



Ежедневный мониторинг СМИ

12 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ ТОПЛИВНЫХ СУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ В I КВАРТАЛЕ 2020Г - ДИТРИХ4 RNS; 2019.12.11; ГЛАВА МИНТРАНСА ОЦЕНИЛ РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПЯТИЛЕТНИМИ И УЧИТЫВАТЬ "ФИДЕРНЫЙ" ПРИНЦИП - ДИТРИХ	4
RNS; 2019.12.11; В РОССИИ ИЗМЕНЯТ СХЕМУ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК	5
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.12; ГОСДУМА НЕ БЕРЕТ В РАСЧЕТ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ; ДЕПУТАТЫ ЗАПРЕЩАЮТ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПО ДАННЫМ С НЕСКОЛЬКИХ КАМЕР.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.12.12; VLAVLACAR ВЫПИШЕТ БИЛЕТ; КАРПУЛИНГОВЫЙ СЕРВИС ВЫХОДИТ В НОВЫЙ СЕГМЕНТ	7
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.12; «ВО ЛЬДАХ ПЛАВАНИЕ САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ»; ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ «РОСАТОМА» ВЯЧЕСЛАВ РУКША О НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ И СТАРЫХ ПРОБЛЕМАХ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.12; СУБСИДИИ ПОЙДУТ ВЕРФНЫМ ПУТЕМ; «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИТ ИЗ БЮДЖЕТА 22 МЛРД РУБ. НА ГАЗОВОЗЫ	15
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.12; ЛОУКОСТЕР WIZZAIR ПРОСИТ РАЗРЕШЕНИЯ НА НОВЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ВЕНГЕРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ГОТОВА ПЕРВОЙ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЛОББИРУЕМЫМ «ПУЛКОВО» РЕЖИМОМ ОТКРЫТОГО НЕБА.....	16
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.12; С КЕРОСИНА ПРИЧИТАЕТСЯ: ЗА 23 МЛРД РУБ. МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ ОСТАНОВИТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНАХ ..	18
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; СТРУКТУРА МИНТРАНСА БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ Ж/Д ЧАСТИ МОСТА В КРЫМ В 2020 Г	19
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ДВИЖЕНИЕ НА МОСТУ В КРЫМ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ 18-25 ДЕКАБРЯ ИЗ-ЗА ТЕХРАБОТ - МИНТРАНС РФ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЫГОДНЫ КОМПАНИЯМ И ДОСТУПНЫ ГРАЖДАНАМ - ПУТИН	20
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; WIZZ AIR ПОДАЛА ПЕРВУЮ ЗАЯВКУ НА ПОЛЕТЫ ИЗ "ПУЛКОВО" В РЕЖИМЕ "ОТКРЫТОГО НЕБА" - МИНТРАНС РФ.....	20
ТАСС; 2019.12.11; РБК: РЖД В 2019 ГОДУ ПОЛУЧАТ ИЗ ФНБ ЛИШЬ ПОЛОВИНУ СРЕДСТВ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ БАМА И ТРАССИБА	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; РЖД ОТМЕЧАЮТ ОТСУТСТВИЕ РЕЗЕРВОВ РОСТА ПЕРЕВОЗОК "САПСАНАМИ", В 2020Г ПРИСТУПЯТ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ.....	22
ТАСС; 2019.12.11; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ АВАРИЙНОЙ ДОРОГИ У АЭРОПОРТА	22

ТАСС; 2019.12.11; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ГРАФИК ОБНОВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫХ СТАНДАРТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ	23
ТАСС; 2019.12.11; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2019 ГОД	23
ТАСС; 2019.12.11 ;В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 36 УЧАСТКОВ ДОРОГ В 2019 ГОДУ	24
ТАСС; 2019.12.11; В НОВОСИБИРСКЕ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ "УМНЫЙ" ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД	24
ТАСС; 2019.12.11; ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ УВЕЛИЧАТСЯ НА СТАВРОПОЛЬЕ В 2020 ГОДУ НА 20%.....	25
ТАСС; 2019.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА ДЛЯ НОВОГО РАЙОНА КУРЧАТОВА ЗАВЕРШАТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2021 ГОДУ	25
ТАСС; 2019.12.11; ФОРМИРОВАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ БУДЕТ УСКОРЕНО, А ЕЕ ПРОТЯЖЕННОСТЬ УВЕЛИЧЕНА ДО 75,5 ТЫС. КМ ...	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; НЕИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА-2019 СОСТАВИТ ДО 1 ТРЛН РУБ., НАЦПРОЕКТЫ К НОЯБРЮ ИСПОЛНЕНЫ НА 67% - КУДРИН	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИКВИДАЦИИ РЯДА ФГУПОВ И МУПОВ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ВСЕ ПОЕЗДА НА МЦД ЗА ГОД ПОМЕНЯЮТ НА НОВЫЕ "ИВОЛГИ"- СОБЯНИН	27
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; СОБЯНИН ОБЕЩАЕТ ЗА ТРИ ГОДА ЗАПУСТИТЬ МЦД "ЗЕЛЕНОГРАД-РАМЕНКИ"	28
RNS; 2019.12.11; VLAVLACAR НАЧАЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА АВТОБУСНЫЕ ПОЕЗДКИ В РОССИИ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА САРАТОВА С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗА 53 МЛРД РУБ. В 2022-2026ГГ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РОСТЕХ И ГРУППА "ВИС" СОЗДАЛИ КОНСОРЦИУМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ.....	29
ТАСС; 2019.12.11; НА ПЕРВЫЙ ПОЕЗД В КРЫМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА ПРОДАЛИ 500 БИЛЕТОВ	29
RNS; 2019.12.11; В РЖД НАЗВАЛИ СРОКИ ПОЯВЛЕНИЯ В РОССИИ БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДОВ	30
ТАСС; 2019.12.11; РЖД И ПОРТ ОСЛО ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ НОВЫЙ ПРОЕКТ ТРАНЗИТА ПО МАРШРУТУ КИТАЙ-НОРВЕГИЯ-КИТАЙ.....	30
ТАСС; 2019.12.11; РЖД В 2020 ГОДУ НАЧНУТ РАЗРАБОТКУ БАЗОВОЙ МОДЕЛИ НОВОЙ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ.....	30
ТАСС; 2019.12.11; РЖД В 2020 ГОДУ ПОДГОТОВЯТСЯ К ПРИЕМУ НА РАБОТУ ЖЕНЩИН-МАШИНИСТОВ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ ФПК ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ СТАНЕТ БЕСПЛАТНЫМ - ГОЛИКОВА	31
ТАСС; 2019.12.11; БЕГЛОВ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ РЖД ВЛОЖИТЬ ОКОЛО 500 МЛРД РУБ. В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ПЕТЕРБУРГА.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; РЖД В 2019 ГОДУ ОЖИДАЮТ РОСТА "ДАЛЬНИХ" Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ НА 5,4%.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРЕДЛАГАЕТ УЛУЧШИТЬ ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ В ПОЕЗДАХ, ЗАМЕНИТЬ НА НОВЫЙ ТИП	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ЦППК ВЗЫСКАТЬ С МИНФИНА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2015 ГОДУ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСШИРИЛО ГРАНИЦЫ ТОР "КАМЧАТКА" ПОД ТЕРМИНАЛ НОВАТЭКА ПО ПЕРЕГРУЗКЕ СПГ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; GLOBAL PORTS ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ ПЕРЕТАРОЧНЫЙ КОМПЛЕКС В ПЕТЕРБУРГЕ.....	33

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; НАВИГАЦИЯ ЗАВЕРШИЛАСЬ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ ПРОЙДЕТ ТРЕТЬЕ ЧТЕНИЕ В ГОСДУМЕ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; НОВАПОРТ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ В АЭРОПОРТЕ БАРНАУЛА ДО КОНТРОЛЬНОЙ В ПРЕДДВЕРИИ ЕГО РЕКОНСТРУКЦИИ	34
ТАСС; 2019.12.11; СУБСИДИИ НА АВИАРЕЙСЫ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 10%	35
ТАСС; 2019.12.11; РОССИЯ И ОАЭ ПЛАНИРУЮТ СОВМЕСТНО СОЗДАВАТЬ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ - ЦАГИ	36

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ ТОПЛИВНЫХ СУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ В I КВАРТАЛЕ 2020Г - ДИТРИХ

Правительство РФ вернется к вопросу выделения компенсаций авиакомпаниям за подорожавший в 2018 году керосин в I квартале 2020 года, заявил глава Минтранса **Евгений Дитрих** по итогам совещания президента Владимира Путина с членами правительства в среду.

"Поговорили про исполнение поручений, которые связаны с возмещением разового скачка цены на керосин, который мы наблюдали в октябре 2018 года, поговорили о возможности использования установленного в федеральном законе о бюджете демпфера, который помогает нам сдерживать текущие колебания цены", - сказал **Дитрих** журналистам.

"Договорились о том, что в первом квартале 2020 года вернемся к вопросу и о компенсации цены на керосин, так же все расчеты и порядок распределения этих сумм мы обозначили", - добавил он.

Путин поручал правительству компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо, понесенные в прошлом году, до ноября этого года. В качестве источника субсидии в поручении фигурировал резервный фонд правительства.

Замглавы Минтранса РФ **Александр Юрчик** заявлял в конце ноября, что принято решение перенести рассмотрение выплат по этому поручению президента на следующий год. При этом, говорил он, рассматривается вариант предоставить не весь объем выплат сразу, а частями.

RNS; 2019.12.11; ГЛАВА МИНТРАНСА ОЦЕНИЛ РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Объем авиаперевозок по маршрутам на Дальний Восток России в 2019 году вырос на 24%, общий объем перевозок в России увеличился на 11%, сообщил журналистам глава Минтранса России **Евгений Дитрих** по итогам совещания президента России Владимира Путина с правительством.

«Сегодня мы констатируем, что практически на 11% увеличился общий объем авиаперевозок в России, внутренние перевозки выросли на 6,5%, серьезно подрос Дальний Восток. Дальневосточные перевозки в 2019 году по сравнению с 2018 годом выросли на 24%», — сообщил министр.

Ранее **Росавиация** сообщала, что за 10 месяцев 2019 года авиакомпании РФ увеличили перевозки пассажиров на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — почти до 110,3 миллиона человек.

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-otsenil-rost-aviaperevozok-na-Dalnii-Vostok-2019-12-11/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7323605>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПЯТИЛЕТНИМИ И УЧИТЫВАТЬ "ФИДЕРНЫЙ" ПРИНЦИП - ДИТРИХ

Программы субсидирования авиаперевозок в РФ будут реформированы, заявил глава Минтранса РФ **Евгений Дитрих** по итогам совещания президента **Владимира Путина** с членами правительства в среду, на котором обсуждалось региональное авиасообщение.

"Разговор шел о том, что действующие сегодня две программы субсидирования поддержки авиационных перевозок - это перевозки региональные и вторая программа по перевозкам в Крым, Калининград и на Дальний Восток - что их есть необходимость сегодня реформировать. Во-первых, срок предоставления субсидий должен быть увеличен. Сегодня мы уже предоставляем такие субсидии авиакомпаниям на срок до 3

лет, требования от авиакомпаний - чтоб эти субсидии были до 5 лет продлены", - сообщил **Дитрих**.

"Во-вторых, речь идет о том, чтобы мы возобновили те объемы субсидирования, которые были предусмотрены на 2019 год, чтобы они были как минимум не ниже", - добавил он.

При этом сеть авиамаршрутов, которую планируется поддерживать субсидиями, должна быть сформирована "по фидерному принципу", отметил министр: "Когда полеты из больших городов между субъектами РФ через город Москву - они объединяются в одни лоты с теми маршрутами, которые авиакомпании обеспечивают для подвоза в эти аэропорты".

RNS; 2019.12.11; В РОССИИ ИЗМЕНЯТ СХЕМУ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Срок предоставления субсидий для авиакомпаний, осуществляющих региональные перевозки, будет увеличен до пяти лет, объем финансирования по программам поддержки в 2020 году сохранен, а субсидии в дальнейшем будут предоставляться по новому принципу, рассказал **глава Минтранса Евгений Дитрих** по итогам совещания президента России Владимира Путина с правительством.

По словам министра, ведомство внесет соответствующие изменения в действующие программы в феврале 2020 года.

«В частности, разговор шел о том, что действующие сегодня две программы субсидирования поддержки авиационных перевозок – перевозки региональные и вторая программа – в Крым, Калининград и на Дальний Восток, — что их есть необходимость сегодня реформировать. Во-первых, срок предоставления субсидий должен быть увеличен. Сегодня мы предоставляем их авиакомпаниям на срок до 3-х лет, сегодня требования от авиакомпаний, чтобы это субсидии были до 5 лет продлены», — сообщил **Дитрих**.

Он добавил, на заседании шла речь о том, чтобы сохранить объемы субсидирования на 2020 год не ниже тех, что были предусмотрены в 2019 году.

«Речь идет о том, чтобы мы возобновили те объемы субсидирования, которые были предусмотренные на 2019 год. Чтобы они были как минимум не ниже. Договорились о том, что по итогам работы программы субсидирования в первом квартале (2020 года – RNS) **Минтранс** подготовит необходимые дополнительные бюджетные заявки», — уточнил министр.

Он также рассказал о новом принципе формирования сети авиамаршрутов для предоставления господдержки. Полеты между крупными городами будут объединены в лоты с рейсами из более мелких населенных пунктов до этих городов.

«Речь идет о том, чтобы сеть авиационных маршрутов, которые мы планируем поддерживать по программам субсидирования, должна быть сформирована по "фидерному" принципу, когда полеты из больших городов между субъектами РФ или в Москву объединяются в одни лоты с теми маршрутами, которые компании обеспечивают для подвоза людей в эти аэропорты», — объяснил **Дитрих**.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-izmenyat-shemu-subsidirovaniya-regionalnih-aviaperevozok-2019-12-11/>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-v-fevrale-razrabotaet-izmeneniya-v-programmy-subsidirovaniya-poletov---ditrih>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.12; ГОСДУМА НЕ БЕРЕТ В РАСЧЕТ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ; ДЕПУТАТЫ ЗАПРЕЩАЮТ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПО ДАННЫМ С НЕСКОЛЬКИХ КАМЕР

Госдума приняла в первом чтении законопроект, запрещающий ГИБДД штрафовать водителей за превышение средней скорости на контролируемом участке дороги. Депутаты указывают, что в ПДД нет понятия «средняя скорость», поэтому нельзя и наказывать водителей за ее нарушение. Технология используется в России с 2013 года, контроль

осуществляет более 1 тыс. камер. Против законопроекта ранее выступили правительство РФ, ГИБДД и руководство ряда регионов.

Поправки к КоАП внесли в Госдуму депутаты ЛДПР в июне 2019 года. В ст. 12.9 кодекса (штрафы за превышение скоростного режима) появится примечание: расчет средней скорости движения на участке дороги, производимый между двумя или несколькими камерами, не может служить доказательством для вынесения штрафов. Нарушение должно быть зафиксировано в конкретном месте и в конкретное время, будет гласить КоАП. 11 декабря все думские фракции проголосовали за принятие поправок в первом чтении.

Системы ASOD (Average Speed Over Distance Camera), рассчитывающие среднюю скорость, давно используются в ряде стран, в частности в Великобритании, Шотландии и Новой Зеландии. В РФ первые подобные системы появились в 2013 году. Производителем комплексов стала казанская «Автодория», впоследствии технологию освоили и другие компании. Сначала фиксируется время проезда машины под одной камерой, затем — под второй, вычисляется средняя скорость на участке, выносится штраф. Сегодня для этих целей применяется около 1 тыс. комплексов, в частности, в Татарстане, в Смоленской и Московской областях. В Москве камеры среднюю скорость не измеряют, хотя одно время в тоннелях технология применялась. Точных данных о влиянии ее на снижении аварийности у ГИБДД нет.

Штрафы в таких случаях выносятся на основе «догадок и домыслов», тем более что в ПДД не раскрыто понятие «средняя скорость», считают в ЛДПР.

Один из авторов поправок, депутат Ярослав Нилов, приводит в пример недавнее решение Верховного суда об отмене штрафа за среднюю скорость на участке трассы М1 в Смоленской области: водитель, по мнению суда, при движении между двумя камерами мог свернуть на другую дорогу, остановиться или двигаться с еще большим превышением. Чтобы избежать штрафов, водители пристраиваются вплотную за фурами, рассказывает господин Нилов, это создает аварийные ситуации. Законопроект также запретит фиксировать нарушение и в тех случаях, когда машина въезжает в тоннель в одном ряду, а выезжает в другом: система, сделав два снимка, делает вывод, что автомобиль перестроился незаконно через сплошную линию. Господин Нилов уверяет, что такие штрафы ГИБДД уже выносит. Отметим, в 2016–2017 годах было зафиксировано несколько случаев, когда система расчета средней скорости ошибочно принимала решение о штрафе на основе снимков двух машин с похожими номерами: постановления впоследствии отменялись.

Против законопроекта выступило правительство, направив в Госдуму отрицательное заключение (документ готовился в ГИБДД). Из ПДД следует, что водитель обязан соблюдать ограничения скорости не только в конкретный момент, но и «на протяжении всего периода вождения», сказано в отзыве. «Контроль средней скорости показал себя очень эффективным инструментом для снижения аварийности,— пояснил “Ъ” начальник УГИБДД по Республике Татарстан Ленар Габдурахманов.— Многие водители, пользуясь интернет-сервисами, знают о расположении камер, притормаживают именно перед зоной контроля, а потом снова едут с превышением. Чтобы добиться движения без превышений на всем участке дороги, используется контроль средней скорости. За счет подобных технологий нам удалось в регионе снизить число погибших в ДТП с 2013 года почти вдвое. Но государством поставлена задача к 2024 году добиться еще большего снижения аварийности. Без контроля средней скорости, боюсь, сделать это будет крайне сложно».

Принятие законопроекта в первом чтении не значит, что документ станет законом, говорит источник “Ъ” в МВД. Законопроект согласовывался на уровне администрации президента, говорит другой источник “Ъ”, знакомый с ситуацией.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что надо сохранить возможность вынесения штрафов за среднюю скорость, но применять эту технологию только на мостах и в тоннелях. «Надо признать, что подобный контроль многих водителей дисциплинирует»,— говорит он. Странно, что спустя шесть лет после начала успешного применения технологии депутаты решили наложить на нее запрет, говорит представитель компании «Технологии распознавания» (производитель комплексов «Автоураган») Сергей

Кусов. «Нужно легализовать практику, добившись внесения в ПДД,— считает он.— Тем более что в России активно строятся новые дороги, где такой контроль был бы очень уместен. Технология уже отточена. Опыт Великобритании говорит о том, что такие системы эффективны: в 1994–1998 годах за счет фиксации средней скорости удалось на 63% снизить число нарушителей и на 19% — число ДТП».

<https://www.kommersant.ru/doc/4189655>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.12.12; VLAVLACAR ВЫПИШЕТ БИЛЕТ; КАРПУЛИНГОВЫЙ СЕРВИС ВЫХОДИТ В НОВЫЙ СЕГМЕНТ

Французский карпулинговый интернет-сервис BlaBlaCar запустил в России продажу автобусных билетов. Это произошло за счет закрытия сделки по покупке сервиса Busfor и начала его интеграции в BlaBlaCar. На этом рынке компания будет конкурировать как с другими онлайн-агрегаторами, включая Tutu.ru, и «Яндекс.Автобусы», так и с традиционными автовокзалами.

BlaBlaCar закрыла сделку по покупке Busfor и начала интегрировать его в свой бизнес, чтобы продавать билеты на автобусы, сообщили “Ъ” сооснователь и CEO BlaBlaCar Николя Брюссон и основатель и CEO Busfor Илья Екушевский. Продажи билетов на автобусы пока возможны на отдельные направления, уточнила гендиректор BlaBlaCar в России Ирина Рейдер.

О сделке BlaBlaCar и Busfor “Ъ” сообщал 25 сентября. Для французской компании это третья сделка в России, отмечает Николя Брюссон. Компания вышла на рынок в 2014 году, купив сервис поиска попутчиков «Подорожники», а в 2018 году выкупила у Mail.ru Group проект VeerCar. Объем всех трех сделок превышает €100 млн, уточнил Николя Брюссон. Busfor могла быть самой крупной покупкой. Согласно отчету шведской Vostok New Ventures, на конец третьего квартала 2019 года 100% Busfor стоили \$88,5 млн, тогда как BlaBlaCar стоит \$1,75 млрд.

Союз BlaBlaCar и Busfor породит очень сильного игрока на рынке автобусных перевозок, полагает основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский. BlaBlaCar собрала вокруг себя миллионы лояльных пользователей, а Busfor сильна в работе с перевозчиками, поясняет он. «Главная задача этого союза — перетянуть долю продаваемых билетов с автовокзала в онлайн и, как следствие, главное противостояние будет с автовокзалами, а не только с агрегаторами»,— полагает господин Томшинский. В перспективе возможен вариант, при котором бренд Busfor может перестать существовать, а BlaBlaCar выведет в Россию свой европейский бренд BlaBlaBus, полагает сотрудник одного из конкурирующих онлайн-сервисов. Представитель BlaBlaCar говорит, что компания в течение ближайшего года не планирует отказываться от бренда Busfor.

На фоне растущей конкуренции в секторе в 2019 году «Яндекс» интегрировал сервис «Яндекс.Автобусы» в проект «Яндекс.Путешествия». Последний выступает как агрегатор и рекламная площадка, отмечает представитель «Яндекса». По ее словам, BlaBlaCar — партнер сервиса «Яндекс.Расписания», а Busfor не продает автобусные билеты через сервисы «Яндекса». «Сервисы карпулинга и продажи автобусных перевозок в настоящий момент мы рассматриваем как наших партнеров, в том числе и новый альянс»,— уточнила представитель «Яндекса».

В 2019 году большая часть автовокзалов начала пускать пассажиров с электронными автобусными билетами не только в распечатанном виде, но и на электронных носителях, что привело к повышению лояльности пассажиров к билетным онлайн-ресурсам, отмечает представитель Tutu.ru. По его оценке, рынок регулярных автобусных перевозок в России в прошлом году «пребывал в стагнации»: прогнозируемый годом ранее спад перевозок в 10% не произошел, что можно считать позитивом. Компания прогнозирует, что в 2020 году эта тенденция на рынке сохранится, при этом рост цен будет сдерживать падение спроса на легальных перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4189633>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.12; «ВО ЛЬДАХ ПЛАВАНИЕ САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ»; ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ «РОСАТОМА»

ВЯЧЕСЛАВ РУКША О НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ И СТАРЫХ ПРОБЛЕМАХ

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) под конец 2019 года, по расчетам «Росатома», может превысить 30 млн тонн, а к 2024 году по указу президента он должен достигнуть 80 млн тонн. Год назад госкорпорация была назначена инфраструктурным оператором СМП. О ситуации с выделением бюджетных средств на терминал «Утренний» для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2», строительстве атомных ледоколов и планах по развитию транзита “Б” рассказал заместитель главы «Росатома», руководитель дирекции Севморпути Вячеслав Рукша.

— Федеральная инфраструктура терминала «Утренний» для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2» осталась без бюджетных денег. Как это вышло?

— Почему без денег? Позволю себе не согласиться. Во-первых, надо отдать должное НОВАТЭКу и персонально его председателю правления Леониду Михельсону, что появилась модель налогового вычета, который может сыграть хорошую роль для других проектов в будущем (НОВАТЭК передал деньги на инфраструктуру в зачет налога на прибыль.— “Б”). «Росатом» имеет отдельный счет, на который перечислен налоговый вычет на 40 млрд руб. Это деньги, которые можно потратить на данном этапе на объекты, которые могут находиться исключительно в федеральной собственности. Это в основном подводные гидротехнические сооружения, то есть подходные и морские каналы и все, что относится к системе безопасности мореплавания.

Другой разговор, что на строительство ледозащитных сооружений налоговый вычет не может использоваться. На 2022 год у нас 41 млрд руб. уже есть. Но не хватает 40–41 млрд руб. в 2020–2021 годах, детали сейчас как раз будут рассматриваться. В этом смысле крайне важно, чтобы эти деньги были предусмотрены в бюджете на 2021 год максимум, не позже. Было желание, чтобы появились деньги уже на 2020 год, но проектно-сметная документация появилась только в октябре 2019 года, также подготовка других нормативных актов немного отстала.

Мы дополнительно хотим, чтобы был использован метод единственного исполнителя, это позволит определиться с подрядчиком уже в первом квартале 2020 года. При строительстве ледозащитных сооружений требуется около 150 тыс. тонн металлоконструкций. Их надо заранее заказать, изготовить. Поэтому не совсем верно говорить в нашей части, что совсем нет денег на строительство объектов терминала «Утренний». Скорее всего, это может касаться тех перевалочных комплексов для СПГ в Мурманске и Петропавловске-Камчатском, за которые мы не отвечаем.

— Повлияет ли нехватка средств на сроки реализации?

— Мы этот проект реализуем в срок. В любом случае, как мы и договаривались на совместном совещании с НОВАТЭКом, мы приступим к дноуглубительным работам в 2020–2021 годах, включая систему безопасности мореплавания, их стоимость около 18 млрд руб. («Росатом» планирует перебросить эти 18 млрд руб. из 40 млрд руб. налогового вычета.— “Б”). Это крайне важно, потому что по проекту первое основание гравитационного типа (для «Арктик СПГ-2», на нем находится линия сжижения газа.— “Б”) должно быть размещено в 2022 году. Так же как в этом году было крайне важно сделать работы по дноуглублению строительного причала и подходного канала до отметки минус 12 м. Это нужно, чтобы наши ледоколы класса «Таймыр» могли работать в режиме круглогодичной навигации по доставке грузов. Потому что в 2020–2022 годах практически по 1 млн тонн грузов надо будет каждый год туда доставлять. Это большая работа.

— Хотелось бы уточнить: «Росатом» изначально подавал в бюджет на 2020–2022 годы заявку на 103,6 млрд руб. для строительства «Утреннего». На каком этапе эти средства были исключены?

— Надо смотреть глубже. Мы получили федеральный проект в феврале этого года, в том виде, как он был изначально создан. Все инвестиции фактически стояли как дополнительное финансирование, которое должно быть определено на последующих этапах. Была задача выделить около 4 млрд руб. на 2019 год на дноуглубительные работы. Это было сделано со стороны «Росатома». Этап следующего финансирования был

частично решен за счет налогового вычета, я уже говорил. Но на другую часть средств на 2020–2021 годы решение бюджетной комиссии правительства пока не состоялось. Поэтому сегодня нужно проработать, чтобы в бюджетном планировании на 2021–2023 годы были учтены эти дополнительные потребности минимум на 41 млрд руб.

— Поясните, какие работы планируются по расширению действующего подходного канала в Обской губе.

— С каналом оказалось чуть тяжелее, чем хотелось. В декабре будут понятны самые основные технологические задачи, которые надо будет решить при реконструкции канала. Как пример, то ли его просто расширить, то ли северную часть немного повернуть. К сожалению, там сморози имеются в Обской губе в северной части канала. Я надеюсь, проектно-сметную документацию за следующий год сделают и в 2021–2022 годах можно начинать работы.

Но здесь у нас временной лаг приличный. Сегодня канал фактически обеспечивает одностороннее движение. Интенсивность, которая потребует двухстороннего движения,— это примерно 2024–2025 годы, когда полностью должен войти в работу проект «Арктик СПГ-2» и будет идти почти 40 млн тонн только СПГ через этот морской канал.

— Леонид Михельсон в своем письме президенту говорил, что за проектно-сметную документацию по реконструкции канала отвечает «Росатом» и она будет подготовлена не раньше второго полугодия 2020 года.

— Нет, мы отвечаем за будущую работу по проектно-сметной документации, но по всей модели развития проекта документацию готовит сам инвестор, то есть «Арктик СПГ-2». Это точно так же, как с проектно-сметной документацией по самому терминалу «Утренний». Мы потом получаем эту документацию с последующей уже компенсацией при работе за ее стоимость. Глобально, конечно, мы отвечаем за проектно-сметную документацию, но на сегодня исполнители те, кто должен все делать в рамках и в темпах, которые установил НОВАТЭК. Поэтому у нас даже и не предусмотрено ни копейки на эту работу в 2019 году, а это достаточно солидные деньги, измеряемые сотнями миллионов рублей. Поэтому здесь я бы мягче сказал, что это совместная работа. Не ищите здесь каких-то противоречий, мы работаем в тесной связке с НОВАТЭКом, и результат в итоге будет.

— А сейчас в канале возникают какие-то проблемы при судоходстве?

— Проблема очень простая — это в первую очередь дрейф льда и сама ледовая обстановка. Может, надо обязательно два ледокола держать в месяцы с тяжелой ледовой обстановкой или канал расширить и так далее. Поэтому в декабре-январе будем встречаться и говорить со специалистами. Крыловский научный центр эту работу ведет, мы тоже участники.

— Майский указ президента предусматривает увеличение грузопотока по СМП к 2024 году до 80 млн тонн, еще в прошлом октябре вы указывали, что данная планка может быть не выполнена, так как может не хватить около 20 млн тонн.

— Я не так сказал. Я говорил, что требуются более активные шаги. Уверенность есть по грузопотоку с «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». Из будущих — проект компании «Востокуголь» с таймырским углем, 19 млн тонн в 2024 году. Там была проблема с охранной зоной. Этот вопрос сейчас решен, и компания, как я понимаю, урегулировала свои отношения с Росприроднадзором. Есть еще какие-то мелкие вопросы по части, насколько корректно они экспортировали объемы добытого угля. Я думаю, что и этот вопрос закроется. Но для нас крайне важно, чтобы компания сделала так называемый нулевой шаг, а он уже на год почти сдвинулся вправо. То есть «Востокуголь» должен был еще в марте начать следующий этап для создания проекта, а на сегодня компания еще не вышла на площадку, мы очень надеемся, что удастся это сделать в зимний период. В Арктике вы можете или в летнюю навигацию доставить необходимые грузы (это август—октябрь), или в зимнюю навигацию (март—май) с выгрузкой на припайный лед, когда можно тяжелые объекты выгружать. Поэтому сейчас важно, чтобы компания приняла решение окончательно приступить к реализации проекта хотя бы с февраля 2020 года. Причем, если вам надо завести 20–30 тыс. тонн груза, это три-четыре судна, которые вы должны заранее найти, зафрахтовать, подвести груз. А это большая работа уже.

— То есть пока вы еще верите в то, что этот проект будет реализован?

— Да. Если они выходят в феврале на площадку, то с точки зрения добычи, отгрузочного терминала и так далее проект можно реализовать и выйти на те сроки и объем грузопотока, которые стоят у нас в федеральном проекте «Севморпуть». Там больше будет вопрос по потребностям в дополнительных грузовых судах с ледовым классом и т. д. Напоминаю, есть еще проект Сырадасайского месторождения, который ведет АЕОН, нефтяные проекты «Газпром нефти».

— В каком состоянии проект разработки Пайяхского месторождения «Нефтегазхолдинга»?

— По Пайяхе крайне важен был большой блок преференций. Вроде бы три вице-преьера вопрос обсудили (см. “Ъ” от 25 октября), нашли согласие, и сейчас идет завершение законодательных инициатив уже по превращению в законы этих преференций для арктической зоны. Кстати, с нашими коллегами из «Нефтегазхолдинга» мы совместно разрабатываем проектную документацию по строительству объектов федеральной собственности. Окончательное инвестрешение будет принято компанией, когда соответствующие законы вступят в силу, надеюсь, к лету 2020 года. Тогда можно было бы говорить о начальных работах с нулевой точкой выхода на площадку в летнюю навигацию 2020 года, крайний вариант — с зимы 2021 года.

— Как может повлиять проект Северного широтного хода на загрузку СМП?

— Та часть проекта, которая формализована сейчас в федеральном проекте «Севморпуть», без решения строить ответвление к северу от Бованенково до порта Сабетта (СШХ-2), не будет добавлять на СМП дополнительных грузов. Какой смысл его в федеральном проекте «Севморпуть» держать, если все грузы по СШХ смогут идти только на Балтику, в Усть-Лугу и т. д. Здесь главный вопрос — это бесспорное подтверждение грузовой базы со стороны «Газпрома». Тогда СШХ и СШХ-2 открывают новые экономические перспективы. Основной грузовой базой там должен быть стабильный газовый конденсат, 8–9 млн тонн в год.

— Сейчас очень модно говорить про развитие СМП как международного транзитного коридора. Какова ваша позиция на этот счет?

— В комплексном плане по развитию инфраструктуры СМП до 2035 года, который нам поручено готовить в соответствии с федеральным законом, привлеченные к работе специалисты и эксперты видят транзит третьим этапом плана за горизонтом 2030 года. Первое главное условие, которое мы должны будем показать мировому бизнес-сообществу, — это стабильная круглогодичная навигация по всей трассе, которую мы сами успешно используем для российских проектов, а это случится только в 2025–2026 годах. Плюс ледокольные мощности — нельзя забывать, что минимум три действующих сейчас ледокола после 2027–2030 годов будут остановлены. Фактически к 2030 году у нас останется пять ледоколов класса ЛК-60 и «50 лет Победы». Ну, даст Бог, головной «Лидер» начнем скоро строить. Все ледоколы будут заняты под действующие и развивающиеся сейчас арктические проекты, а хватит ли сил на транзитные суда, нужно думать.

Прорабатывать и смотреть надо, но реальные шаги могут быть сделаны уже в период 2027–2030 годов. Надо понять, какие возможны грузопотоки, и исходя из этого понять, сколько ледоколов дополнительно надо построить и каких. Без окончательного решения по ледоколам «Лидер» без строительства, может быть, еще двух-трех ледоколов или на сжиженном природном газе, или даже атомных (если будет показано, что это более эффективно) говорить о транзите преждевременно. Сегодня можно говорить о потенциальном транзите.

— Газета «Ведомости» писала о планах «Росатома» стать одной из крупнейших мировых судоходных компаний.

— Есть такие проработки. В корпорации это делает параллельный проектный офис «Логистика».

— И рассматривается возможность строительства собственного флота?

— Рассматривается развитие эффективного бизнеса. Если нужен будет свой флот, то почему нет? Мы же корпорация. А чем мы отличаемся от других корпораций — Siemens,

General Electric, APV? Siemens же все делает, от судовых турбин до холодильников. Может, мы холодильники начнем делать, если это будет экономически целесообразно, почему нет.

— Какова временная перспектива таких планов?

— Это не ближайшие годы.

У ряда других специалистов, вернее, специалистов в других областях, взгляды более радужные. Я, знаете, как моряк, по жизни привык быть ближе к опасностям.

Через лет 15–20 все может быть.

— Действительно ли рассматривается возможность строительства атомных контейнеровозов?

— Я считаю, что сейчас все же экономически более перспективен танкер ледового класса для сырой нефти с атомным двигателем. Это очень большое судно, грузоподъемностью 100 тыс. тонн, не меньше, мощность приличная. Это потому, что если в газовозе СПГ выпарной сжиженный газ сразу идет на движение, что очень удобно и экономически выгодно, то с сырой нефтью так не получится, сразу в дизеля ее не направить.

Сегодня модель такая же: «Газпром нефть» везет свою сырую нефть в Кольский залив и там с ледовых танкеров переваливает на танкеры открытого моря. Мы должны думать о том, чтобы на востоке делать такую же перевалочную базу и по сырой нефти для азиатских рынков. Тут ничего умного нет. Просто ледовый танкер, особенно серьезного ледового класса,— дорогое удовольствие. Его цена выше на 30–50%, чем у танкера или газовоза для открытого моря. Я думаю, такие углеводородные центры по перевалке сжиженного газа, сырой нефти, может быть, даже угля появятся лет через семь-десять. Это будет быстрее, чем транзитный коридор на СМП.

— И где могли бы применяться такие танкеры?

— Например, для Пайяхи.

— В июле вице-премьер Юрий Трутнев, возглавляющий госкомиссию по Арктике, раскритиковал подготовленный корпорацией проект плана развития инфраструктуры СМП до 2035 года. Внесены ли в документ изменения?

— Я бы позволил себе с вами не согласиться. Он не раскритиковал, а посчитал, что он узкий, много внимания уделяет морской составляющей, судоходству и надо расширить отдельные другие задачи в арктической зоне, что мы и сделали. В нем теперь нашла отражение не только инфраструктура акватории СМП, а чуть шире: космические технологии, медицинское обслуживание, блок аварийно-спасательной готовности, в том числе разработанный вместе с МЧС, Минобороны. Поэтому план доработан, прошел дополнительные обсуждения и согласования.

— В этом году в периметр «Росатома» вошло ФГУП «Гидрографическое предприятие», как бы вы его оценили?

— Это большое хозяйство: восемь гидрографических баз, арктическая гидрографическая экспедиция, лоцманская служба, гидрографический и вспомогательный флот. Весь год шла активная работа по его адаптации в контур управления «Росатома». ФГУПу надо очень динамично развиваться и стремиться к достижению выручки в 2 млрд руб. по новым технологическим задачам. Это строительство и создание подводных гидротехнических и ледозащитных сооружений, дноуглубительные работы и так далее. Примерно так же был образован «Росморпорт». Кстати, в свое время я имел отношение к его созданию. Тоже тяжеловато шло дело, но ничего, сегодня все привыкли, что «Росморпорт» — солидная организация. Поэтому задачи понятны, понятно, что делать, и в первую очередь — люди, специалисты.

— Вы планируете расширять штат сотрудников?

— Конечно, или эти сотрудники должны совершенствоваться, переучиваться. Блоки, связанные с прямой работой предприятия, будут укрепляться. Но там люди опытные, квалифицированные, не вижу особых проблем. Я тоже по образованию судовой электромеханик, а видите, чем только не занимаюсь.

— По четырем новым судам для «Гидрографического предприятия» уже подписаны контракты, два будут строиться на Балаковском судостроительном заводе, еще два — на Зеленодольском заводе имени Горького.

— Да. Надо отдать должное, сказать спасибо Росморречфлоту, мы программу модернизации и строительства гидрографического флота по этим четырем судам не меняли, они даже за деньги отвечают. Это два гидрографических катера и два лоцмейстерских судна ледового класса Ice3.

Благодаря «Гидрографическому предприятию», его специалистам три их судна в очень хорошем состоянии. Мы предложили делать их глубокую модернизацию, продлить срок службы не менее чем на 15 лет и поставить новую хорошую аппаратуру. Одновременно решили оптимизировать программу в рамках федерального проекта «Севморпуть» и вместо четырех судов Arc7 построить одно и модернизировать три гидрографических судна, но зато получить финансирование пораньше, чем это предусматривалось. Вместо 4 млрд руб., как новое судно оценивалось, будет 0,5 млрд руб. И еще одно новое судно начать строить в районе 2023 года.

— Это как раз будет большое судно Arc7?

— Да. У нас будет три судна, которые, условно, 15 лет отработают и спокойно до 2035 года закроят все задачи по промерным работам. И появится новое судно, которое будет давать облики, знания, что нам делать, куда двигаться дальше.

Главный показатель прямой работы «Гидрографического предприятия» — это выполнение промерных работ, по 55 тыс. приведенных километров в год. В Арктику пришло крупнотоннажное судоходство, и скоро заработает восточный маршрут, где надо очень активно осуществить соответствующие промерные работы, чтобы к 2024 году мы могли сказать, что наши рекомендованные пути имеют все соответствующие полосы обследования, движение по ним безопасно, мы четко знаем, где какие глубины. Это большая работа. Для этого нужно, чтобы минимум два судна только выполняли промерные работы, не забывают, сезонные. Там август, сентябрь, октябрь, в ноябре надо уже убегать из Арктики. Поэтому здесь ранее запланированную программу мы поменяли.

— По информации “Ъ”, рассматривалась возможность строить это крупное судно ледоколом с классом Icebreaker 6, обсуждается ли сейчас такой вариант?

— Это я был одним из его инициаторов. У нас короткий период работы, мы должны думать, чтобы каждое судно имело больше функций и могло бы иметь более длительный эксплуатационный период. Нужно, чтобы эти суда не стояли по шесть-восемь месяцев, а потом только три-четыре работали.

— Окончательное решение по этому судну-ледоколу пока не принято?

— Да.

— Головной атомный ледокол «Арктика» должен выйти на ходовые испытания 12 декабря. В каком сейчас состоянии ледокол? Все ли удалось завершить до ходовых испытаний?

— Мы загрузили ядерное топливо в оба реактора на первом головном ледоколе «Арктика», прошли физический пуск, теплотехнические испытания. То есть первая часть завершилась, и как минимум она говорит о том, что не позже мая 2020 года ледокол должен быть принят в эксплуатацию. Есть проблемы с энергетическим пуском, сейчас приходится даже ходовые испытания на две части разбивать.

— То есть сейчас ледокол пойдет на ходовые испытания на резервном генераторе? Что это за проблемы?

— Мы не успеваем выполнить энергетический пуск. А если отложить начало ходовых испытаний, сдвинуть их на февраль-март, мы тогда уже будем упираться в сдачу ледокола. Поэтому мы разбиваем ходовые на две части. Первая часть под резервными генераторами, начинаем ходовые и параллельно будем заниматься энергетическим пуском. Там куча вопросов, свои проблемы, не буду говорить.

— Это проблема судостроителей, завода?

— Конечно, в основном да. Понятно, турбины позже пришли, ряд других вещей... Главное помещение основных турбогенераторов все же не удалось компенсирующими мерами подогнать вовремя. Думаю, фактически все будет готово где-то к концу января. Сейчас ходовые начнем, проверим весь «хвост», высоковольтную часть, электродвигатели, а затем, надеюсь, за февраль мы произведем энергетический пуск, и в середине марта надо завершить ходовые испытания по скоростным режимам. Тогда в

апреле переход (в Мурманск.— “Ъ”) и, надеюсь, в апреле—начале мая ледовые испытания и сдача.

— В августе наконец был заключен контракт на строительство еще двух атомных ледоколов ЛК-60. Есть у вас опасения, что сроки их сдачи тоже будут сорваны?

— На данном этапе завод подтверждает сроки поставки: декабрь 2024 года и 2026 года соответственно. То, что контракт был заключен только в августе, чуть поджимает их. Но у нас конкурсные процедуры такие сверхумные.

Но надо начинать с другого, надо похвалить специалистов «Атомфлота», ОКБМ «Африкантов», главного разработчика атомной установки, и других за продление ресурса действующих атомных ледоколов. Иначе все было бы очень плохо, могла возникнуть ледовая пауза. В 2008 году, когда мы начинали в госкорпорации работать, ресурс реакторных установок был установлен 100 тыс. часов. Но установка спроектирована так удачно, что сегодня мы уверенно видим продление до 235 тыс. часов. Мы говорим даже о 260 тыс. часов в будущем. В таком случае эксплуатация действующих ледоколов возможна до 2025 и 2027 годов. Если углеводородные проекты будут динамично развиваться, восточный маршрут на СМП востребован, то мы можем не успевать строить ледоколы требуемыми темпами, особенно для транзитного движения. Возможность продления сроков действующих ледоколов немного смягчает проблему чуть более позднего строительства и сдачи новых ледоколов.

У нас тогда и строительство четвертого и пятого ЛК-60 полностью будет удовлетворять все, что мы делаем в рамках федерального проекта «Севморпуть». Вопрос расширения и продления этого документа за 2024 год надо обсуждать уже в следующем году. Еще, я думаю, мы должны до конца 2020 года на каком-то уровне утвердить план развития арктического ледокольного флота, потому что без него тоже дальше сложно.

Простой вопрос: будем ли строить еще два ледокола «Лидер», помимо головного? А это все же ориентировочно 200 млрд руб. в ценах сегодняшнего дня.

— По ледоколу «Лидер» очень много скептицизма. В отрасли не верят, что «Звезда» сможет его построить. Какова ваша позиция?

— То, что люди уже сделали такую верфь, позволяет говорить, что у них достаточно компетенций. Да, будет непросто. Есть еще особенность, о которой все забывают, что «Звезда» действительно верфь, а не судостроительный завод, как у нас почти везде. В этом смысле хорошо, что наша реакторная установка «Ритм-400» не требует никаких работ на верфи. Вам ее привезут в собранном готовом виде, вы ее поставили, должны подключить пар, воду, электричество и создать помещение — это работы, которые «Звезда» уже выполняет. Понятно, что нужно иметь хороших специалистов, например квалифицированных сварщиков по металлу, который чуть ли не 70 мм толщиной.

— А по «Ритму-400» завершены все работы?

— Нет, в рамках рабоче-конструкторской документации мы понимаем, что это за реактор, в этом проблем никаких никто не видит. Есть ряд доработок, чисто стандартных, нужно сделать окончательную оценку системы защиты от воздействия на окружающую среду, ядерное топливо доработать, такие вещи, которые всегда делались на последующих этапах. Все, что надо для того, чтобы принять решение строить ледокол, уже сделано.

— Ледокол «Лидер» действительно сможет обеспечить коммерческую скорость движения на востоке СМП круглый год?

— Ледовые испытания в ледовом бассейне Крыловского научного центра показали, что да. Все же ледовый бассейн практически всегда чуть даже занижает ледопроездимость ледоколов. Я надеюсь, что наши конструкторы лучшие в мире и в этой части не должны ошибаться.

— А когда ожидаете выхода постановления правительства по «Лидеру»?

— Есть свои тонкости, я надеюсь, что декабрь — в идеальном варианте. В худшем варианте — уже в 2020 году.

— Но в бюджете на следующую трехлетку предусмотрены деньги на его строительство?

— Мы рассчитываем, что это так.

— Сохраняются ли планы по строительству дока для ЛК-60?

— Конечно, будем строить док на 30 тыс. тонн.

— Вы будете объявлять открытый конкурс?

— На сегодня я ничего не скажу, но я лично за открытый конкурс. Нас поджимает время, мы должны выйти на контракт максимум в первом квартале 2020 года, иначе мы не успеваем к 2023 году. По доку на сегодня объем где-то 4–5 млрд руб.

— Изначально в своих планах вы закладывали на его строительство 8,5 млрд руб.

— Это смотря как считать. 8,5 млрд руб. всегда назывались нашими верфями, а не мировым рынком. Открытый конкурс, на наш взгляд, должен быть 4–4,5 млрд руб. Поэтому если вдруг кто-то из наших верфей выйдет, то, я считаю, им должно государство помогать. Не может «Атомфлот» такие деньги из своего кармана платить. Перед ним свои задачи стоят, надо купить новый комплекс перезарядки ядерного топлива и успеть развить большое количество технологий под ЛК-60.

— На каком этапе сейчас обсуждается строительство многофункционального судна атомно-технологического обслуживания (АТО)?

— Мы соответствующие работы по продлению ресурса действующих судов АТО сделали, подработали другие технологии, поэтому это вопрос не такой срочный. Окончательно решение надо будет принять в ближайшие два года. Если бы были деньги, можно было смело ускорять. Возвращаясь к теме дока, если скажут: стройте док за безумные деньги, значит, судно АТО подождет.

— А док для «Лидера» пока не будете строить?

— Для «Лидера» мы ориентируемся на 2027 год. Может быть, будем вообще сухой док строить на базе в Мурманске, если это окажется эффективнее.

— Леонид Михельсон неоднократно говорил, что задачу круглогодичной навигации в 2024–2025 годах можно решить без атомного ледокола «Лидер». По его словам, в сложные месяцы скорость проводки газовоза составит 8–9 узлов, а «Лидер» позволит ее увеличить до 10–11 узлов. На ваш взгляд, насколько это реальные планы?

— Я бы так смело не утверждал, там куча тонкостей, в какой месяц... Вообще, мы должны понимать, что в марте—мае тяжелая ледовая обстановка, особенно в Восточно-Сибирском море. Надо еще понимать, как себя газовоз будет вести. Мы сейчас такую работу делаем тоже с Крыловским научным центром. Важна скорость, и она должна быть не ниже 5–6 узлов в среднем, но на некоторых участках она может быть меньше. Надо помнить, что практика — критерий истины. Про Карское море мы все знаем, потому что 40 лет ходим по задачам «Норильского никеля», а даже Обская губа со своей спецификой тоже внесла коррективы. Надо просто начать. Я верю, что это реально. Вопрос 8–9 узлов или 6–7 узлов — это все же окончательно надо проработать.

— Изначально обсуждался вариант, что «Росатом» и НОВАТЭК будут вместе строить ледоколы на СПГ. Сейчас, по информации “Ъ”, их заказчиком выступил только НОВАТЭК, с чем это связано?

— Скорее всего, это будет схема, когда есть оригинальный судовладелец, который себе купил пароход и отдает его в управление. Это позволит иметь доступ к дешевым деньгам и более открытому рынку. «Росатом» тоже имеет ограничения по привлечению денег, мы уже и так четвертый и пятый ЛК-60 строим по смешанной схеме. Из федерального бюджета выделяется только 45 млрд руб., а остальное надо нам самим привлекать.

— В конце 2018 года «Росатом» получил полномочия инфраструктурного оператора Севморпути. В компании не жалеют, что взяли на себя этот объем работы?

— Пожалел «Росатом» — нет такой лексики. Госкорпорации поручили, значит, надо делать.

— «Росатому» уже окончательно переданы от **Минтранса** все полномочия?

— Все, которые предусмотрены законом. Аварийно-спасательная морская часть была и осталась за **Минтрансом**. В частности, Росморречфлот — основной игрок со своей Морспасслужбой. А система безопасности — это и промерные работы, и системы позиционирования, и контрольно-корректирующие системы, за это уже теперь отвечает «Росатом». То есть это целый набор в том числе инфраструктурных работ, которые позволяют иметь хорошую систему безопасности мореплавания.

На мой взгляд, если брать статистику, во льдах плавание самое безопасное. Может быть, много мелких проблем. Околка судна ледоколом — процесс достаточно сложный, который может привести к мелким навалам и тому подобному. Но серьезных кораблекрушений у нас никогда не было и, я уверен, не будет. Потому что все равно без мощного арктического ледокольного флота коммерческое плавание никем свободно не осуществляется в тяжелый зимний период. А в летний и весенний периоды все равно водная акватория ограничена, и тех волн, цунами, тайфунов, которые существуют в южных морях, у нас, слава богу, нет.

— Хочет ли «Росатом» забрать из ведения **Минтранса** аварийно-спасительные работы на СМП? Это позволило бы сконцентрировать все обязательства в одном месте.

— Это единая система, она неразделенная. Плюс все забывают, что международные обязательства тоже остаются за **Минтрансом**. Сегодня на СМП главная текущая задача — это обслуживание наших национальных, в первую очередь углеводородных, мегапроектов. Но судоходство — международное. И я всегда напоминаю всем, что 15 газозов, которые построены в рамках проекта «Ямал СПГ», все ходят не под российским флагом. Корпорация получила компетенции инфраструктурного оператора. Мы отвечаем за то, чтобы были созданы (во многом это делается за средства федерального бюджета) именно инфраструктурные проекты, обеспечивающие судоходство. А стандарты нашего судоходства точно должны соответствовать всем международным требованиям, которые устанавливаются международными морскими организациями.

<https://www.kommersant.ru/doc/4188727>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.12; СУБСИДИИ ПОЙДУТ ВЕРФНЫМ ПУТЕМ; «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИТ ИЗ БЮДЖЕТА 22 МЛРД РУБ. НА ГАЗОВОЗЫ

Поставлена точка в многолетнем споре о том, будут ли в России строиться танкеры по перевозке сжиженного газа. Как выяснил “Ъ”, правительство утвердило правила бюджетных субсидий для верфи «Звезда», которые в ближайшие три года составят 22 млрд руб. За эти деньги верфь должна поставить для проектов НОВАТЭКа газозовы по цене как в Южной Корее, а также постепенно увеличивать их локализацию в РФ. Предполагается, что из серии в 15 судов последние пять будут построены в России без прямого участия технологического партнера — Samsung. Если эти планы удастся реализовать, «Звезда» может претендовать на очень крупный заказ — по данным “Ъ”, НОВАТЭКу до 2030 года нужно увеличить число газозов Arc7 до 67 штук.

Как стало известно “Ъ”, правительство установило правила, по которым дальневосточная верфь «Звезда» получит бюджетные субсидии на строительство СПГ-танкеров для проектов НОВАТЭКа. Соответствующее постановление 4 декабря подписал премьер Дмитрий Медведев. По документу, верфь (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) будет получать компенсацию разницы в цене газозов российской постройки по сравнению с верфями Китая и Южной Кореи. Субсидия нужна для того, чтобы «Звезда» могла освоить создание газозов, которые никогда не строились в РФ, а НОВАТЭК получил для своих проектов суда по рыночной цене.

Предельный размер субсидии для ледовых газозов Arc7 для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2» составит 20% от стоимости, при этом в документах указано, что цифра может быть скорректирована для первых пяти судов.

Также планируется субсидировать строительство трех танкеров-продуктовозов класса MR (до 25%). В Минпромторге “Ъ” уточнили, что фактический расчет размера субсидии на каждое судно будет производиться на основе представленных судостроителем документов после завершения строительства и передачи заказчику. Однако он не может превышать предельный размер субсидии на единицу произведенной техники, подчеркнули в министерстве.

В бюджете на данную меру господдержки предусмотрено 4,9 млрд руб. в 2020 году, 7,2 млрд руб. в 2021-м и 9,9 млрд руб. в 2022-м. Головной газозов, заказанный

«Совкомфлотом», должен быть сдан во второй половине 2022 года, а танкеры MR — в конце 2022 года и в 2023-м. Контракт на еще четыре газовоза пока не подписан, ориентировочные сроки их сдачи — 2023–2024 годы. Таким образом, заложенные в бюджете 22 млрд руб. субсидии не полностью покрывают даже первые пять газовозов.

Средства субсидии, помимо прочего, «Звезда» может направить на оплату договоров подряда, но возмещение таких работ не может превышать 80% всех затрат на пилотное судно и 70% для серийных судов.

Как сообщил «Ъ», в ноябре «Звезда» подписала со своим технологическим партнером — южнокорейской Samsung Heavy Industries соглашение о поставке комплектующих для пяти газовозов на \$1,5 млрд (см. «Ъ» от 2 декабря). Из условий поставки следует, что стоимость комплектующих составляет около 75% от стоимости готового судна.

Тем не менее постановление правительства содержит довольно жесткие требования по повышению локализации газовозов на «Звезде». Так, по первым пяти судам разрешается выполнять на иностранных верфях резку стали, изготовление плоскостных и криволинейных секций, а также секций надстройки. Кроме того, иностранная верфь может выполнять насыщение секций, в том числе монтаж элементов трубопроводных систем. Установку грузовой системы СПГ «Звезда» должна в любом случае выполнять сама. Для следующих пяти судов остается возможность заказать за рубежом только резку стали и изготовление секций. Последние пять судов должны полностью строиться в РФ.

Субсидии будут перечисляться на основании соглашений отдельно по каждому судну, график их выдачи зависит от выполнения определенных технологических операций (закладка, стыковка блоков корпуса и т. д.).

Правительство может потребовать вернуть субсидию, если срок сдачи судна сорвется по вине «Звезды». На «Звезде» «Ъ» сообщили, что верфь принимала участие в подготовке и разработке постановления и ее устраивают разработанные компенсационные меры.

Подписание документа открывает путь для подписания твердых контрактов еще на четыре газовоза для «Арктик СПГ-2». На «Звезде» «Ъ» уточнили, что контракты находятся «в процессе заключения». Заказчиком этих и будущих судов должно стать СП НОВАТЭКа и «Совкомфлота» «Современный морской арктический транспорт» (см. «Ъ» от 4 сентября). Газовозы будут финансироваться ВЭБ.РФ по лизинговым контрактам, всего на 15 судов госкорпорация предоставит \$5 млрд по ставке лизинга в 4,85%. Глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон не исключал, что число необходимых газовозов может быть увеличено до 17 штук.

Более того, если «Звезде» действительно удастся освоить в общем и целом самостоятельное строительство газовозов к 2025 году, она сможет претендовать на очень крупный заказ. По словам источника «Ъ», знакомого с планами НОВАТЭКа, компания видит необходимость в 67 газовозах Arc7 для обслуживания проектов до 2030 года. Таким образом, учитывая уже построенные 15 судов для «Ямал СПГ» и планы по созданию 17 СПГ-танкеров для «Арктик СПГ-2», после 2025 года «Звезда» может получить заказы еще на 35 газовозов. Эти планы потребуют от верфи сдавать не менее пяти таких судов в год. Как сообщил «Ъ», исходя из проведенного на «Звезде» технологического аудита, верфи могут потребоваться дополнительные заказы после 2025 года (см. «Ъ» от 9 декабря).

Однако подобные планы могут потребовать дополнительной бюджетной поддержки. Так, глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что субсидия в 20% от цены не покрывает затраты «Звезды» на сборку предоставленных Samsung секций для первых пяти газовозов. По его мнению, для компенсации накопленных убытков для серии из десяти оставшихся газовозов субсидию потребуется увеличить до 25%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4189674>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.12; ЛОУКОСТЕР WIZZAIR ПРОСИТ РАЗРЕШЕНИЯ НА НОВЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА; ВЕНГЕРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ГОТОВА ПЕРВОЙ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЛОББИРУЕМЫМ «ПУЛКОВО» РЕЖИМОМ ОТКРЫТОГО НЕБА

Первая заявка на полеты в Санкт-Петербург в режиме открытого неба пришла от венгерского лоукостера Wizzair. Авиакомпания запрашивает несколько направлений. **Минтранс** России изучит их и примет решения по каждой стране, рассказал замминистра транспорта Александр Юрчик. Города, из которых хочет летать в Санкт-Петербург Wizzair, он не назвал.

Режим открытого неба позволит европейским авиакомпаниям серьезно увеличить количество рейсов по направлению в Санкт-Петербург. Сейчас полеты между Россией и другими странами регулируются двусторонними соглашениями. Они устроены по принципу паритета. В соглашениях оговариваются города двух стран, между которыми возможны полеты, а также допустимая частота полетов и перевозчиков с каждой стороны. При этом к полетам допускаются только компании, зарегистрированные в этих странах. Так, Wizzair летает из Будапешта в Москву (также из Дебрецена), Санкт-Петербург и Казань. А поскольку у нее есть «дочка» в Великобритании, то во все три российских города у нее есть рейсы из Лондона. В частности, из аэропорта Санкт-Петербурга «Пулково» в Будапешт до конца года у компании пять рейсов в неделю, в Лондон – семь. Но это далеко не самые востребованные направления из России. Режим открытого неба эти ограничения снимет.

Введение открытого неба в Санкт-Петербурге лоббирует банк ВТБ, совладелец компании-концессионера «Пулково» – «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС). Правительство осенью дало **Минтрансу** поручение рассмотреть этот вопрос.

ВВСС просило **Минтранс** ввести открытое небо для полетов из 33 стран Европы, рассчитывая, что три крупнейших европейских лоукостера – Ryanair, easyjet и Wizzair – добавят аэропорту к 2025 г. 5,9 млн пассажиров. **Минтранс** намерен принимать решения, исходя из заявок самих авиакомпаний.

Впрочем, режим открытого неба предполагается ввести со множеством оговорок. «Чтобы открытое небо для полетов из одобренной Россией страны заработало, этот режим должен одобрить также **минтранс** соответствующего государства», – рассказал Юрчик. Те страны, чьи национальные перевозчики могут пострадать от лоукостеров, могут не одобрить режим, уверен сотрудник крупной авиакомпании.

При этом режим открытого неба предполагается ввести только для европейских авиакомпаний. Для российских он действовать не будет, уверен Юрчик. Авиавласти других стран в этом не идут нам навстречу, добавил он.

Российские авиакомпании выступают против режима открытого неба в «Пулково». Они опасаются, что приход европейских лоукостеров нанесет им ущерб и вынудит сократить полеты из Санкт-Петербурга.

Российские авиакомпании согласны на открытое небо с серьезным ограничением: они предлагают разрешить полеты в таком режиме только в те населенные пункты Европы, которые расположены не ближе 200 км к городам, куда уже летают российские авиакомпании из «Пулково». Это сделает невозможным полеты по открытому небу в крупнейшие города Германии, Франции, Испании, Италии. **Минтранс** поддерживает эти ограничения, говорили два человека, близкие к министерству.

Представитель ВВСС от комментариев отказался. «Ведомости» ожидают ответа от его коллеги из Wizzair.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/11/818421-loukoster-wizzair>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.12; С КЕРОСИНА ПРИЧИТАЕТСЯ: ЗА 23 МЛРД РУБ. МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ ОСТАНОВИТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Минтранс вернется к вопросу о выделении 23 млрд руб. из резервного фонда на компенсацию убытков авиакомпаний от роста цен на авиакеросин в 2018 году. Тем самым правительство, в частности, хочет остановить рост цен на билеты, но источники “Ъ” считают, что такого результата не будет: компенсации потратят на погашение кредитов, взятых на закрытие кассового разрыва в 2018 году, что не повлияет на ценовую политику авиакомпаний. **Минтранс** также планирует увеличить срок предоставления субсидий на региональные перевозки с трех до пяти лет, что, по мнению экспертов, облегчит переговоры авиакомпаний с лизингодателями.

11 декабря состоялось совещание, на котором Владимир Путин обсудил с правительством проблемы развития региональной авиации. По его итогам глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** сообщил, что министерство уже в первом квартале 2020 года вернется к обсуждению вопроса компенсации авиакомпаниям роста цен на авиакеросин.

«Поговорили (с президентом.— “Ъ”) про исполнение поручений, которые связаны с возмещением разового скачка цены на керосин, который мы наблюдали в октябре 2018 года,— говорит министр (цитата по “Интерфаксу”).— Поговорили о возможности использования установленного в законе о бюджете демпфера, который помогает нам сдерживать текущие колебания цены».

Господин **Дитрих** добавил, что на совещании обсуждались причины возможного роста цен на авиабилеты, и одна из них — рост цен на авиакеросин.

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) оценивает совокупный убыток авиаотрасли в 2018 году в 51 млрд руб. В июне Владимир Путин во время прямой линии заявил о необходимости разработки механизма сдерживания цен на авиакеросин на внутреннем рынке, а позже распорядился выделить из правительственного резервного фонда 23 млрд руб. в качестве единовременной компенсации перевозчикам. Как писали «Ведомости», в октябре **Минтранс** предлагал выплатить компенсацию в зависимости от объемов топлива, закупленного авиакомпаниями для внутренних рейсов. В этом случае субсидию не получили бы чартерные авиакомпании, которые летают только за рубеж. Позже **Минтранс** пересмотрел методику (см. “Ъ” от 10 декабря), решив выплачивать компенсации пропорционально объемам топлива, закупленным перевозчиком в России в 2018 году, без привязки к маршруту.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что предотвращение роста цен на авиабилеты — подходящее оправдание для выделения бюджетных средств, но едва ли действенное. «Механизм ценообразования на авиабилеты на несубсидируемых маршрутах — рыночный, и перевозчики в любом случае нацелены на получение максимальной прибыли с каждого рейса», — поясняет эксперт.

Источники “Ъ” в авиаотрасли отмечают, что сумма компенсации в два раза ниже убытков, понесенных компаниями.

В 2019 году, по оценке одного из них, убытки от роста цен на керосин составят 35–40 млрд руб. По мнению собеседников “Ъ”, полученные средства будут направлены на погашение кредитов, взятых в 2018 году для покрытия убытков.

Также Евгений **Дитрих** рассказал, что готовятся поправки к правилам предоставления субсидий перевозчикам на выполнение региональных рейсов: сроки действия договоров на предоставление субсидий будут продлены с трех до пяти лет. Перевозчики просили увеличить срок предоставления субсидий на конкретные маршруты, так как для «раскатки» новых направлений и вывода их на окупаемость требуется несколько лет.

Почему компенсации за керосин перенесли на 2020 год

В S7 поддерживают долгосрочный подход к выделению субсидий, но считают, что авиавласти должны реагировать на изменение факторов, влияющих на расходы компаний: цен на топливо, курса рубля, аэропортовых расходов. Размер субсидий должен индексироваться, полагают в авиакомпании.

Олег Пантелеев считает, что увеличение срока действия договоров до пяти лет должно стать аргументом для авиакомпаний, ведущих переговоры с лизингодателями. По его словам, пять лет — комфортный срок предоставления воздушного судна для лизинговой компании и на таких условиях лизингодателю будет спокойнее входить в сделку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4189715>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНАХ

Правительство РФ на заседании в четверг обсудит предоставление Вологодской, Самарской, Калужской областям, Подмосковию и другим регионам перераспределённых бюджетных средств на дорожную деятельность в текущем году.

Как сообщила **пресс-служба** правительства, в частности, предлагается распределить в 2019 г. бюджету Вологодской области 154,7 млн руб. иных межбюджетных трансфертов на продолжение строительства моста через реку Шексну в створе Архангельской улицы в Череповце.

Бюджету Самарской области планируется выделить около 12,5 млрд руб. на развитие инфраструктуры дорожного хозяйства в рамках транспортного коридора "Европа - Западный Китай".

Также предполагается, что высвободившиеся из федерального бюджета 350 млн руб., которые не смогла освоить Еврейская автономная область, будут распределены бюджету Калужской области на продолжение строительства обхода вокруг Калуги.

Высвободившиеся 816 млн руб., в свою очередь, планируется направить бюджету Московской области на строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги М-10 "Россия" и улицы Репина в Химках.

Кроме того, неосвоенные 2,36 млрд руб. могут быть направлены трем регионам, а ещё 2,175 млрд руб. вместе с нераспределёнными бюджетными ассигнованиями 2019 г. в объёме 347,9 млн руб. - распределены ещё восьми субъектам РФ на реализацию капиталоемких мероприятий.

Также **пресс-служба** правительства отмечает, что протоколом заседания проектного комитета нацпроекта безопасных автодорог одобрено перераспределение 968,1 млн руб. с федерального проекта "Развитие региональных аэропортов и маршрутов" на федеральный проект "Коммуникации между центрами экономического роста", входящего в магистральный план.

"Проектом распоряжения предлагается в целях ускорения выполнения работ по строительству автомобильной дороги "Юго-восточный обход г. Боброва" в Бобровском муниципальном районе Воронежской области, осуществляемому в рамках федерального проекта "Коммуникации между центрами экономического роста" комплексного плана, увеличить в 2019 г. объём государственной поддержки из федерального бюджета бюджету Воронежской области на вышеуказанную сумму с соответствующим уменьшением бюджетных ассигнований, предусмотренных на эти цели в 2021 году", - сообщает **пресс-служба** правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; СТРУКТУРА МИНТРАНСА БУДЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ Ж/Д ЧАСТИ МОСТА В КРЫМ В 2020 Г

Правительство России определило ФГУП "Управление ведомственной охраны министерства транспорта Российской Федерации" (Москва) единственным исполнителем в 2019-2020 годах госконтрактов по оснащению железнодорожной части моста через Керченский пролив и ж/д подхода к нему со стороны Крыма техсредствами транспортной защиты, говорится в распоряжении кабмина.

Распоряжение принято в конце ноября и в среду размещено на официальном портале правовой информации.

Кабмин уточняет, что "УВО Минтранса РФ" может привлекать к выполнению госконтрактов субподрядчиков и соисполнителей, при этом на эту структуру министерства транспорта страны должно приходиться не менее 8% "совокупного

стоимостного объема обязательств по государственным контрактам".

ФГУП "УВО **Минтранса** России" создано в 2002 году, по данным системы "СПАРК-Интерфакс", подконтрольно министерству транспорта РФ.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября. Пассажирские поезда пойдут по ж/д части моста в третьей декаде декабря 2019 года. Грузовые поезда запустят позже, в июне 2020 года.

Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж", составляет порядка 228 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ДВИЖЕНИЕ НА МОСТУ В КРЫМ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ 18-25 ДЕКАБРЯ ИЗ-ЗА ТЕХРАБОТ - МИНТРАНС РФ

Движение планируется ограничить на мосту через Керченский пролив, который соединяет полуостров Крым с материковой частью России, с 18 по 26 декабря из-за технологических работ на объекте, сообщил **Минтранс** РФ в среду.

"Информация для водителей. Министерство транспорта Российской Федерации информирует участников дорожного движения о возможном ограничении движения в связи с проведением технологических работ на Крымском мосту в период с 00:00 мск 18 декабря по 23:59 мск 25 декабря 2019 года. Просим учитывать указанную информацию при планировании поездок, маршруты следования которых проходят через Крымский мост", - говорится в сообщении на сайте ведомства.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября. Пассажирские поезда - из Санкт-Петербурга в Севастополь и из Москвы в Симферополь - пойдут по ж/д части моста в третьей декаде декабря 2019 года. Грузовые поезда запустят позже, в июне 2020 года.

Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж", составляет порядка 228 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://ms.online/transport/Dvizhenie-po-Krimskomu-mostu-mogut-vremenno-ogranichit--2019-12-11/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЫГОДНЫ КОМПАНИЯМ И ДОСТУПНЫ ГРАЖДАНАМ - ПУТИН

Региональные авиамаршруты в России должны быть доступными по цене для граждан и экономически привлекательными для компаний, заявил президент РФ Владимир Путин.

На совещании с членами правительства, посвященном развитию региональных авиаперевозок, глава государства заметил, что в настоящее время люди, чтобы попасть из одного региона в другой, часто вынуждены летать через Москву.

"В этой связи необходимо разработать маршрутные сети в субъектах Федерации с комплексным планом организации и расширения магистральной инфраструктуры в целом", - сказал он.

Путин пояснил, что речь идет о развитии аэропортов, строительстве взлетно-посадочных полос и других мероприятиях.

"Необходимо добиться также, чтобы эти маршруты были экономически привлекательными для авиакомпаний. Здесь "защиты" и различного рода тарифы, и стоимость авиационного керосина, и так далее", - сказал президент.

"При этом стоимость авиабилетов должна быть адекватной и посильной для граждан. Только в этом случае система региональных и местных авиаперевозок будет успешно работать и развиваться", - продолжил он.

Кроме того, Путин обратил внимание и на кадровые вопросы для отрасли.

"Здесь очень важны все составляющие, в том числе уровень оплаты, потому что это, безусловно, влияет на рынок труда в целом", - заметил он.

Также президент поручил проанализировать готовность промышленности к выпуску летательных аппаратов, самолетов, которые будут отвечать всем необходимым требованиям по цене, качеству и безопасности.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7323449>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; WIZZ AIR ПОДАЛА ПЕРВУЮ ЗАЯВКУ НА ПОЛЕТЫ ИЗ "ПУЛКОВО" В РЕЖИМЕ "ОТКРЫТОГО НЕБА" - МИНТРАНС РФ

Венгерский лоукостер Wizz Air подал заявку на полеты из петербургского аэропорта "Пулково" в режиме "открытого неба", сообщил замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик.

"Сейчас появился первый конкретный маршрут и первая конкретная заявка - от Wizz Air", - сказал Юрчик журналистам. Он уточнил, что от других европейских лоукостеров, ирландской Ryanair и британской EasyJet, заявок пока не поступало - они лишь "проявили заинтересованность" в переговорах с самим аэропортом.

Wizz Air, по словам замминистра, планирует летать по нескольким направлениям, по каким именно, он не уточнил. "Пока это все рассматривается, и нам нужно будет согласовать с теми странами, куда они полетят. Это делается технически достаточно быстро", - добавил Юрчик. Он не исключил, что заявка будет согласована до конца этого года. В пресс-службе Wizz Air на запрос "Интерфакса" не ответили.

Проработать введение режима "открытого неба" для "Пулково" ранее поручал президент Владимир Путин. Есть разные категории такого режима, в случае с петербургским аэропортом рассматриваются пятая и седьмая "свободы воздуха". По пятой "свободе" иностранная авиакомпания сможет совершать промежуточную посадку в Петербурге, чтобы высадить одних пассажиров и принять на борт других, по седьмой - летать из самого Петербурга в страны, где она не зарегистрирована. Список стран, куда смогут летать иностранные авиакомпании из Петербурга, Минтранс планирует согласовать до 1 января 2020 г.

Однако против введения в "Пулково" режима "открытого неба" выступали в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (объединяет 27 авиакомпаний РФ, в том числе S7 и "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR)). Инициатива "нанесет дополнительный ущерб экономической деятельности отечественных авиаперевозчиков", поскольку поставит их в неравные конкурентные условия с иностранцами, заявляли в ассоциации.

Юрчик в беседе с журналистами признал: у Минтранса тоже есть "некоторые опасения" на этот счет. "В мире существует негласное правило: авиакомпания каждой страны везет своего туриста, и любое введение, что она везет туриста другой страны - только по некому взаимному согласованию, как правило, если не справляются авиакомпании своей страны. Здесь мы несколько отходим от этого правила, и у нас есть опасения, что эти авиакомпании не столько своих туристов повезут нам, сколько нашего туриста будут вывозить в курортные страны или Европу", - заявил замминистра.

На вопрос, смогут ли российские авиакомпании летать в свободном режиме из "Пулково" по тем направлениям, по которым будут летать иностранцы, Юрчик сказал: "Мы бы очень этого хотели, но никто нам на встречу подобных условий, как предложили мы, не собираются предлагать. Смотрят на нас и улыбаются, ждут, похлопывают по плечу: "Давайте - давайте". Но на этот счет есть поручение, и мы его проработаем. Я уверен, что оно даст определенный эффект. Но самый главный эффект вне всякого сомнения даст введение электронной визы - все остальное будет его сопровождением".

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Vengerskii-loukoster-podal-zayavku-na-poleti-iz-Pulkovo-v-drugie-strani-2019-12-11/>

<https://tass.ru/ekonomika/7319607>

ТАСС; 2019.12.11; РБК: РЖД В 2019 ГОДУ ПОЛУЧАТ ИЗ ФНБ ЛИШЬ ПОЛОВИНУ СРЕДСТВ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ БАМА И ТРАНССИБА

Правительство РФ отложило на 2020 год предоставление "Российским железным дорогам" (РЖД) из Фонда национального благосостояния (ФНБ) 20,5 млрд рублей из общей суммы в 40 млрд рублей на модернизацию Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей. Об этом пишет издание РБК со ссылкой на письмо директора департамента экономики и финансов правительства Василия Толоко на имя первого вице-преьера, министра финансов Антона Силуанова.

"Правительство предложило приостановить допэмиссию привилегированных акций РЖД на 40 млрд рублей, которую планировало выкупить на средства Фонда национального благосостояния (ФНБ)", - говорится в публикации. Средства предполагалось выделить в 2019 году на модернизацию БАМа и Транссиба, но пока компания получила только около половины суммы - 19,5 млрд рублей.

Представитель **Минтранса** РФ подтвердил РБК, что выделение из ФНБ около 20 млрд из 40 млрд рублей на проекты по модернизации БАМа и Транссиба перенесено на 2020 год.

Допэмиссия РЖД на 40 млрд рублей была зарегистрирована 14 октября. По данным издания, до конца этого года компании было необходимо провести еще одну допэмиссию, чтобы пополнить капитал на 8,6 млрд рублей за счет взноса из федерального бюджета (8,2 млрд рублей) на развитие участка Междуреченск - Тайшет и внесения долей в объектах железнодорожной инфраструктуры (на 0,4 млрд рублей), которые передает "Русгидро". Дополнительные расходы на Междуреченск - Тайшет появились в бюджете на 2019 год после внесения изменений, утвержденных президентом РФ Владимиром Путиным только 2 декабря.

Согласно правилам ЦБ РФ, две эмиссии нельзя проводить одновременно - выпуск новых акций может начаться только после подведения итогов предыдущего. "Допэмиссия [на 8,6 млрд рублей] проводится как опережающее финансирование под будущие периоды в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2019 год. Средства пойдут на развитие инфраструктуры Восточного полигона на участке Междуреченск - Тайшет", - сообщил РБК представитель РЖД.

"Раз **Минтранс** утверждает, что до конца ноября 2019 года РЖД смогут использовать только половину ранее запланированной суммы из ФНБ на модернизацию БАМа и Транссиба, "необходимо технически приостановить текущую эмиссию", - пишет РБК, ссылаясь на письмо Толоко. Это позволит до конца 2019 года провести мероприятия по увеличению уставного капитала компании на 8,6 млрд рублей в рамках новой допэмиссии, поясняет чиновник правительства в своем письме. "После завершения эмиссии обыкновенных акций на сумму 8,6 млрд рублей. ОАО "РЖД" продолжит работу по проведению эмиссии привилегированных акций на сумму 20,5 млрд рублей", - также говорится в документе, отправленном Силуанову.

<https://tass.ru/ekonomika/7319109>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/11/12/2019/5dee53999a79474c6d6e7b28>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; РЖД ОТМЕЧАЮТ ОТСУТСТВИЕ РЕЗЕРВОВ РОСТА ПЕРЕВОЗОК "САПСАНАМИ", В 2020Г ПРИСТУПЯТ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) не видит резерва для дальнейшего роста перевозок пассажиров высокоскоростными поездами "Сапсан", в 2020 году приступают к проектированию высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург.

"Резервы для дальнейшего наращивания перевозок пассажиров поездами "Сапсан" на существующем направлении (Москва - Петербург - ИФ) практически исчерпаны. И мы с губернатором Санкт-Петербурга Александром Бегловым обратились к президенту РФ Владимиру Путину и получили поддержку нашего предложения о начале проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. И в 2020 году приступаем к этой работе", - сказал глава РЖД Олег Белозеров на итоговом заседании правления компании в среду.

Белозеров напомнил, что в этом году исполняется 10 лет скоростным перевозкам поездами "Сапсан". По его словам, использование вместимости поездов на маршруте с учетом посадки и высадки пассажиров на промежуточных станциях сегодня составляет свыше 110%.

"Компания делает все для того, чтобы уровень сервиса в этом сегменте был неизменно высшим. Этому будут способствовать обновленная система обслуживания и новый комфортный интерьер (поездов "Сапсан" - ИФ), которые разработаны в соответствии с пожеланиями клиентов", - отметил глава РЖД.

ТАСС; 2019.12.11; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ АВАРИЙНОЙ ДОРОГИ У АЭРОПОРТА

Новосибирские власти просят включить в реализующийся совместно с нацпроектами Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры ремонт аварийно-опасного участка трассы Р-254, примыкающего к новосибирскому аэропорту Толмачево. Участок не прошел отбор для реконструкции за счет нацпроекта, заявил губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Участок трассы Р-254 "Иртыш" от аэропорта Толмачево в сторону Омска, считается одним из самых аварийно опасных и перегруженных. Четырехполосная дорога относится к третьей технической категории, интенсивность движения по которой составляет 2-6 тыс. автомобилей в сутки. В результате появления рядом с этой дорогой почтово-логистического терминала "Почты России", по этой дороге будут ежедневно проезжать до 30 тыс. автомобилей в сутки.

"Есть необходимость развития прилегающей автотранспортной инфраструктуры [к аэропорту Толмачево]. В частности, реконструкции участка федеральной трассы Р-254, примыкающей к аэропорту. Это все лишь 20 км федеральной дороги, но, этот участок сегодня в Новосибирской области самый перегруженный и самый аварийно опасный с перспективой усугубления ситуации, - сказал Травников, выступая в Совете Федерации.

По его словам, объект претендовал на включение в реализующуюся совместно с нацпроектами комплексную программу развития магистральной инфраструктуры, однако, не вписывался в критерии проекта, вследствие чего, не получил финансирование.

Как сообщил ТАСС генеральный директор аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич, после появления рядом с аэропортом почтово-логистического терминала, в первом полугодии 2020 года, вопрос реконструкции дороги встанет наиболее актуально. "Вопрос с организацией развязки для движения грузового транспорта распределительного центра в Толмачево необходимо решать скорейшим образом, учитывая прогнозируемый с 2020 года рост грузопотока. От решения вопроса организации развязки, увеличения пропускной способности трассы Омск - Новосибирск в целом, зависит будущее развитие и проекта "Почты России" и самого грузового хаба аэропорта Толмачево", - сказал Янкилевич.

Ранее сообщалось, что новосибирские власти планируют поднять категорию дороги, увеличив количество полос с 4 до 6, построить разноуровневые развязки. Таким образом, пропускная способность трассы вырастет в 1,5-2 раза. На сайте "Сибуправтодора" (филиал Росавтодора) сказано, что начать работы по реконструкции планируется в 2023 году.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novosibirskie-vlasti-prosat-gosfinansirovanie-na-remont-avarijnoj-dorogi-u-aeroporta>

ТАСС; 2019.12.11; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ГРАФИК ОБНОВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫХ СТАНДАРТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

Минтранс РФ разработал график обновления стандартов и технических требований в области дорожного хозяйства, сообщили ТАСС в **пресс-службе** министерства.

"Для безусловного исполнения мероприятий национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" разработан график обновления стандартов и технических требований в области дорожного хозяйства", - отметили в **Минтрансе**.

График предусматривает разработку новых стандартов, направленных, в том числе, на повышение безопасности дорожного движения, увеличение межремонтных сроков, увеличение сохранности покрытий и повышение уровня пропускной способности автодорог. Кроме того, график предполагает разработку стандартов в целях внедрения технологий информационного моделирования (BIM - технологии), новых технических требований и стандартов обустройства автодорог (в том числе в целях устранения мест концентрации ДТП), новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети.

"Данная работа направлена на совершенствование требований и методов испытаний дорожно-строительных материалов и изделий, включая проектирование составов асфальтобетонных смесей и цементобетонов и методики расчета конструкций дорожных одежд", – отметили в министерстве.

Как уточнили в **Минтрансе**, все предложения направлены в правительство РФ.

В 2019 году было утверждено 62 стандарта и технических требования, в том числе 37 государственных и предварительных национальных стандартов, 25 технических требований и правил проектирования.

Ранее премьер-министр Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу**, Минстрою, Минпромторгу и Минюсту РФ представить в правительство РФ до 10 декабря 2019 года предложения по совершенствованию технических норм и правил, применяемых в дорожном хозяйстве, в том числе на основе передового зарубежного опыта.

[https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-](https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/MintransRFrazrabotagrafikobnovlenijadorozhnyhstandartovitehnikeskihtrebovanij)

[proekty/MintransRFrazrabotagrafikobnovlenijadorozhnyhstandartovitehnikeskihtrebovanij](https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/MintransRFrazrabotagrafikobnovlenijadorozhnyhstandartovitehnikeskihtrebovanij)

ТАСС; 2019.12.11; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2019 ГОД

Кировская область обновила в 2019 году по нацпроекту 115 км дорог, перевыполнив план на год на 3,3%, а также ликвидировала половину выявленных на конец 2019 года мест концентрации ДТП. Об этом в среду сообщил ТАСС председатель правительства Кировской области Александр Чурин.

"В рамках регионального проекта "Дорожная сеть Кировской области" в 2019 году изначально планировалось провести ремонт 111,4 км дорог, в том числе 44 км на территории Кировской городской агломерации и 67,4 км дорог регионального или межмуниципального значения. Все ремонтные работы на сегодняшний момент выполнены. Дополнительно благодаря экономии на торгах было отремонтировано еще 3,7 км дорог. Помимо этого, проведены работы по ликвидации 15 мест концентрации ДТП из 31, выявленных на конец 2018 года", - сказал Чурин.

Он уточнил, что речь идет о трех участках на региональной сети дорог, одиннадцати участках в Кирове и одном в Кирово-Чепецке. "Выполнен целый комплекс работ, направленный на обеспечение безопасности дорожного движения: установка пешеходных ограждений, светофоров, замена бортовых камней, нанесение разметки", - отметил Чурин.

По данным министерства транспорта области, в прошлом году удалось ликвидировать только восемь участков концентрации ДТП, при этом было отремонтировано 130 км дорог, что позволило увеличить с 40,5% до 57,5% долю автодорог, соответствующих нормативам. В 2020 году по нацпроекту в Кировской области планируют отремонтировать более 130 км дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kirovskaa-oblast-perevypolnila-plan-remonta-dorog-po-nacproektu-na-2019-god>

ТАСС; 2019.12.11 ;В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 36 УЧАСТКОВ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

В рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в Нижнем Новгороде отремонтировали 36 участков трасс в текущем году. Об этом сообщается на официальном портале правительства региона.

По словам и.о. заместителя мэра, директора городского департамента транспорта Елены Лекомцевой, за 2019 год в Нижнем Новгороде отремонтировано 36 участков дорог в разных районах субъекта. На реализацию федеральной программы были направлены средства в размере 935 млн рублей. В этом году удалось сэкономить 109 млн рублей, которые использовались для перевыполнения показателей нацпроекта. Таким образом, общая протяженность отремонтированных дорог составила свыше 51 км.

Кроме того, Лекомцева напомнила, что ключевая задача федеральной программы "Дорожная сеть" нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" - увеличить к 2024 году до 85% долю автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, и вдвое снизить количество аварийно-опасных участков на дорожной сети.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-niznem-novgorode-otremontirovali-36-ucastkov-dorog-v-2019-godu>

ТАСС; 2019.12.11; В НОВОСИБИРСКЕ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ "УМНЫЙ" ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

В центре Новосибирска планируют запустить пилотный проект по организации "умного" нерегулируемого пешеходного перехода, предусматривающего специальную подсветку и автоматическую систему распознавания человека. Приступить к реализации проекта планируется в ближайшие недели, в перспективе проект может быть включен в масштабную концессию по "умному городу", сообщил в среду ТАСС начальник управления предпринимательства и инвестиционной политики мэрии Максим Леоненко.

"Сейчас достигнута договоренность с компанией "Ситроникс" об установке "умного" пешеходного перехода с подсветкой, с автоматической системой распознавания человека. Компания должна в ближайшее время уже начать тестирование такого перехода на улице Максима Горького в центре Новосибирска. Город должен будет определиться с тем, какие технологии ему интересны. И потом в рамках либо концессионного соглашения, либо в рамках других процедур проработать вопрос масштабирования этих технологий", - сказал Леоненко.

В компании "Ситроникс" ТАСС сообщили, что данное решение - часть интеллектуальной транспортной системы (ИТС), которую "Ситроникс" разрабатывает для региона по проектам "Умный город" и "Безопасные и качественные автомобильные дороги". ИТС автоматизирует управление дорожным движением и общественным транспортом в городе. По информации **пресс-службы** компании, специалисты к реализации проекта уже приступили, запуск запланирован на декабрь-январь.

В "Ситрониксе" также отметили, что в состав решения входят "умные" камеры с системами фото- и видеофиксации, которые не только определяют пешеходов, но и распознают номерные знаки на автомобилях и фиксируют нарушения. Кроме того, интеллектуальная система освещения в зависимости от погоды и времени суток корректирует уровень постоянного освещения на перекрестке и включает дополнительный прожектор при приближении человека.

Ранее ТАСС сообщал, что компания "Ситроникс" осенью 2019 года планирует внедрить в Новосибирске пилотный проект интеллектуальной транспортной системы (ИТС), что позволит разгрузить ряд проблемных перекрестков города. Кроме того, в начале сентября в Новосибирске появился сквер, оборудованный инновационными системами в световых опорах. Представители мэрии города сообщали, что проект реализован за счет внебюджетных средств, при партнерстве мэрии Новосибирска, правительства региона и компании "Ситроникс".

Компания "Ситроникс" (входит в группу АФК "Система") специализируется на создании масштабных интеллектуальных систем, в том числе предлагает решения для экономии электроэнергии, снижения затрат на обслуживание осветительных систем, проектирует и внедряет системы антикриминальной, технологической, информационной и экономической безопасности объектов. Интеллектуальная транспортная система (ИТС)

компания работает в Москве. На базе "Ситроникса" развернут экспертный офис по применению цифровых решений в рамках реализации нацпроектов в регионах России.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sitroniks-realizuet-v-novosibirsk-pilot-po-organizacii-umnogo-pesehdnogo-perehoda>

ТАСС; 2019.12.11; ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ УВЕЛИЧАТСЯ НА СТАВРОПОЛЬЕ В 2020 ГОДУ НА 20%

Объем ремонтных работ на дорогах местного и регионального значения в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" вырастет на Ставрополье в 2020 году на 20% по отношению к уровню текущего года. В регионе отремонтируют 133 км трасс, сообщила в среду **пресс-служба** краевого министерства дорожного хозяйства и транспорта.

"В этом году дорожники успешно завершили дорожный сезон в рамках нацпроекта и отремонтировали 111 км региональных и местных автодорог. В следующем году нас ожидает еще более амбициозная задача - привести в нормативное состояние 133 км дорожного полотна, где 107 км - местные дороги, 26 - региональные трассы", - приводятся в сообщении слова министра Евгения Штепы.

Проведение работ запланировано в четырех районах края, одном городском округе и трех городах. В частности, в Ставрополе планируется отремонтировать участки восьми наиболее загруженных дорог. Ранее власти региона отмечали, что реализация нацпроекта позволяет сконцентрировать усилия на ремонте местных дорог. "Мы решаем масштабные задачи по созданию комфортной, современной, безопасной и надежной транспортной инфраструктуры на дорогах края", - сказал Штепа.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obyemy-dorozhnykh-rabot-velichatsya-na-stavropole-v-2020-godu-na-20>

ТАСС; 2019.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕПРОВОДА ДЛЯ НОВОГО РАЙОНА КУРЧАТОВА ЗАВЕРШАТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2021 ГОДУ

Строительство путепровода по нацпроекту в городе Курчатова Курской области планируют завершить к 2021 году. На возведение объекта из федерального бюджета выделено более 300 млн рублей, сообщил в среду журналистам губернатор региона Роман Старовойт.

Путепровод свяжет территорию города с новым районом, жителями которого станут около 20 тыс. человек.

"Мы получили дополнительное финансирование, этот проект включен в национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Будем разговаривать с подрядной организацией, чтобы к концу следующего года уже открыть движение, для этого у нас есть все предпосылки", - сказал Старовойт.

Как отметил глава комитета транспорта и автодорог Курской области Владимир Муравьев, на возведение объекта, который свяжет территорию Курчатова с новым жилым районом, из федерального бюджета выделено свыше 300 млн рублей. В настоящий момент от основной территории города район, где планируют проживать около 20 тыс. человек, отрезан железнодорожной линией. Также строительство путепровода актуально в связи с большим количеством специалистов, задействованных при возведении станции замещения Курской АЭС.

"Дорога будет в четыре полосы, с тротуарами, освещением, общая протяженность - 871 метр", - добавил Муравьев.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-puteprovoda-dla-novogo-rajona-kurcatova-zaversat-v-kurskoj-oblasti-k-2021-g>

ТАСС; 2019.12.11; ФОРМИРОВАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ БУДЕТ УСКОРЕНО, А ЕЕ ПРОТЯЖЕННОСТЬ УВЕЛИЧЕНА ДО 75,5 ТЫС. КМ

Федеральная сеть автодорог в России расширится до 75,5 тыс. км к 2029 году вместо планировавшихся ранее 72,5 тыс. км к 2031 году. После 2029 года прием дорог в

федеральную собственность будет происходить только в исключительных случаях. Соответствующее предложение **Минтранса** было одобрено по итогам заседания правкомиссии по транспорту при участии вице-преьера Максима Акимова. "На заседании поддержаны предложения **Минтранса** по актуализации плана по приему-передаче автомобильных дорог из одной формы собственности в другую. Его цель – формирование федеральной сети автодорог, ключевых трасс России, формирующих каркас автодорожной сети", – говорится на сайте кабмина.

Всего за время реализации плана, с 2018 года, в федеральную собственность было принято более 3,7 тыс. км дорог. Протяженность федеральной сети превысила 56 тыс. км.

"В новую версию плана, представленную на заседании правительственной комиссии по транспорту, вовлечены 68 субъектов РФ (ранее – 53). Срок реализации сокращен до 2029 года (ранее – 2031 год)", – отмечается в сообщении.

По обновленному плану, общая протяженность автомобильных дорог федерального значения к 2029 году увеличится на 19,5 тыс. км (ранее предполагалось 16,5 тыс. км к 2031 году).

«После завершения плана прием в федеральную собственность участков региональных автодорог будет носить исключительный характер, например, в случае строительства транспортных обходов населенных пунктов», – указывается в сообщении.

Ранее **Минтранс** РФ приступил к формированию опорной сети автомобильных дорог. Как пояснил глава министерства Евгений **Дитрих**, это и федеральная сеть, по которой движутся основные транспортные потоки, в том числе транзитные, и региональная сеть, которая связывает между собой субъекты РФ. В основе концепции опорной сети автомобильных автодорог заложен так называемый маршрутный принцип. Так, если на каком-то участке федеральной трассы начата работа – эта работа должна быть закончена до ближайшего населенного пункта, чтобы те участки, которые ремонтируются, имели самостоятельное транспортное значение и продолжали развитие опорной сети.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/federalnaa-set-avtodorog-uvelicitsa-do-755-tys-km-k-2029-godu>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; НЕИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА-2019 СОСТАВИТ ДО 1 ТРЛН РУБ., НАЦПРОЕКТЫ К НОЯБРЮ ИСПОЛНЕНЫ НА 67% - КУДРИН

Глава Счётной палаты РФ Алексей Кудрин доложил на встрече с президентом Владимиром Путиным о ситуации с динамикой исполнения национальных проектов в 2019 году.

"На 1 ноября исполнение составило 67% всех национальных проектов. Некоторые национальные проекты были исполнены менее чем на 20% на 1 ноября", – сказал Кудрин.

Низкое исполнение нацпроектов Кудрин связал, в том числе, с тем, что некоторые инвестиционные объекты требовали дополнительного изменения документации, а также ряда длительных процедур, связанных с тендерами. "Мы надеемся, что в следующем году будет более ритмичное исполнение", – сказал глава Счетной палаты.

Он добавил, что неисполнение расходов федерального бюджета в текущем году составит до одного триллиона рублей. "В целом по федеральному бюджету мы прогнозируем неисполнение до триллиона... Такого, конечно, никогда не было, в прошлом году федеральный бюджет был не исполнен на 770 млрд рублей", – сказал Кудрин.

"Что-то многовато", – заметил на это Путин. В связи с этим Кудрин высказал мнение, что такие объемы неисполнения говорят, в частности, о том, что некоторые процедуры следует разбюрокрачивать.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИКВИДАЦИИ РЯДА ФГУПОВ И МУПОВ

Госдума на заседании в четверг планирует рассмотреть во втором чтении правительственный законопроект о ликвидации федеральных и муниципальных унитарных предприятий (ФГУПы и МУПы). В документе по сравнению с первым чтением

существенно расширен список предприятий, которые не подпадут под ликвидацию, на 2025 г. сдвинут срок начала реформы.

Разработчиком законопроекта является Федеральная антимонопольная служба (ФАС), документ был внесен в Госдуму в сентябре 2018 г. и принят в первом чтении в декабре 2018 г.

Согласно версии, внесенной ФАС, с 1 января 2019 г. должен был быть введен запрет на создание новых ГУПов и МУПов (за рядом исключений), а к 1 января 2021 г. действующие на товарных рынках унитарные предприятия должны были быть ликвидированы или реорганизованы. К ряду исключений были отнесены случаи, когда создание унитарного предприятия предусмотрено федеральным законом, актом президента или правительства, или если учредителями являются федеральные органы исполнительной власти в сфере обороны или государственной безопасности.

Нормы законопроекта вызвали много вопросов как у депутатов, так и у сенаторов. Ко второму чтению документ готовился почти год.

В итоговой версии, запланированной к рассмотрению Госдумой во вторник, расширяется перечень унитарных предприятий, которых не коснется реорганизация. Предлагается включить туда унитарные предприятия, созданные в целях развития культуры, искусства, кинематографии и сохранения культурных ценностей. Не подлежат реорганизации унитарные предприятия в сфере обеспечения жизнедеятельности населения в районах Крайнего Севера, а также предприятия, работающие за пределами территории РФ. Можно будет создавать новые ФГУПы и МУПы для обеспечения деятельности федеральных органов исполнительной власти, которые работают в сфере обороны, разведывательной деятельности, мобилизационной подготовки, транспортной безопасности, международных отношений, государственной охраны, внутренних дел, гражданской обороны, защиты населения и территорий от ЧС, пожарной безопасности и безопасности людей на воде, войск национальной гвардии, а также компании, обеспечивающие материально-техническое и финансовое обеспечение деятельности высших органов государственной власти РФ.

Кроме того, в перечень исключений вошло создание ФГУПов и МУПов в области обращения с радиоактивными отходами, деятельность по использованию инфраструктуры морских портов.

Если в регионе РФ произошла чрезвычайная ситуация, то по представлению его руководителя правительство вправе также создать унитарное предприятие или принять решение о сохранении действующего без ограничения по виду деятельности.

Срок ликвидации предлагается перенести с 1 января 2021 г. на 1 января 2025 г.

Запрет на создание новых ФГУПов и МУПов вступает в силу со дня вступления закона в силу, т.е. через 10 дней после официального опубликования.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ВСЕ ПОЕЗДА НА МЦД ЗА ГОД ПОМЕНЯЮТ НА НОВЫЕ "ИВОЛГИ"- СОБЯНИН

Подвижной состав Московских центральных диаметров заменят на новые поезда "Иволга" в течение года, а не двух лет, как планировалось ранее, заявил мэр Москвы Сергей Собянин.

"Конечно, "Иволги" гораздо комфортнее предыдущих вариантов. Я бы не сказал, что все остальные составы в устаревшем варианте, но, тем не менее, надо и дальше работать над обновлением поездов. Мы планировали выйти на 100% замену на новый подвижной состав в течение двух лет - это огромный труд. Мы запустили максимальное количество "Иволг", которые были изготовлены", - сказал Собянин в среду в эфире канала ТВЦ.

При этом столичный градоначальник отметил, что в связи с запросом пассажиров планируется заменить подвижной состав в течение года.

"Мы ощущаем реальный запрос людей. Это имиджевый проект, он дает представление, как будет дальше развиваться пригородное железнодорожное движение, по сути дела оно превращается в городской транспорт. Поэтому приняли решение ускорить обновление. Я

думаю, с коллегами в ближайший месяц обсудим, и, наверное, все-таки будем ускорять и обновлять подвижной состав не в течение двух лет, а в течение года", - сообщил Собянин. "Технические возможности мы видим, и думаю, в течение месяца примем такое решение", - отметил мэр.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; СОБЯНИН ОБЕЩАЕТ ЗА ТРИ ГОДА ЗАПУСТИТЬ МЦД "ЗЕЛЕНОГРАД-РАМЕНКИ"

МЦД-3 "Зеленоград-Раменки" планируется запустить в течение двух-трех лет, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

"Надо запускать МЦД в Зеленоград, соединить Зеленоград и Раменки. Огромное количество людей заинтересовано в том, чтобы улучшить движение и создать большую частоту движения поездов. Это важнейший проект, думаю, понадобится два-три года, мы сверяем сроки с российскими железными дорогами, в значительной степени от них зависим", - сказал мэр в среду в эфире канала ТВЦ.

По его словам, вопрос по финансированию МЦД в Зеленоград решён, нужно решить технические проблемы.

RNS; 2019.12.11; BLABLACAR НАЧАЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА АВТОБУСНЫЕ ПОЕЗДКИ В РОССИИ

Французский сервис поиска попутчиков Blablacar закрыл сделку по покупке агрегатора автобусных билетов Busfor и запустил онлайн-продажу билетов на автобусные перевозки в России, сообщил в интервью RNS сооснователь и гендиректор Blablacar Николя Брюссон.

«Мы закрыли сделку в конце ноября, после ее одобрения Федеральной антимонопольной службой России. 4 декабря начали интеграцию продуктов. На этой неделе мы запустили продажи билетов на автобусы на платформе Blablacar с возможностью оплаты онлайн. По сути у нас на сайте появился огромный список автобусных перевозчиков — 7 тыс. перевозчиков», — сказал он, не раскрыв суммы сделки.

Ранее пассажиры только бронировали билеты на автобусные рейсы на сайте сервиса, но выкупать их должны были в кассе автовокзала.

О покупке Busfor сервис объявил в сентябре этого года. Дистрибутивная система Busfor объединяет рейсы более 7 тыс. перевозчиков на рынках Восточной Европы и СНГ.

<https://rns.online/transport/Blablacar-nachal-prodazhu-biletov-na-avtobusnie-poezdki-v-Rossii-2019-12-12/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА САРАТОВА С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗА 53 МЛРД РУБ. В 2022-2026ГГ

Строительство в 2022-2026гг моста через Волгу за 53 млрд руб. и Южного обхода Саратова одобрены на прошедшей накануне правительственной комиссии по транспорту, сообщил спикер Госдумы РФ Вячеслав Володин.

"Рассмотрен ряд вопросов, касающихся нашей Саратовской области. Первый вопрос - включен в проект и в будущем строительство Южного обхода Саратова со строительство мостового перехода через реку Волга в 2022-2026гг с объемом финансирования 53 млрд руб. Второй вопрос - это реконструкция и капитальный ремонт обхода Саратова: 36 км от Зоринской развязки до выхода на Волгоград. И у нас, таким образом, вся кольцевая дорога будет приведена в нормативное состояние. Также этот вопрос был поддержан", - сообщил Володин в своих официальных аккаунтах в соцсетях.

Он также отметил, что по итогам правкомиссии приняты решения по передаче ряда региональных дорог субъекта в федеральную собственность.

"Еще одна тема - она также для нас важна - передача на федеральный уровень нескольких частей межрайонных дорог: дорога между Ртищевом - Аркадаком, Аркадаком и Балашовом, Балашовом-Самойловкой и Самойловкой - выходом на Волгоград. Всего 187 км наших внутриобластных дорог будут переданы на федеральный уровень. Теперь они

будут частью дороги Волгоград - Ртищево - Тамбов", - сообщил Володин.

Он добавил, что принятые на правкомиссии решения в ближайшее время должны быть утверждены правительством.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/volodin-prinato-resenie-o-stroitelstve-mosta-cerez-volgu>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РОСТЕХ И ГРУППА "ВИС" СОЗДАЛИ КОНСОРЦИУМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ

Дочерняя компания "Ростеха" - ООО "РТ-Развитие бизнеса" - и группа "ВИС" создали консорциум для реализации проекта строительства моста через Лену в Якутии, сообщила пресс-служба "ВИСа".

Документы о создании консорциума "Национальная инфраструктурная компания" в среду подписали гендиректор ООО "РТ-Развитие бизнеса" Александр Назаров и член совета директоров "ВИСа" Сергей Ромашов.

"ООО "Национальная инфраструктурная компания" вошло в субхолдинг группы "ВИС" по управлению транспортными концессиями и аккумулирует под собой несколько специальных проектных компаний, вовлечённых в крупные концессии по созданию транспортной инфраструктуры. Она же станет управляющей компанией для ООО "Восьмая концессионная компания", подавшей частную концессионную инициативу в правительство Якутии на создание моста через реку Лена", - цитирует пресс-служба председателя совета директоров консорциума Дмитрия Прончатова.

Как отметил глава совета директоров группы "ВИС" Игорь Снегуров, слова которого также приведены в сообщении, созданный консорциум "заинтересован в совместной работе по развитию инфраструктуры в рамках задач, поставленных президентом России в национальных проектах". "Сегодняшнему событию предшествовала большая работа по структурированию частной инициативы по мосту в Якутии. Благодаря высокой квалификации проектировщиков, строителей, финансистов и юристов была подготовлена качественно проработанная частная концессионная инициатива", - сказал Снегуров.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosteh-i-gruppa-vis-sozdali-konsorciium-po-proektu-avtomosta-cerez-lenu-v-akuti>

ТАСС; 2019.12.11; НА ПЕРВЫЙ ПОЕЗД В КРЫМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА ПРОДАЛИ 500 БИЛЕТОВ

Более 500 билетов продали на первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь (№ 7/8), он отправится 23 декабря и проедет по Крымскому мосту, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе перевозчика "Гранд сервис экспресс".

Всего на поезд № 7/8 продано более 24 тыс. билетов, глубина продаж составляет 60 дней. Время следования по маршруту - 43,5 часа.

"На первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь продано более 500 билетов. Всего на всю глубину на поезд № 7/8 продано свыше 24 тыс. билетов", - отметила представитель компании, не уточнив общее количество билетов, реализуемых оператором на 23 декабря.

<https://tass.ru/ekonomika/7323047>

RNS; 2019.12.11; В РЖД НАЗВАЛИ СРОКИ ПОЯВЛЕНИЯ В РОССИИ БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДОВ

РЖД в 2021 году собираются внедрить модель беспилотного вождения, сообщил на итоговом за 2019 год заседании правления ОАО «РЖД» гендиректор компании Олег Белозеров.

«В 2021 году мы должны внедрить модель беспилотного вождения. Совместно с Минтрансом предстоит масштабная работа по совершенствованию нормативной базы», — рассказал Белозеров.

Ранее РЖД продемонстрировала и протестировала беспилотный поезд «Ласточка», сообщил представитель вице-преьера России Максима Акимова. Мероприятие прошло на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-nazvali-sroki-poyavleniya-v-Rossii-bespilotnih-poezdov-2019-12-11/>

ТАСС; 2019.12.11; РЖД И ПОРТ ОСЛО ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ НОВЫЙ ПРОЕКТ ТРАНЗИТА ПО МАРШРУТУ КИТАЙ-НОРВЕГИЯ-КИТАЙ

Калининградская железная дорога (КЖД, филиал ОАО "РЖД") и порт Осло (Норвегия) подписали меморандум о намерении разработать новый мультимодальный проект транзита контейнерных поездов сообщением Китай-Европа-Китай через порты Калининграда и Норвегии, сообщили в РЖД.

Начальник КЖД Виктор Голомолзин рассказал норвежским коллегам о начале курсирования контейнерных поездов из Китая в Европу и в обратном направлении по единому перевозочному документу ЦИМ/СМГС. Перегруз контейнеров производится на терминалах портов Балтийск и Мукран (Германия). Применение единой накладной позволяет минимизировать временные издержки для грузоотправителей и грузополучателей. Первый контейнерный поезд, отправленный со станции Синьчжу (Китай), прибыл в порт Балтийск через 8,5 суток.

Также в ходе встречи он презентовал транспортно-логистические возможности ОАО "РЖД" в части перегруза контейнерных поездов на терминалах станций Дзержинская Новая и Черняховск Западный и рассказал о мультимодальных проектах, реализуемых совместно с компанией ОТЛК ЕРА, портом Калининград, стивидорами и железнодорожными компаниями Германии и Нидерландов.

<https://tass.ru/ekonomika/7320155>

ТАСС; 2019.12.11; РЖД В 2020 ГОДУ НАЧНУТ РАЗРАБОТКУ БАЗОВОЙ МОДЕЛИ НОВОЙ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ

"Российские железные дороги" (РЖД) планируют в 2020 году приступить к созданию новой тарифной системы для грузовых перевозок, сообщил на годовом итоговом заседании правления холдинга глава РЖД Олег Белозеров.

"В соответствии с поручением председателя правительства Дмитрия Анатольевича Медведева в течение следующего года планируем разработать базовую модель новой тарифной системы и ввести ее в действие с 2026 года. При этом до 2025 года будут сохранены утвержденные принципы долгосрочного тарифообразования, а также обеспечена возможность адаптации к новым тарифным условиям", - сказал он.

Принципы, по которым устанавливаются тарифы на грузовые перевозки по сети РЖД, заложены в долгосрочной программе развития холдинга до 2025 года. Пересмотру до окончания периода действия ДПР они не подлежат.

Как ранее говорил Белозеров, существующая система устарела и требует внесения изменений. Планируется, что новая тарифная сетка будет готова через два года.

<https://tass.ru/ekonomika/7320649>

ТАСС; 2019.12.11; РЖД В 2020 ГОДУ ПОДГОТОВЯТСЯ К ПРИЕМУ НА РАБОТУ ЖЕНЩИН-МАШИНИСТОВ

"Российские железные дороги" (РЖД) в течение 2020 года подготовятся к тому, чтобы начать принимать женщин на работу в качестве машинистов. Об этом сообщил на годовом итоговом заседании правления холдинга генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

"По инициативе ОАО "РЖД" принято решение о допуске женщин к управлению железнодорожным транспортом, которое вступает в силу 1 января 2021 года. В течение следующего года мы обязаны выполнить все подготовительные мероприятия", - сказал он.

Ранее Белозеров говорил, что принимаемые РЖД меры для обеспечения комфортного труда женщин предусматривают, в том числе, улучшение дизайна локомотивов и моторвагонного подвижного состава.

Ранее сообщалось, что Минтруд РФ разрабатывает сокращенный список запрещенных для женщин профессий. В актуализированном списке на данный момент около 100 профессий вместо прежних 400.

<https://tass.ru/ekonomika/7320301>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ ФПК ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ СТАНЕТ БЕСПЛАТНЫМ - ГОЛИКОВА

Участники и инвалиды Великой Отечественной войны получают право на бессрочный бесплатный проезд в поездах АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК, "дочка" РЖД) с 1 января, заявила вице-премьер Татьяна Голикова.

"В соответствии с решением оргкомитета "Победа" руководители регионов и **Минтранс** ведут работу с российскими перевозчиками о предоставлении бесплатного проезда участникам и инвалидам войны, а также сопровождающим их лицам в период празднования 75-летия Победы", - сказала Голикова на заседании Российского оргкомитета "Победа".

Она отметила, что ФПК уже приняла решение о бессрочном бесплатном проезде участников и инвалидов войны и сопровождающих лиц с 1 января 2020 года. По ее словам, по состоянию на 15 ноября, оформлено 1406 проездных документов на бесплатный проезд.

"Кроме этого, ряд авиа- и судоходных компаний включились в эту акцию", - сказала Голикова.

Вице-премьер рассказала, что по состоянию на 1 ноября 2019 года на территории России проживает 60 тысяч 842 участника и инвалида Великой Отечественной войны.

ТАСС; 2019.12.11; БЕГЛОВ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ РЖД ВЛОЖИТЬ ОКОЛО 500 МЛРД РУБ. В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ПЕТЕРБУРГА

"Российские железные дороги" (ОАО "РЖД") до 2030 года планируют инвестировать около 500 млрд рублей в организацию новых пассажирских железнодорожных маршрутов, реконструкцию вокзалов и путепроводов в Санкт-Петербурге. Об этом сообщил губернатор города Александр Беглов на итоговом заседании правления компании в среду, ссылаясь на достигнутые договоренности с "РЖД".

"Мы подписали соглашение о развитии железнодорожного транспортного узла в Санкт-Петербурге, это нам дает большие перспективы. На первом этапе в ближайшие шесть лет инвестиции РЖД составят порядка 90 млрд рублей, до 2030 года общий объем инвестиций [компания] в развитие железнодорожного узла составит около 500 млрд рублей. Прежде всего, мы выводим грузовой железнодорожный транспорт из городской черты, что дает возможность развивать транспортную систему внутри города. Второе - реконструкция Московского, Витебского вокзалов и транспортно-пересадочного узла "Удельная", - сказал Беглов.

По словам губернатора, стороны также договорились о реконструкции девяти путепроводов, которые планируется восстановить в течение шести лет.

Первый этап концепции развития железнодорожной инфраструктуры для организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле правительству города представили в сентябре 2019 года. В ее разработке принимали участие специалисты ОАО "РЖД" и представители Ленинградской области.

Документ предусматривает модернизацию пересадочных узлов, подведение железной дороги к крупнейшим транспортно-логистическим центрам и аэропорту Пулково, создание железнодорожных грузовых обходов. Сейчас идет работа над вторым этапом концепции со сроком планирования до 2030 года, отмечается в сообщении **пресс-службы** организации.

<https://tass.ru/ekonomika/7324347>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; РЖД В 2019 ГОДУ ОЖИДАЮТ РОСТА "ДАЛЬНИХ" Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ НА 5,4%

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) ожидает роста "дальних" пассажирских ж/д перевозок в 2019 году на уровне 5,4%, до 116,2 млн человек, следует из презентации главы РЖД Олега Белозерова на итоговом заседании правления компании в среду.

В пригородном сообщении в 2019 году РЖД планируют перевезти до 1,074 млрд человек (+2,8%).

В целом, в 2019 году перевозки пассажиров по сравнению с показателями 2018 года могут увеличиться на 3,4%, до 1,196 млрд человек. Рост пассажирооборота может составить 2,8%, до 133 млрд пассажиро-километров.

В 2020 году РЖД планирует рост перевозок пассажиров на 4%. "Создавая лучшие условия для пассажиров по всей стране, мы планируем в следующем году увеличить общий объем их перевозок на 4%", - сказал Белозеров, выступая на заседании.

Перевозки пассажиров РЖД в дальнем следовании в 2018 году составили 110,3 млн человек (+7,9%), в пригородном сообщении - 1,045 млрд человек (+2,9%). В целом в 2018 году было перевезено 1,155 млрд человек, что на 3,4% больше, чем в 2017 году. Пассажирооборот вырос на 5,2%, до 129,3 млрд пассажиро-километров.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРЕДЛАГАЕТ УЛУЧШИТЬ ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ В ПОЕЗДАХ, ЗАМЕНИТЬ НА НОВЫЙ ТИП

Роспотребнадзор для повышения уровня и качества услуг предоставления питания пассажирам поездов дальнего следования предлагает заменить вагоны-рестораны на новый тип.

"Наверное, пришла пора по замене вагонов-ресторанов на новый тип. Мы это уже периодически где-то обсуждали. Но, я думаю, что здесь выиграли бы все. Здесь мы достигли бы и положительных результатов в качестве предоставляемых услуг, были бы внедрены новые, инновационные формы приготовления блюд с уменьшением риска, были бы неоспоримые имиджевые составляющие для компании", - заявил руководитель управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту Юрий Каськов в ходе итогового в 2019 году заседания правления РЖД в среду.

"По замене вагонов-ресторанов мы с вами говорили, но коллеги мне обещали в ближайшее время подготовить сам подход, поскольку меняются времена, сейчас нужно понимать, что означает ресторан, для чего и какая цель, мы хотим достигнуть просто питания или какие-то другие элементы", - заявил в свою очередь генеральный директор РЖД Олег Белозеров в ходе заседания.

"Коллеги должны в кратчайшее время подготовить такую концепцию, и мы будем двигаться", - добавил глава РЖД.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ЦППК ВЗЫСКАТЬ С МИНФИНА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2015 ГОДУ

Арбитражный суд Московского округа в среду подтвердил отказ судов нижестоящих инстанций взыскать по иску АО "Центральная пригородная пассажирская компания" (ЦППК) с Российской Федерации в лице Минфина 1,6 млрд рублей неосновательного обогащения.

Как следует из картотеки суда, суд отклонил жалобу компании.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 21 августа оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 27 марта отказал АО "ЦППК" в этом иске.

В материалах дела говорится, что в 2015 году АО "ЦППК" осуществляло перевозку пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории ряда субъектов Российской Федерации, в том числе в Москве и Московской области.

При этом Российская Федерация приняла на себя обязательство предоставить ряду категорий граждан бесплатный проезд на пригородном железнодорожном транспорте. В решении суда первой инстанции говорилось, что Минтруд России (заказчик) и ОАО "Центральная ППК" (исполнитель) 24 марта 2015 года заключили госконтракт на оказание услуг по перевозке граждан - получателей социальной услуги железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Цена контракта составила 1,9 млрд рублей. По мнению ЦППК, Российская Федерация не произвела полную компенсацию возникших у компании потерь в доходах, в результате чего возникло неосновательное обогащение. ЦППК считает, что расходы, которые должна была понести Российская Федерация на обеспечение бесплатного проезда льготных категорий граждан в 2015 году, составляют 3,6 млрд рублей. В счет частичной компенсации потерь перевозчика Минфин выплатил компании 2 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСШИРИЛО ГРАНИЦЫ ТОР "КАМЧАТКА" ПОД ТЕРМИНАЛ НОВАТЭКА ПО ПЕРЕГРУЗКЕ СПГ

Правительство РФ расширило границы территории опережающего развития (ТОР) "Камчатка" под проект "НОВАТЭКа" по строительству терминала по перегрузке СПГ, следует из сообщения на сайте правительства.

"Подписанным постановлением в границы ТОР "Камчатка" включены земельные участки, на которых потенциальным резидентом ТОР ООО "НОВАТЭК-Камчатка" планируется реализация инвестиционного проекта "Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае", - говорится в сообщении.

Постановление подписано 3 декабря.

Как сообщалось, "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK) планирует построить терминал по перевалке и хранению СПГ на Камчатке с грузооборотом 20 млн тонн в год для оптимизации транспортных расходов при доставке СПГ со своих арктических проектов, расположенных на полуостровах Ямал и Гыдан, на основной рынок потребления СПГ - в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Инвестиции в строительство СПГ-терминала на Камчатке оцениваются в 108 млрд рублей. При этом частные инвестиции в проект терминала (строительство плавучих хранилищ и объектов береговой инфраструктуры) оцениваются в 69,5 млрд рублей. Бюджетные инвестиции (подходной канал и объекты безопасности мореплавания) составят 38,5 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; GLOBAL PORTS ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ ПЕРЕТАРОЧНЫЙ КОМПЛЕКС В ПЕТЕРБУРГЕ

Global Ports ввела в эксплуатацию новый температурный перетарочный комплекс на входящем в группу терминале "Петролеспорт", сообщает **пресс-служба** Global Ports.

Новый кросс-док повышенной производительности будет работать круглосуточном режиме и станет крупнейшим центром по перетарке грузов в Большом порту Санкт-Петербурга.

Комплекс является универсальным, ориентирован на различные виды грузов, в том числе, деликатные, чувствительные к температурным режимам - овощи и фрукты, в том числе бананы.

Новый кросс-док "Петролеспорта" производительностью 150 контейнеров в сутки оснащен системой микроклимата с возможностью поддержания постоянной заданной температуры, что обеспечивает возможность круглогодичной обработки режимных грузов с повышенными требованиями к условиям перевалки. Оборудование кросс-дока включает 16 грузовых ворот-докшелтеров, систему видеонаблюдения для постоянного контроля за перегрузочным процессом.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; НАВИГАЦИЯ ЗАВЕРШИЛАСЬ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Навигация в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей закрыта, сообщается на сайте Росморречфлота.

Замыкающее судно покинуло границы ответственности ФБУ "Азово-Донская бассейновая администрация" 11 декабря.

Как сообщалось, согласно распоряжению Росморречфлота, с учетом благоприятных гидрометеорологических условий навигация на нижнем Дону должна была завершиться 27 ноября, но по просьбе судовладельцев была продлена на договорной основе на участке Дона от станицы Багаевская до 3121-го км с 28 ноября по 10 декабря.

За время продленной навигации для погрузки на зерновые элеваторы Багаевской проследовало 10 судов, было отгружено около 30 тыс. тонн сельскохозяйственных грузов. Азово-Донской бассейн стал последним бассейном внутренних водных путей Российской Федерации, где была закрыта навигация 2019 года, говорится в сообщении.

В прошлом году навигация в низовьях Дона открылась 1 апреля. Но еще до этого, с 20 марта, с учетом благоприятных погодных условий и обращений агропромышленных компаний Багаевского и Аксайского районов Ростовской области, Росморречфлот разрешил пропуск судов на договорной основе на участке Дона от станицы Багаевской до 3121-го км. В этом году такого не было.

За апрель-ноябрь текущего года перевалка грузов в Азово-Донском бассейне составила 9,57 млн тонн (снижение на 9,1% по сравнению с показателем аналогичного периода 2018 года).

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в 2018 году увеличилась на 7,8% по сравнению с показателем 2017 года, до 10,533 млн тонн.

В зону ответственности ФБУ "Азово-Донская бассейновая администрация" входит участок реки Дон протяженностью 257,3 км (в том числе 245,3 км транзитного пути) от устья 132-го канала (шлюз №15 2875,7 км) до города Аксай (3121 км), используемый для регулярного судоходства и входящий в состав Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ ПРОЙДЕТ ТРЕТЬЕ ЧТЕНИЕ В ГОСДУМЕ

Госдума в четверг рассмотрит в окончательном чтении законопроект, разрешающий устанавливать в транзитных зонах аэропортов специальные непрозрачные комнаты для курения.

Автором законодательной инициативы (№ 315272-7) является депутат "Единой России" Сергей Боярский.

Законопроект им был внесен в Думу еще в ноябре 2017 года, в первом чтении принят в июле, во втором чтении - 10 декабря.

Автор поправки предложил 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".

ИНТЕРФАКС; 2019.12.12; НОВАПОРТ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ В АЭРОПОРТЕ БАРНАУЛА ДО КОНТРОЛЬНОЙ В ПРЕДДВЕРИИ ЕГО РЕКОНСТРУКЦИИ

АО "Авиапредприятие "Алтай" (управляет аэропортом Барнаула, подконтрольно Алтайскому краю) в преддверии масштабной реконструкции разместит допэмиссию акций, по итогам которой контроль над предприятием перейдет к холдингу "Новаяпорт".

Как сообщил "Интерфаксу" глава Минтранса региона Александр Дементьев, в результате допэмиссии доля региона в АО снизится с 52% до 25% "плюс" 1 акция, а доля "Новаяпорта" возрастет с 48% до 75% "минус" 1 акция. Согласно предварительной

договоренности, Алтайский край в выкупе дополнительных акций участвовать не будет.

"Предварительно мы договорились (с "Новапортом" - ИФ), что количество акций у края останется прежним, а доля региона уменьшится до 25% плюс одна акция, чтобы оставить у себя блокирующий пакет", - сказал министр.

Объемы допэмиссии планируется утвердить после проведения оценки стоимости акций авиапредприятия.

В свою очередь "Новапорт" готов привлечь кредитные ресурсы и приступить к реконструкции аэровокзального комплекса в Барнауле.

"Сейчас первый этап проекта реконструкции оценивается в размере 2,9 млрд - 3 млрд рублей, второй этап - еще в 1 млрд рублей", - продолжил Дементьев.

Первый этап предусматривает строительство нового аэровокзала на внутренних воздушных линиях, второй - реконструкцию действующего здания для перевода его под обслуживание пассажиров на международных направлениях.

"Год потребуется на проектирование и порядка двух лет на реализацию (двух этапов - ИФ), - уточнил министр.

При этом вопросы допэмиссии будут решаться в течение года. Параллельно инвестор будет готовить проект обновления аэровокзала.

Как заявили "Интерфаксу" в **пресс-службе Минтранса** региона, для "обеспечения надлежащего исполнения обязательств" по реализации проекта после приобретения ООО "Новапорт Холдинг" дополнительного выпуска акций, последние "будут переданы правительству Алтайского края в залог до момента введения нового аэровокзального комплекса в эксплуатацию".

Ранее сообщалось, что Алтайский край также рассчитывает на строительство новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту. Регион надеется на включение этого проекта в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года. В настоящее время проект ориентировочной стоимостью 2 млрд рублей проходит процесс согласований в федеральных ведомствах.

Предполагается, что рядом с действующей полосой будет построена новая такой же протяженностью - 2,8 км.

ТАСС; 2019.12.11; СУБСИДИИ НА АВИАРЕЙСЫ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 10%

Объем субсидирования внутрикраевых авиаперевозок в Приморье вырастет на 10% до 220,5 млн рублей в 2020 году. Как сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** администрации края, это позволит включить в маршрутную сеть еще одно отдаленное село.

Президент РФ Владимир Путин ранее подписал перечень поручений по вопросам повышения транспортной доступности, развития малой авиации, в том числе аэропортов Дальнего Востока. В Приморье действует программа субсидирования внутрикраевых авиабилетов, позволяющая властям регулировать проездные тарифы для населения. На эти цели в 2019 году в региональном бюджете предусмотрено 200 млн рублей.

"Согласно проекту закона о краевом бюджете на 2020 год, субсидии на компенсацию выпадающих доходов авиакомпаний на внутрикраевом рынке составят 220,5 млн рублей.

Объем выделенного финансирования позволит обеспечить полеты по действующему расписанию, а также включение в действующее расписание посадку в селе Малая Кема Тернейского района. Не исключена также возможность создания нового маршрута вертолетом МИ-8Т с посадкой в селе Малая Кема", - сообщили в **пресс-службе**.

Также в проекте бюджета 12,8 млн рублей запланировано на поставку мобильного заправочного комплекса на посадочную площадку в поселке Светлая, реконструкцию склада горюче-смазочных материалов в Тернее и установку светосигнального оборудования на посадочных площадках в поселках Кавалерово и Терней. Как пояснил ТАСС директор краевого предприятия "Пластун-авиа", которое выполняет рейсы в самые отдаленные населенные пункты Приморья, Виталий Юшин, светосигнальная система для двух посадочных площадок уже закуплена и находится на складах предприятия.

"Весной, когда установится плюсовые температуры, ее начнут монтировать и тестировать. Подсветки взлетной полосы в этих аэропортах никогда не было. Можно сказать, что это новая веха в развитии авиасообщения в крае, так как это существенно продлевает время работы. Самолеты смогут взлетать раньше и садиться позже, что определенно скажется на активности маршрутной сети", - рассказал собеседник агентства.

Сейчас в Приморском крае действуют 14 взлетно-посадочных площадок, ежедневно в среднем выполняют по семь самолетных рейсов, в том числе в отдаленные населенные пункты: Агзу, Восток, Терней, Светлая. Слетать из Владивостока в Терней (село на северо-востоке Приморского края) можно за 2507 рублей в одну сторону, что дешевле, чем стоимость поездки на автобусе.

<https://tass.ru/ekonomika/7328833>

ТАСС; 2019.12.11; РОССИЯ И ОАЭ ПЛАНИРУЮТ СОВМЕСТНО СОЗДАВАТЬ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ - ЦАГИ

Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) могут стать индустриальными партнерами России при создании сверхзвукового гражданского самолета, сообщили в **пресс-службе** Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) имени Жуковского.

"Состоялись переговоры с директором по аэронавтике фонда Mubadala Амером Саддики по вопросу сотрудничества в области создания сверхзвукового пассажирского/делового самолета. Планируется, что проект будет развиваться в кооперации с индустриальными партнерами", - заявили в ЦАГИ.

"Мы переходим от уровня демонстрации технологических возможностей к созданию коммерческого транспорта. Здесь интересен проект сверхзвукового делового самолета, над которым работает ЦАГИ", - сказал гендиректор института Кирилл Сыпало, слова которого приводят в **пресс-службе**.

По данным **пресс-службы**, переговоры Сыпало с эмиратским коллегой состоялись на выставке Dubai Airshow, проходившей в ОАЭ с 17 по 21 ноября.

18 ноября в **пресс-службе** ОАК сообщали, что глава корпорации Юрий Слюсарь на выставке в Дубае обсудил с руководством компании Mubadala "перспективы сотрудничества по направлению сверхзвуковых гражданских технологий".

Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров говорил, что "создание нового коммерчески эффективного сверхзвукового гражданского самолёта - самый большой вызов для современной мировой гражданской авиации".

Он отмечал, что в России отсутствует необходимая для создания такого самолёта маршевая силовая установка - серийно производимый НК-32 (двигатель стратегического ракетноносца Ту-160 - ИФ) не сможет отвечать современным требованиям гражданских эксплуатантов.

По словам министра, с 2022 по 2026 год может быть начато эскизное, а затем и рабочее проектирование нового сверхзвукового самолёта силами ОАК с привлечением входящих в её структуру конструкторских бюро и институтов авиационной промышленности.

В настоящее время по контракту между Минпромторгом и ЦАГИ ведутся исследовательские работы, направленные на создание демонстратора сверхзвукового гражданского самолёта. Кроме того, работы в этом направлении ведутся и в компании "Туполев", в советское время производившей сверхзвуковой пассажирский самолёт Ту-144.

На данный момент "Туполев" разработал два варианта облика сверхзвукового делового самолёта (СДС) - с фиксированной и изменяемой геометрией крыла, а также определил его предварительные характеристики. По предварительным расчётам компании, стоимость научно-исследовательских, экспериментальных и опытно-конструкторских работ составит около 100 млрд рублей.

В феврале президент России Владимир Путин призвал подумать над созданием сверхзвукового пассажирского самолёта. При этом ранее Путин уже высказывался за создание гражданского сверхзвукового самолета на базе Ту-160. Понаблюдав за полетом стратегического ракетноносца в январе прошлого года в Казани, Путин заявил: "Надо

сделать гражданскую версию". Глава ОАК Слюсарь тогда ответил президенту, что у корпорации уже есть проект подобного лайнера.