. По мнению аналитиков, идея не лишена смысла и в случае удачи позволит скорректировать в магистральный план, который будет меняться из-за долгосрочного ухудшения конъюнктуры заложенных в него грузов.

ГТЛК планирует создать дочернее ООО «ГТЛК-Инжиниринг», в которое выделит свои инфраструктурные проекты, отделив их от базового лизингового бизнеса. Об этом “Ъ” рассказали источник, знакомый с планами компании, и собеседник на рынке. В ГТЛК отказались комментировать вопрос до заседания совета директоров, намеченного на 16 декабря.

По словам собеседника “Ъ”, идея создания отдельной компании возникла с пониманием, что без отдельной специализированной структуры ГТЛК не сможет развивать в дальнейшем проект «Лавна».

Сейчас в ООО «Морской порт Лавна», выступающем концессионером строительства угольного терминала на 18 млн тонн, ГТЛК принадлежит 5%. Но территории вокруг порта, рассказывает собеседник “Ъ”, можно развивать и далее, в частности, рассматривая возможность строительства комплекса по перевалке углеводородов, химических грузов и так далее, что без специализированной структуры, имеющей соответствующие компетенции, невозможно.

Новое ООО сможет фильтровать инфраструктурные проекты, выбирая жизнеспособные, и финансировать их на начальной стадии, до привлечения заемного финансирования, рассказывает собеседник “Ъ”.

Компетенции нового ООО могут распространиться на проекты из комплексного плана модернизации инфраструктуры, которые способствуют реализации долгосрочной программы развития ГТЛК, говорит источник “Ъ”. Это, в частности, нефтепродуктовый терминал «Витино» в Кандалакше, угольные «Чайка» в Диксоне и УППК «Север» в порту Восточный. Сейчас ГТЛК к этим проектам не имеет отношения.

«Витино», прекратившее перевалку в 2014 году, принадлежит БТА-банку Кенеса Ракишева, который в июле заявлял, что порт может возобновить работу. Проект «Чайка» Арктической горной компании (входит в «Востокуголь» Дмитрия Босова и Александра Исаева) в перспективе должен обеспечить загрузку Севморпути на 10 млн тонн. Как писал “Ъ”, «Открытый порт Находка», реализующий проект УППК «Север», был куплен «Востокуглем» у группы «Сумма» Зиявудина Магомедова (см. “Ъ” от 19 июля). Новый инвестор планировал достроить за свой счет объекты федеральной инфраструктуры и запустить экспорт с 2022 года. В УК «Востокуголь» от комментариев отказались.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что конъюнктура товарных рынков, в первую очередь угольного, сегодня настолько плоха, что строить какие-либо терминалы, особенно на Дальнем Востоке, куда не проехать по железной дороге, абсолютно бессмысленно. Вместе с тем, полагает другой собеседник “Ъ”, проекты, внесенные в комплексный план, должны тем или иным способом быть исполнены. По его мнению, ГТЛК могла получить указание выступить неким гарантом исполнения тех проектов, в

которых есть государственный интерес, и в дальнейшем действовать так, как уже действовала в «Лавне»: сначала взять 100% в проекте, а потом распродать доли инвесторам, хеджируя часть их рисков.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что создание отдельного ООО, отвечающего за инфраструктуру, в рамках ГТЛК вполне может быть эффективным, если спектр его деятельности будет довольно узким, а количество проектов — ограниченным. «Сейчас очевидно, что магистральный план будет претерпевать серьезные изменения: конъюнктура ухудшилась, причем, видимо, это ухудшение будет носить долгосрочный характер, и многие проекты не будут реализованы, а некоторые будут конкурировать друг с другом,— говорит эксперт.— Поэтому нужна структура, которая будет отбирать и анализировать проекты, в которых частные инвесторы испытывают сложности, а также обеспечивать им поддержку». По его мнению, в этом плане ГТЛК может оказать большое содействие **Минтрансу**, который сам не обладает соответствующими компетенциями, а передача этой функции частной компании не всегда будет оправданна.

<https://www.kommersant.ru/doc/4188851>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНОВИТ ДАВНО УСТАРЕВШУЮ СХЕМУ ПОЛЕТОВ В МОСКВЕ; НО И НОВАЯ СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕЭФФЕКТИВНОЙ, ОПАСАЮТСЯ АВИАКОМПАНИИ

Правительственная комиссия по транспорту под председательством вице-премьера Максима **Акимова** утвердила 10 декабря новую структуру воздушного пространства Московского авиаузла.

Авиакомпании и аэропорты много лет жалуются на неэффективность управления воздушным движением в России, прежде всего в самой загруженной воздушной зоне – московской. Неэффективность полетов в России выражается в отклонении реальных маршрутов от кратчайших, длительном кружении самолетов в зоне аэропортов в ожидании посадки, а также в неоптимальной траектории снижения (когда судно снижается этапами и долго при снижении находится в фазе горизонтального полета).

Новая структура московской зоны оптимизирует кружение и снижение, объясняет человек, близкий к Госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД). А вот сократить маршруты, по его словам, гораздо сложнее: для этого надо оптимизировать весь маршрут, но он выходит за пределы московской зоны.

Нынешняя структура воздушного пространства Москвы концептуально сложилась в 70-е гг. прошлого века и была разработана под единого перевозчика – «Аэрофлот», говорится в презентации госкорпорации, с которой ознакомились «Ведомости» (ее подлинность подтвердили два человека, близких к **Минтрансу**).

Третий лишний

«Внуково» временно откажется от использования электронных посадочных талонов, которые начало принимать с 1 июня на внутренних рейсах. Электронные талоны не распечатываются, а хранятся в памяти мобильного устройства. И с него же предъявляются пассажирами для прохождения предполетного контроля и посадки на рейс. Эта услуга широко распространена в мире. В России она была разрешена в этом году. Первым аэропортом, обслужившим пассажиров с электронными посадочными талонами, в феврале стало «Домодедово». «Внуково» и компания Zamaг завершили пилотный проект тестирования автоматизированной системы обслуживания пассажиров с электронными посадочными талонами, рассказал представитель аэропорта: «Подтверждена эффективность использования системы на всех этапах». Но, по его словам, действующая нормативно-правовая база не позволяет полностью отменить ручной контроль документов, удостоверяющих личность, и полностью перейти на автоматизированную технологию. Поэтому аэропорт отложил внедрение этой системы до изменения законодательства. Российские аэропорты много лет добивались этого нововведения, которое позволит экономить на печати посадочных талонов и упростит пассажирам проход служб авиационной безопасности и выход на посадку. В начале 2019 г. **Минтранс** принял соответствующий приказ, согласно ему для прохода в стерильную зону аэропорта

и на посадку пассажиру достаточно предъявить электронный посадочный талон. В «Шереметьево» система работы с электронными посадочными талонами продолжает стабильно функционировать, сказал его представитель.

Новая структура предполагает оптимизацию маршрутов при полетах в московской зоне, посадке и вылете судов из московских аэропортов, использование современных технологий при формировании маршрутов, говорится в справке к заседанию комиссии. Новая структура заработает 3 декабря 2020 г., до этого будут идти мероприятия по внедрению, рассказал **Акимов** журналистам.

Новая структура позволит при росте перевозок в 1,5 раза на 15% сократить время полета в московской воздушной зоне, на 14% – расход топлива, говорится в презентации Госкорпорации по ОрВД. В том числе средняя задержка судов при заходе на посадку и ожидании вылета в московских аэропортах сократится на 78%, сказано в презентации.

Новая схема также предполагает принцип бесконфликтности: схемы прилета и вылета судов из основных аэропортов не зависят друг от друга, также независимы схемы прилетов/вылетов на параллельные полосы «Домодедово» и параллельные полосы «Шереметьево», говорится в презентации.

«Новая структура воздушного пространства Москвы, безусловно, нужна. Однако у авиакомпаний есть замечания, которые неоднократно озвучивались», – говорит представитель крупнейшей частной авиакомпании S7. «Предложенная структура и заложенный в ее основу принцип бесконфликтности будут эффективны при более высокой интенсивности полетов, как, например, во время чемпионата мира по футболу 2018 г. Но при нынешней плотности полетов принцип бесконфликтности удлинит траекторию полетов в московской зоне, издержки авиакомпаний могут даже вырасти», – объясняет представитель S7. Эти опасения разделяет сотрудник другой авиакомпании. Представители «Аэрофлота», «Уральских авиалиний» и Utair на запросы не ответили.

«Новая структура воздушного пространства была согласована со всеми перевозчиками. Интенсивность полетов как в московской воздушной зоне, так и в целом по стране постоянно растет. Поэтому закладывать низкую интенсивность полетов в новую структуру было бы некорректно», – парирует представитель госкорпорации. Данный вариант новой структуры воздушного пространства не является окончательным и предполагает возможность изменений с учетом мнения авиакомпаний, в том числе S7, подчеркивает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/11/818367-pravitelstvo-obnovit>

ТАСС; 2019.12.10; ДВИЖЕНИЕ ПО УЧАСТКУ ДОРОГИ М2 КРЫМ ОТКРЫЛИ ПОД КУРСКОМ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА

Автомобильное движение по участку федеральной дороги М2 Крым открыли во вторник под Курском после завершения капитального ремонта на сумму более 358 млн рублей. Дорожники завершили работы на семь месяцев раньше срока, сообщил в ходе открытия участка начальник ФКУ Упрдор "Москва-Харьков" Сергей Недялков.

"Благодаря слаженной работе этот объект сдается в эксплуатацию на 7 месяцев раньше срока. Мы увеличили количество полос до четырех, исправили продольный профиль, поэтому дорога стала безопасная, комфортная для автомобилистов. Работали в три смены, потому что это социально значимый объект, въезд в город – это визитная карточка", – сказал Недялков.

На капитальный ремонт северного въезда в Курск из федерального бюджета направлено более 358 млн рублей. На участке протяженностью свыше 3,6 км федеральной дороги М2 Крым дорожники отремонтировали пересечения и примыкания, укрепили обочины, выполнили новое покрытие из высокопрочного асфальтобетона. Расширение дороги с двух до четырех полос позволит увеличить пропускную способность участка, интенсивность движения на котором превышает 9 тыс. автомобилей в сутки.

"В рамках капитального ремонта федеральные дорожники сделали уширение автомобильной дороги, обустроили освещение, пешеходные переходы, автобусные остановки. Все, что мы делаем на дорогах – это во имя безопасности дорожного

движения, чтобы как можно меньше людей у нас травмировалось, погибало на дорогах", – добавил губернатор Курской области Роман Старовойт.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dvizenie-po-ucastku-dorogi-m2-krym-otkryli-pod-kurskom-posle-kapremonta>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; АВАРИЙНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ М11 И М10 МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА СУММАРНО СНИЗИЛАСЬ ВДВОЕ, СООБЩИЛА ПРЕСС-СЛУЖБА "АВТОДОРА"

"Высокоскоростная трасса М11 построена по самым современным требованиям. Статистика говорит о том, что строительство новых современных дорог, которые позволяют снизить нагрузку и на существующие дороги, приводит к повышению уровня безопасности дорожного движения на всей сети дорог", - цитирует пресс-служба первого заместителя председателя правления "Автодора" Игоря Астахова, прокомментировавшего статистику в рамках конференции "Скорость. Безопасность. Комфорт. Опыт десятилетия". Как сообщается, аварийность на федеральных трассах, которые соединяют Москву и Санкт-Петербург, снизилась вдвое, а тяжелый (смертельный) травматизм - на треть. При этом уровень тяжелого травматизма за 10 месяцев на дороге М10 снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года более чем в два раза.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; В ОНФ ОЦЕНИЛИ МЕТОДИКУ МИНТРАНСА ПО УСТАНОВКЕ КАМЕР НА ДОРОГАХ

Разработанная Минтрансом методика установки камер на дорогах не приведет к сокращению дорожно-транспортных происшествий, считает координатор проекта Общероссийского народного фронта "Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог", депутат Госдумы Александр Васильев.

Согласно методике, которую разработал Минтранс и утвердило правительство, ГИБДД не сможет штрафовать водителей, используя данные дорожных камер, координаты которых не размещены в сети в публичном доступе, сообщили в пресс-службе ОНФ. При этом в крупных городах, где установлено более 100 камер фиксации, предупреждать водителей о камерах знаками не нужно.

"Данные рекомендации не приведут к изменению печальной статистики. Даже сейчас в крупных городах на пешеходов наезжают зачастую сами местные водители, которые ездят по этим дорогам ежедневно, но расположения камер не знают. Тем более они не станут искать их в интернете. Опасность совершения ДТП, наездов на пешеходов останется высокой, так как данная методика носит рекомендательный характер", - цитирует пресс-служба ОНФ слова Васильева.

Депутат отметил, что Народный фронт продолжает выступать за то, чтобы каждое место фиксации нарушений было обозначено знаком с предупреждающей табличкой и разметкой. Он напомнил, что готовится соответствующий законопроект.

Президент РФ Владимир Путин на заседании Госсовета в июне 2019 года заявил, что целью установки камер на автодорогах является снижение травматизма и сохранение жизней, а потому прятать их не нужно.

<https://ria.ru/20191210/1562200205.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; МИНТРАНС РОССИИ ОБСУДИЛ С КУБИНСКИМИ КОЛЛЕГАМИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА РЖД В ЭТОЙ РЕСПУБЛИКЕ, СООБЩИЛО РОССИЙСКОЕ МИНИСТЕРСТВО

Минтранс РФ сообщил, что состоялась встреча статс-секретаря - заместителя министра транспорта РФ Дмитрия Зверева с первым заместителем министра транспорта Кубы Мартой Риверо. "... Обсуждалась возможность создания представительства ОАО "РЖД" на Кубе", - говорится в сообщении.

Министерство сообщило, что в ходе беседы был отмечен стратегический характер взаимодействия между странами в транспортной сфере. В частности, состоялся обмен мнениями о развитии сотрудничества в области морского транспорта.

"Стороны подчеркнули достигнутый прогресс между ОАО "РЖД", ООО "РЖД Интернешнл" и Союзом железных дорог Кубы в части проработки проекта по восстановлению и модернизации железнодорожной инфраструктуры на острове. Отмечено подписание 29 октября 2019 года дополнительного соглашения на проектирование и обучение кубинского персонала к контракту на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры на Кубе", - говорится в сообщении. РЖД в начале октября 2019 года подписали с Кубой контракт на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры страны стоимостью 1,88 миллиарда евро. Проект предусматривает проектирование, ремонт и модернизацию по российским технологиям свыше 1 тысячи километров железнодорожной инфраструктуры острова с использованием техники, материалов и оборудования российского производства. Кроме того, предполагается создание единого диспетчерского центра управления движением поездов, подготовка и обучение кубинского персонала ведущими транспортными вузами России.

ТАСС; 2019.12.10; В ГИБДД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ЛИШАТЬ АВТОМОБИЛЯ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Госавтоинспекция внесла предложения о конфискации транспортных средств у водителей, находящихся в нетрезвом состоянии, в проект нового Кодекса об административных правонарушениях. Об этом сообщил замглавы ГИБДД Владимир Кузин в Совете Федерации во вторник.

По его словам, сформированные предложения будут способствовать введению возможности изымать автомобили в случае, если водитель повторно нарушил правила и ехал в состоянии алкогольного опьянения. Ранее с соответствующим предложением выступило МВД России, направив его в правительство для закрепления на законодательном уровне.

В настоящее время межведомственная рабочая группа разрабатывает новый Кодекс об административных правонарушениях одновременно с реформой контрольно-надзорной деятельности, которая повлечет за собой отмену всех устаревших и избыточных требований к бизнесу. Предполагается, что новый кодекс будет принят в следующем году, а вступит в силу - с 1 января 2021 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-gibdd-podderzali-ideu-lisat-avtomobila-netrezvyh-voditelej>

ТАСС; 2019.12.10; АДМИНИСТРАЦИЯ ВЛАДИВОСТОКА ЗАЯВИЛА О НЕПРИЧАСТНОСТИ ЧИНОВНИКОВ К МОШЕННИЧЕСТВУ С ДОРОГАМИ

Администрация Владивостока заявила о том, что чиновники мэрии непричастны к мошенничеству с проектом строительства дорог по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД). Как сообщается во вторник в релизе администрации, городские власти являются потерпевшими в этом деле.

Ранее источник ТАСС сообщил о выявлении мошеннической схемы при реализации нацпроекта БКАД, сумма ущерба составила более 17 млн рублей. По словам источника, в схему входили как частные дорожные компании, так и чиновники.

"Выявлены факты подлога документов юридическим лицом, которое являлось исполнителем контракта по ремонту дорог в 2018 году. В результате мошеннических действий со стороны юрлица заказчик работ (администрация города) является потерпевшей стороной. Сейчас этим вопросом занимаются правоохранительные органы, которые и вынесут соответствующее решение", — говорится в сообщении.

Отмечается, что нарушения выявили сотрудники правоохранительных органов совместно со специалистами администрации. По выявленным фактам, имевшим место в 2018 году, возбуждено уголовное дело, проводятся следственные действия, в том числе изъятие конкурсной и рабочей документации. Представители мэрии оказывают правоохранительным органам необходимое содействие.

Владивостоку на реконструкцию и ремонт дорог в 2019 году было выделено 1,8 млрд рублей. Ремонтные работы в городе, как сообщали городские власти, предусмотрены для всех основных магистралей.

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

ТАСС; 2019.12.10; МЭРИЯ ВЛАДИВОСТОКА ПОДТВЕРДИЛА ИЗЪЯТИЕ ДОКУМЕНТОВ ПО ДЕЛУ О МОШЕННИЧЕСТВЕ С ДОРОГАМИ

Администрация Владивостока подтвердила ТАСС факт изъятия конкурсной документации, касающейся дела о мошенничестве при строительстве дорог по национальному проекту "Безопасные и качественные дороги" (БКАД).

Ранее источник ТАСС сообщил о выявлении мошеннической схемы и системы откатов чиновников администрации Владивостока при реализации нацпроекта БКАД, сумма ущерба составила более 17 млн рублей.

"Правоохранительными органами в администрации города в рамках расследования дела в отношении подрядной организации, производившей работы по контрактам, изъята конкурсная и рабочая документация", — сообщили в пресс-службе администрации.

По словам источника ТАСС, чиновники принимали дороги, отремонтированные ненадлежащим образом, в связи с чем возбуждено уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество, совершенное организованной группой либо в особо крупном размере). Обыски, по его информации, проведены в управлении дорог и благоустройства администрации Владивостока, в офисных помещениях ряда компаний, занятых в сфере дорожного хозяйства, а также в домах должностных лиц администрации Владивостока и руководителей коммерческих организаций.

Владивостоку на реконструкцию и ремонт дорог в 2019 году было выделено 1,8 млрд рублей. Ремонтные работы в городе, как сообщали городские власти, предусмотрены для всех основных магистралей.

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

ТАСС; 2019.12.10; В КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ ДОРОГ

В 2020 году в Костромском регионе выделят дополнительные средства на ремонт дорог по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Финансирование будет увеличено почти на 40% - с 1,8 млрд рублей до 2,5 млрд рублей. Об этом сообщает "Московский комсомолец", ссылаясь на заявление региональных властей.

В рамках реализации нацпроекта в регионе строятся новые асфальтовые заводы, приобретается современная дорожная техника. На сегодняшний день уже отремонтирована трасса на Буй, приводится в надлежащее состояние дорога на Судиславль, Галич, Чухлому. Ведутся ремонтные работы на северо-востоке субъекта в сторону Боговарово.

Кроме городских трасс, запланировано обновление сельских дорог и ремонт мостов, в частности, двух железобетонных. Также в следующем году более 700 млн рублей направят на ремонт автомобильных дорог в муниципальных образованиях региона.

Губернатор региона Сергей Ситников заявил о том, что в 2020 году будет увеличена сумма по общественным инициативам с 30 млн рублей до 50 млн рублей. Жители Костромской области самостоятельно определяют, на ремонт каких трасс направить выделенные из бюджета средства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kostromskoj-oblasti-uvelicat-finansirovanie-na-remont-dorog>

ТАСС; 2019.12.10; ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ

Дорожники в Челябинской области по итогам 2019 года отремонтировали и реконструировали порядка 108 км дорог, полностью выполнив планы по нацпроекту "Безопасные и качественные дороги", несмотря на возникавшие претензии Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Об этом сообщил ТАСС министр дорожного хозяйства и транспорта региона Алексей Нечаев.

Ранее со ссылкой на пресс-службу челябинского управления ФАС России сообщалось, что управлению дорожного хозяйства администрации областного центра предписано отменить итоги аукциона по выбору подрядчика для ремонта 18 улиц по национальному проекту, прием заявок от потенциальных участников аукциона — продлить. Заявление в антимонопольное ведомство подавала компания "ЯКК", которая утверждала, что заказчик закупки якобы предписал использовать для выполнения ремонта материал, который не предусмотрен техническим регламентом, аукцион пришлось проводить заново.

"По итогам 2019 года в Челябинской области уже завершено 100% запланированных работ по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Всего отремонтировано более 100 км региональных автодорог. В Челябинске за 2019 год отремонтировано 47,3 км автодорог, также реконструировано 0,8 км и ведется строительство транспортной развязки протяженностью 0,95 км", — сказал собеседник агентства.

По словам Нечаева, в области общее финансирование нацпроекта в 2019 году составило 3,46 млрд рублей. Из них Челябинск получил 1 млрд рублей. В 2020 году объем финансирования работ по региональным проектам составит 3,48 млрд рублей. В Челябинске продолжится строительство транспортной развязки на пересечении ул. Дарвина и Троицкого тракта, реконструкция перекрестка ул. Дарвина - ул. Блюхера, также в планах ремонт асфальтобетонного покрытия проезжей части на 15 улицах и строительство семи светофоров.

Министр добавил, что всего по территории Челябинской области проходит 8 тыс. 723 км автодорог регионального значения, 612 км федерального и 17 тыс. 875 км муниципального значения. К завершению реализации нацпроекта в 2024 году доля соответствующих нормативному состоянию дорог городских агломераций — Челябинской и Магнитогорской вместе взятых — составит 85% (62,5% в настоящее время).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/celabinskaa-oblast-polnostu-vypolnila-plan-remonta-dorog-nesmotra-na-pretenzii-fas>

ТАСС; 2019.12.10; "МЕДИАЛОГИЯ": СМИ В НОЯБРЕ ЧАЩЕ ВСЕГО РАССКАЗЫВАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДЕМОГРАФИИ И ДОРОГАМ

Нацпроекты "Демография" и "Безопасные и качественные автомобильные дороги" стали самыми упоминаемыми в СМИ в ноябре. Количество сообщений по каждому из этих двух нацпроектов превысило 24,5 тыс. Об этом говорится в исследовании "Медиалогии", подготовленном специально для портала "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого выступает ТАСС.

Количество сообщений о нацпроектах "Образование", "Здравоохранение", "Жилье и городская среда", "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы", "Культура" и "Экология" составило 12-18 тыс. Немногим менее 10 тыс. раз в СМИ упоминался нацпроект "Цифровая экономика". Нацпроекты по экспорту и производительности труда были отмечены в порядка 6 тыс. сообщений. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и нацпроект "Наука" упоминались немногим меньше, чем в 3 тыс. сообщений.

При этом нацпроекты "Демография" и "Безопасные и качественные автомобильные дороги" стали самыми упоминаемыми во всех СМИ. На телевидении доля сообщений о дорожном нацпроекте составила 17% от общего числа сообщений о нацпроектах, в печатных СМИ - 15,1%, в электронных СМИ - 14,2%. Нацпроект по демографии занял

долю 13,2% на телевидении, 18,7% в печати и 14,1% в интернете. По данным "Медиалогии", нацпроект "Наука" и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры оказались аутсайдерами по упоминаемости в СМИ во всех категориях: на телевидении сообщения о этих нацпроектах составили 1,6% и 0,9% соответственно, в печатных СМИ - 0,9% и 1,4%, в интернете - по 1,8%.

Исследование охватило материалы, вышедшие в СМИ в ноябре 2019 года. Оно проводилось на основе базы системы "Медиалогия", которая включает более 52 тыс. источников. Среди них ТВ, радио, газеты, журналы, информационные агентства и интернет-СМИ. Анализ осуществлялся исключительно на основе российских медиа. При расчете рейтинга регионов учитывалось упоминание регионов РФ в контексте "майского указа № 204" Владимира Путина.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/medialogia-smi-v-noabre-case-vsego-rasskazovali-o-nacproektah-po-demografii-i-dorogam>

ТАСС; 2019.12.10; ОКОЛО 150 ПАМЯТНИКОВ ОТРЕСТАВРИРУЮТ К 75-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ

Обелиски и памятники, посвященные Победе в Великой Отечественной войне, отремонтируют и реконструируют в Республике Алтай к 75-летию Победы - всего в порядок приведут 150 таких объектов. Также, в регионе отремонтируют дороги, названия которых связаны с памятной датой, по федеральному проекту "Улица Победы", сообщается во вторник на официальном сайте правительства региона.

"Всего в регионе необходим ремонт или капитальный ремонт 150 объектов, в бюджете региона предусмотрены необходимые средства на эти цели. Глава региона Олег Хорохордин во время оргкомитета по проведению празднования 75-летия Победы подчеркнул, что к 9 мая в каждом муниципальном образовании региона все работы должны быть выполнены. Поручено на местах определиться с тем, что необходимо сделать в первую очередь", - говорится в сообщении.

Также в регионе будет реализован федеральный проект "Улица Победы" - по нему планируется привести в нормативное состояние улицы, названия которых связаны с юбилейной датой. В Республике Алтай работы пройдут в восьми муниципальных образованиях на девяти улицах общей протяженностью более 11 км. Средства на ремонт заложены в бюджете региона, часть улиц будет отремонтирована по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pamatniki-i-dorogi-otremontiruyut-k-75-letiu-pobedy-v-respublike-altaj>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.10; В РОССИИ НАЧАЛИСЬ КРУПНЫЕ УЧЕНИЯ МЧС НА ТРАНСПОРТЕ

Крупные учения МЧС на транспорте начались в Центральном, Северо-Западном и Южном федеральных округах России, ими руководит глава ведомства Евгений Зиничев.

"Поскольку это первые учения такого рода, я бы их назвал исследовательскими. Наша задача здесь - выявить проблемы в алгоритмах наших совместных действий", - сказал Зиничев подчиненным на селекторном совещании.

Учения проходят в два этапа на шести учебных точках в разных регионах, в том числе в московском аэропорту "Шереметьево", на участке федеральной трассы М-11 Москва - Петербург в Тверской области и в морском порту Новороссийска.

На второй день учений, 11 декабря, в "Шереметьево" планируется отработать аварийную посадку с последующим пожаром пассажирского самолета Boeing 747-400, на борту которого вместе с экипажем будут находиться 432 человека. К ликвидации последствий этого происшествия будут привлечены 170 человек и 69 единиц техники.

В этот же день на 386-м километре М-11 в населенном пункте Лыкошино "столкнутся" пассажирский автобус, грузовик и два легковых автомобиля. Длина пробки, в которую попадут более 1 тысячи легковых автомобилей, 210 грузовых машин и пять междугородних автобусов, составит семь километров в каждую сторону.

В новороссийском морском торговом порту будет отработано столкновение нефтеналивного танкера с контейнеровозом с разливом 25 тонн нефти и последующим пожаром. Демонстрационную часть этого учения будут обеспечивать 161 человек, 14 единиц техники, 15 морских судов, а также вертолет Ми-8.

<https://ria.ru/20191210/1562213946.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.12.10; ПОЧТИ 110 ЧЕЛОВЕК СПАСЕНЫ СПЕЦИАЛИСТАМИ «АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ» С НАЧАЛА ГОДА

Аварийно-спасательное формирование «Оперативная аварийно-спасательная группа» ГБУ «Автомобильные дороги» с начала 2019 г. совершило более 500 экстренных выездов, в результате ликвидации последствий ДТП и других чрезвычайных ситуаций спасены почти 110 человек. Об этом сообщила пресс-служба учреждения.

«Сформированное в 2015 г. аварийно-спасательное формирование ГБУ «Автомобильные дороги» оперативно реагирует на дорожно-транспортные происшествия в столице, оказывает первую помощь пострадавшим, а также ликвидирует последствия чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Спасатели учреждения осуществляют свою деятельность на МКАД и прилегающих транспортных магистралях. С начала 2019 г. совершило более 500 экстренных выездов, в результате ликвидации последствий ДТП и других чрезвычайных ситуаций спасены 108 человек, в том числе трое детей», - сказали в пресс-службе.

Там добавили, что подразделения расположены на территории бывших постов дорожно-патрульной службы, где созданы все необходимые условия для круглосуточного дежурства, которые позволяют оперативно реагировать на возникающие чрезвычайные ситуации.

«Сегодня общая численность аварийно-спасательного формирования составляет 170 человек. В его состав входят отдел по координации деятельности и шесть аварийно-спасательных отрядов. Дежурная смена аварийно-спасательного отряда состоит из старшего спасателя, спасателя-медика, спасателя-водителя, спасателя и диспетчера. Кроме того, в «Автодоре» создана добровольно-пожарная дружина. Она состоит из 150 поливомоечных машин и 450 человек, которые оказывают помощь силам МЧС при тушении пожаров», - подытожили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2953931>

ТАСС; 2019.12.11; ГИБРИДНЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ РОССИИ ЧЕРЕЗ ОДИН-ДВА ГОДА

Гибридные беспилотные автомобили российской разработки появятся на дорогах страны уже через один-два года. Такое мнение во вторник выразил спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков.

"Гибридные модели беспилотников, которые способны самостоятельно экономить топливо и решать отдельные задачи на трассах, мы, скорее всего, увидим уже в следующем году или через год", - сказал Песков журналистам во время посещения технологического конкурса Up Great "Зимний город" на полигоне НАМИ в окрестностях Дмитрова.

При этом он отметил, что полностью автономные беспилотные транспортные средства не появятся на российских дорогах еще около 10 лет. "Пока не решены все вопросы, связанные с безопасностью, пока мы не будем абсолютно уверены в том, что беспилотники останутся под контролем государства, мы не выпустим их на улицы в массовом количестве. Представьте себе 100 тыс. таких машин на улицах мегаполиса, которые из-за программного сбоя вдруг поехали в одном направлении", - сказал Песков.

По его словам, развитие отрасли беспилотного транспорта в начале XXI века не уступает по значению разработкам первых самолетов или атомного ледокольного флота в прошлом столетии. "Мы в этой отрасли абсолютно конкурентоспособны, нам не стыдно, хотя мы вступили в эту гонку с сильным опозданием. Сейчас мы не можем бороться с США и Китаем, но в остальном можем соревноваться за место на пьедестале", - добавил спецпредставитель президента.

Говоря о перспективах команд-участниц соревнований, он предположил, что все они в ближайшем будущем станут развивать собственный бизнес либо будут приобретены крупными российскими или иностранными компаниями. "Судьба всех этих команд сложится блестяще независимо от того, выигрывают они или нет. Некоторые из них уже получили предложения на глобальном рынке - одна команда со следующего года начинает тестирование своих технологий в Японии", - резюмировал Песков.

О соревнованиях и конкурсе

В финале конкурса Up Great "Зимний город" принимает участие пять команд - "Зимний город МАДИ", BaseTracK (обе - Москва), "НГТУ" (Нижний Новгород), StarLine (Санкт-Петербург) и "Авто-РТК" (Таганрог). На полигоне с имитацией реальной городской среды беспилотные транспортные средства преодолевают регулируемые и нерегулируемые перекрестки, распознают сигналы светофора, проезжают через железнодорожный переезд и тоннель.

Полигон, на котором проводятся заезды, состоит из "городского" и "загородного" участков. На первом представлена вся инфраструктура, которая встречается на улицах реального города: регулируемые и нерегулируемые перекрестки и пешеходные переходы, светофоры и здания. По дорогам передвигаются машины-имитаторы, а пешеходов изображают манекены, которые приводятся в движение специальными комплексами. "Загородный" участок включает в себя грунтовую дорогу и прямые участки, имитирующие трассу. По всему маршруту организован барьер безопасности из бетонных блоков.

Каждый беспилотный автомобиль оснащен энергонезависимым трекером, который в режиме реального времени передает информацию о скорости и местоположении транспортного средства. Информация выводится на экран в гостевом шатре, а линейные судьи следят за тем, чтобы автомобили не нарушали правила дорожного движения. Побеждает та команда, чья разработка пройдет маршрут быстрее всех и заработает наименьшее количество штрафных минут. Призовой фонд "Зимнего города" составляет 175 млн рублей.

Технологические конкурсы Up Great инициированы Российской венчурной компанией, фондом "Сколково" и Агентством стратегических инициатив для российских инновационных компаний в рамках реализации Национальной технологической инициативы. Участникам предлагается найти решения сложнейших технологических задач, которые еще не имеют ответа. Конкурсы разработаны в соответствии с лучшими практиками мировых технологических соревнований - XPrize, Darpa Grand Challenge и др.

<https://tass.ru/ekonomika/7312405>

ТАСС; 2019.12.11; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ БУДЕТ ПЛАТНЫМ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Проезд по автомобильному мосту через реку Лена в Якутии согласно условиям опубликованного концессионного соглашения на сайте госзакупок будет платным для всех типов транспортных средств, планируется предоставить льготу легковым автомобилям, сообщили ТАСС в правительстве Якутии во вторник.

"Требования к максимальному размеру и порядку взимания платы за проезд учтены в проекте концессионного соглашения в соответствии с требованиями российского законодательства. В приложении к концессионному соглашению прописан пункт о праве Концедента принять решение о предоставлении права льготного проезда транспортных средств отдельным категориям пользователей. Мы планируем воспользоваться этим правом, и поэтому финмодель предусматривает взимание платы только за грузовые автомобили", - сообщили ТАСС в правительстве Якутии.

Согласно опубликованным документам закупки, условиями соглашения устанавливается максимальный размер платы за проезд для разных типов ТС. Так, размер платы составит от 12 рублей за 1 км за мотоцикл или легковое авто, до 38,5 рубля за автобус или грузовик по дорогам регионального и межмуниципального значения. По самому мосту цена не должна превышать 84 рубля за километр за мотоцикл или легковой автомобиль и 269

рублей - за междугородние автобусы и грузовики, имеющие 3 и более оси. В документе отмечается, что расчет приведен в ценах 2015 года и носит рекомендательный характер.

Протяженность самого мостового перехода составит 3,12 км, подъездных подходов к нему - 10,9 км. Мост свяжет Якутск и федеральную трассу "Лена". Он будет начинаться от села Старая Табага (администрация Якутска) и заканчиваться селом Хаптагай (Мегино-Кангаласский район). По условиям концессии, проектирование и госэкспертиза должны завершиться к середине 2021 года. Строительство моста должно начаться в четвертом квартале 2021 года. Ввод в эксплуатацию запланирован на первый квартал 2026 года.

Ранее глава Якутии Айсен Николаев сообщал, что проезд по мосту будет платным только для грузовых автомобилей. Торги на выбор концессионера по проекту строительства автомобильного моста через Лену объявлены 2 декабря. Срок окончания приема заявок - 17 января 2020 года. На конкурс уже подана одна заявка - ООО "Восьмая концессионная компания" (входит в Инвестиционно-строительную группу "ВИС").

В паспорте объекта на строительство моста через Лену сообщалось, что капитальные расходы рассчитываются в размере 77,9 млрд рублей, прочие расходы - около 5,5 млрд рублей. Капитальный грант, состоящий из средств федерального и регионального бюджетов, который выделят на строительство автомобильного моста, составит порядка 54,3 млрд рублей. Федеральное финансирование составит 75% или около 47,9 млрд рублей, средства из бюджета Якутии - 10% или 6,4 млрд рублей. Заемные средства и средства инвесторов в общем составят около 29,1 млрд рублей.

Транспортный узел

Строительство моста через Лену в Якутии вошло в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока. Проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения - "Виллой", "Лена" и "Колыма". Открытие моста, как предполагается, приведет к росту грузоперевозок в регионе в три раза - до 6 млн тонн в год. Проектирование моста должно занять 2020-2021 годы, строительство - 2021-2025 годы, эксплуатация - 2025-2044 годы.

<https://tass.ru/ekonomika/7312699>

ТАСС; 2019.12.10; ЧЕЛЯБИНСКИЕ ВЛАСТИ ЗАПРЕТИЛИ ИНОСТРАНЦАМ С 2020 ГОДА РАБОТАТЬ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ

Власти Челябинской области с 2020 года запретили работающим на основании патентов иностранцам быть водителями такси, а также водить автобусы по городским и пригородным маршрутам. Соответствующее постановление опубликовано во вторник на сайте областного правительства.

"Установить запрет на 2020 год на привлечение хозяйствующими субъектами иностранных граждан, осуществляющих трудовую деятельность на основании патентов, к <...> регулярным перевозкам пассажиров автобусами в городском и пригородном <...> междугородном сообщении; осуществляющих деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем", - говорится в сообщении.

В пресс-службе губернатора Челябинской области ТАСС сообщили, что постановление принято "в целях обеспечения безопасности пассажирских перевозок".

Ранее со ссылкой на Госавтоинспекцию России сообщалось, что количество дорожно-транспортных происшествий, которые произошли с участием водителей-иностранцев в России, с начала года увеличилось на 3,8% и составило 4180.

<https://tass.ru/ural-news/7308121>

ТАСС; 2019.12.11; НОВАЯ КОМПАНИЯ С 1 ЯНВАРЯ 2020 ГОДА ЗАЙМЕТСЯ ПРИГОРОДНЫМИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАМИ В КРЫМУ

Южная транспортная компания с 1 января 2020 года будет заниматься пассажирскими железнодорожными перевозками на территории Крыма, сообщил во вторник журналистам председатель правительства региона Юрий Гоцанюк. Как ТАСС уточнили в компании, юридическое название перевозчика - "Южная пригородная пассажирская компания",

график движения и тарифная политика будут представлены после согласования всех деталей.

"С 1 января будет работать Южная транспортная компания ("Южная пригородная транспортная компания" - прим. ТАСС) на территории Республики Крым. Что касается времени, комфорта, качества обслуживания - [это] никак не изменится. Единственное, что изменится, - это компания", - сказал Гоцанюк.

Он уточнил, что новая компания будет работать совместно с "Крымской железной дорогой", которая сейчас обеспечивает пригородные перевозки на полуострове.

В "Южной пригородной пассажирской компании" ТАСС уточнили, что "Крымская железная дорога" останется владельцем железнодорожной инфраструктуры в Крыму. "А "Южная пригородная пассажирская компания" будет готова выполнять функцию оператора пригородных перевозок на полуострове. Подробнее о начале движения, количестве рейсов, тарифной политике и подвижном составе будет сообщено дополнительно после согласования всех технологических вопросов с правительствами регионов и регуляторами", - сказал собеседник агентства.

До 2014 года у Крыма было железнодорожное сообщение через Украину, в том числе с Россией, Беларуссией и другими странами. В декабре 2014 года Совет национальной безопасности и обороны Украины ввел запрет на осуществление регулярных пассажирских перевозок в Крым авиационным и железнодорожным транспортом. В сентябре 2015 года украинскими радикалами была заблокирована железнодорожная ветка в Армянск (Республика Крым), по которой с Украины поставлялось, в частности, сырье для завода "Крымский титан".

Сейчас в Крыму осуществляется только пригородное железнодорожное сообщение, на котором курсирует более 50 поездов. Существующая железнодорожная инфраструктура на территории полуострова будет задействована для перевозок по Крыму и Севастополю после запуска железнодорожной части Крымского моста. Оператором пассажирских перевозок на поездах дальнего следования определена компания "Гранд сервис экспресс". Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, а 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь. Стоимость билетов - от 2966 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7309065>

ТАСС; 2019.12.11; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" ОТПРАВИЛ ПИЛОТНЫЙ ПОЕЗД В РАМКАХ СЕРВИСА ПО ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ

"ТрансКонтейнер" отправил пилотный поезд в рамках сервиса по доставке грузов из Кореи в Польшу, следует из сообщения компании.

Первый контейнерный поезд с корейскими грузами отправился с причалов ООО "Восточная стивидорная компания" (входит в Global Ports) в порту Восточном на станцию назначения Малашевиче (Республика Польша), уточняется в сообщении. Состав с комплектующими для электрооборудования компании LG Chem пройдет по территории России и Беларуссии и пересечет белорусско-польскую границу в Бресте.

Новый сервис ПАО "ТрансКонтейнер" реализует совместно с корейской компанией Pantos Logistics. Экспедитором в порту выступила компания ООО "ФНС СНГ", а портом отправки - "Восточная стивидорная компания".

Планируется, что данный сервис будет еженедельным, при этом регулярный поезд будет востребован при условии сокращения срока доставки грузов из Кореи в Европу по сравнению с перевозками Deep Sea в два раза.

<https://tass.ru/ekonomika/7313171>

ТАСС; 2019.12.11; КРЫМ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПОСТАВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ В СИРИЮ В 2020 ГОДУ

Оборудование для железнодорожных стрелочных переводов производства Керченского металлургического завода планируется поставлять в Сирию с 2020 года, сообщил во вторник журналистам председатель правительства Крыма Юрий Гоцанюк.

Крымский завод ранее намеревался принять участие в тендерах на восстановление сети железных дорог Сирии. Как пояснил Гоцанюк, тендер не проводился, но договоренность о

поставках с сирийской стороной достигнута. При этом он не уточнил предполагаемых объемов поставок.

"Сейчас планируется поездка представителей завода в Сирию, где будут обсуждаться поставки, объемы поставок оборудования для стрелочных переводов. Заключаются договоры", - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7309561>

RNS; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ В ХАБАРОВСКЕ И НА КАМЧАТКЕ

Правительственная комиссия по транспорту под председательством вице-преьера Максима **Акимова** одобрила инвестпроекты по строительству новых аэропортовых комплексов в Хабаровске и Петропавловске-Камчатском. Об этом журналистам сообщил вице-премьер.

«Мы сегодня утвердили параметры реализации инвестиционных проектов по строительству аэропортовой инфраструктуры, аэропортовых комплексов в Петропавловске-Камчатском (Елизово) и Хабаровске», — рассказал он.

Строительством нового международного терминала в аэропорту Хабаровска будет заниматься «дочка» главного оператора наземной деятельности в аэропорту, компания «Хабаровский аэропорт». Строительство терминала оценивается в 3,6 млрд рублей (за счет собственных и привлечённых средств компании), оно должно быть завершено до 2021 года, добавил официальный представитель вице-преьера.

Пассажиропоток аэропорта в 2024 году должен вырасти до не менее 525 тыс. человек.

Новый аэровокзальный комплекс в аэропорту Петропавловска-Камчатского построит холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Этот проект оценивается в 12,6 млрд рублей. Площадь комплекса составит не менее 44 тыс. м², включая пассажирский терминал площадью не менее 31 тыс. м² и гостиницу категории «4 звезды» на 120 номеров. Ввод в эксплуатацию терминала запланирован на 2022 год.

Пассажиропоток аэропорта Петропавловска-Камчатского после реконструкции должен вырасти до не менее чем 899 тыс. пассажиров в 2024 году.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-odobrilo-rekonstruktsiyu-aeroportov-v-Habarovske-i-na-Kamchatke-2019-12-10/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; КУРЯЩИХ В АЭРОПОРТАХ РФ ОТПРАВЯТ В "НЕПРОЗРАЧНЫЕ ЗОНЫ" - ЗАКОНОПРОЕКТ

Госдума во вторник приняла во втором чтении законопроект, разрешающий устанавливать в транзитных зонах аэропортов специальные комнаты для курения, с поправками - о необходимости скрыть курящих.

Профильным комитетом Госдумы по охране здоровья при подготовке инициативы ко второму чтению были одобрены поправки, предусматривающие, что "курилки" могут вернуться в аэропорты России в виде непрозрачных зон.

"Комитет (по охране здоровья - ИФ), в частности, поддержал поправку о том, что такие зоны должны быть отдельно выделенными помещениями, непрозрачными - с тем, чтобы избежать возможности наблюдения за курением", - заявил во вторник журналистам автор инициативы (315272-7) депутат Сергей Боярский ("Единая Россия").

Законопроект им был внесен в Думу еще в ноябре 2017, в первом чтении принят в июле 2019 года.

В настоящее время предусмотрен запрет курения на территории и в помещениях аэропортов. Вместе с тем, по данным всероссийского опроса ВЦИОМ 2016 года, 33% россиян не соблюдают запрет на курение в общественных местах.

В связи с этим депутат предлагает прописать в законе об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма пункт о том, что курение табака допускается в "специально выделенных изолированных помещениях, которые оборудованы системами вентиляции и организованы в аэропортах в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров, работников аэропорта и авиакомпаний".

Боярский заявил, что подготовленная им законодательная инициатива "призвана вернуть чистый воздух в общественные пространства, так как курилки сейчас стихийно существуют в санитарных комнатах".

По просьбе представителей комитета по охране здоровья, законопроект в третьем, окончательном, чтении будет включен в повестку дня заседания Госдумы 12 декабря.

ТАСС; 2019.12.11; АЭРОПОРТ ВНУКОВО ОТЛОЖИЛ ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ

Аэропорт Внуково временно откажется от использования электронных посадочных из-за того, что существующая нормативно-правовая база не позволяет полностью отменить ручной контроль документов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе аэропорта.

"Аэропортом Внуково и компанией Zamaг завершен пилотный проект тестирования автоматизированной системы обслуживания пассажиров с электронными посадочными талонами. В ходе пилотного проекта дано положительное заключение и подтверждена эффективность использования системы на всех этапах, - сказали в пресс-службе. - Однако действующая нормативная правовая база не позволяет полностью отменить ручной контроль документов, удостоверяющих личность, и полностью перейти на автоматизированную технологию с установкой автоматизированных турникетов".

В связи с этим, аэропортом Внуково откладывается реализация проекта внедрения системы до изменения нормативных документов и правил, отметили в аэропорту. "Пассажиры могут распечатать бумажную копию электронного посадочного талона самостоятельно с экрана мобильного устройства на специальных принтерах", - уточнили во Внуково.

Накануне лоукостер "Победа" (Внуково - базовый аэропорт авиакомпании) сообщил, что Внуково с 10 декабря перестанет принимать посадочные талоны в электронном виде.

Внуково начал принимать электронные посадочные на внутренних рейсах с 1 июня этого года.

<https://tass.ru/ekonomika/7313749>

ТАСС; 2019.12.11; В ФАС ЗАЯВИЛИ ОБ ОТСУТСТВИИ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ СУЩЕСТВЕННОГО РОСТА СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не видит оснований для существенного роста цен на авиабилеты в России в 2020 году, сообщил журналистам заместитель руководителя ведомства Анатолий Голомолзин в кулуарах конференции "Рынок транспортных услуг".

"Оснований нет", - сказал он. Голомолзин добавил, что цены будут расти в пределах инфляции, как и в предыдущие годы.

"Тенденция [в 2020 году будет] обычная. Никаких других условий, предпосылок не существует... Цены не регулируются, но все предыдущие годы движение такое. Могут в зависимости от спроса цены меняться, но в целом по году близко к инфляции", - заключил замглавы ФАС.

<https://tass.ru/ekonomika/7308071>

ТАСС; 2019.12.11; КРЫМ И СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ ПОПРОСЯТ МИНТРАНС УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

Власти Крыма и Северной Осетии планируют совместно обратиться в Минтранс РФ с просьбой увеличить количество авиарейсов между регионами в курортный сезон, сообщил журналистам глава Крыма Сергей Аксенов во время посещения полуострова североосетинской делегацией.

"Мы сейчас с Вячеславом Зелимхановичем (Битаровым, главой Северной Осетии - прим. ТАСС) договорились, что подпишем совместное обращение в министерство транспорта РФ о введении на курортный сезон дополнительных авиарейсов. С учетом открытия пассажирского железнодорожного сообщения мы надеемся, что у нас количество туристов, которые будут приезжать из Республики Северная Осетия - Алания, тоже увеличится", - сказал Аксенов.

Глава Северной Осетии Вячеслав Битаров также отметил, что весной 2020 года на Северный Кавказ прибудет бизнес-миссия Крыма.

"Мы обязательно сделаем бизнес-миссию, чтобы наши бизнесмены побывали в Республике Крым, а крымские бизнесмены - в Северной Осетии, чтобы наши бизнесмены могли инвестировать в Крым. Мы договорились проводить совместные спортивные мероприятия. Только что переговорили с Сергеем Валерьевичем, чтобы дети наши могли отдохнуть здесь, а дети Крыма могли увидеть наши горы", - сказал Битаров.

В летнем сезоне 2019 года рейсы в аэропорт Симферополя совершали 19 авиакомпаний по 56 направлениям, пассажиропоток аэропорта 9 декабря превысил 5 млн человек. В аэропорту Владикавказ в летнем сезоне этого года были запущены новые рейсы в Сочи и Ростов-на-Дону, пассажиропоток с мая по сентябрь по данным направлениям составил 10,8 тыс. человек.

<https://tass.ru/obschestvo/7311831>

ТАСС; 2019.12.11; НА САХАЛИНЕ СОХРАНЯТ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРИОБЛАСТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА 2020 ГОД

Власти Сахалинской области заложили в проекте бюджета региона на следующий год около 765 млн рублей на субсидирование местных авиаперевозок. Финансирование осталось на том же уровне, что и в 2019 году, сообщил во вторник ТАСС представитель министерства транспорта и дорожного хозяйства островного региона.

В этом году в Сахалинской области были введены единые тарифы на субсидированные внутренние авиаперевозки для всех категорий граждан вне зависимости от места регистрации. По информации властей, такое решение принято в целях повышения транспортной доступности, деловой активности и туристической привлекательности удаленных районов региона.

"Субсидирование [на 2020 год] остается на том же уровне, что в 2019 году", - сообщил собеседник агентства.

В министерстве рассказали, что на сегодня в области действуют пять местных авиамаршрутов: из Южно-Сахалинска в Шахтерск, в Ноглики в Оху, в Южно-Курильск (остров Кунашир) и Курильск (остров Итуруп). Все они выполняются авиакомпанией "Аврора" (входит в группу компаний "Аэрофлот").

"Конечно, на поезде или автобусе билет будет стоить немного дешевле, но и время в пути составит полсутки. Благодаря субсидированным авиаперевозкам жители и гости районов могут беспрепятственно перемещаться внутри области по доступным ценам, потратив при этом от одного до двух часов. Приезжие раньше удивлялись тому, что на Сахалин они летели за 20 тыс. рублей, а до Охи им нужно было потратить целых 15 тыс. рублей, с вводом единого тарифа стоимость билета опустилась до приблизительно 7 тыс. рублей. Что касается Курильских островов, то туда ни на поезде, ни на автобусе не уехать, поэтому по этим направлениям субсидирование перевозок имеет особую значимость", - рассказал ТАСС представитель администрации Охинского городского округа (самый северный район Сахалина).

В 2019 году на субсидирование внутрирегиональных авиаперевозок из бюджета области было направлено 765 млн рублей. Стоимость билета в одну сторону по маршрутам Южно-Сахалинск - Южно-Курильск и Южно-Сахалинск - Курильск с учетом субсидий составляет 5950 рублей, а по маршруту Южно-Сахалинск - Оха - 6950 рублей. В Шахтерск и в Ноглики из Южно-Сахалинска и обратно можно улететь всего за 2 тыс. рублей в одну сторону.

<https://tass.ru/ekonomika/7306883>