



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПЕРЕСМОТРА ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТОВ	3
ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН СООБЩИЛ ОБ ПОТРАЧЕННЫХ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ СРЕДСТВАХ ИЗ ФНБ	3
ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН ПРИЕДЕТ НА ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	4
ТАСС; 2019.12.19; ВОКЗАЛ В СИМФЕРОПОЛЕ ГОТОВ К ПРИЕМУ ПОЕЗДОВ, КОТОРЫЕ ПРИБУДУТ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	4
ТАСС; 2019.12.19; РФ БУДЕТ УЛУЧШАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С ДРУГИМИ СТРАНАМИ	5
RNS; 2019.12.19; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ ИЗ ЧЕЧНИ В ГРУЗИЮ	5
RNS; 2019.12.19; ПУТИН РАССКАЗАЛ О ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ ФНБ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД	5
ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН СЧИТАЕТ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЯНАО ВАЖНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ОБЪЕКТОМ	6
ТАСС; 2019.12.19; ЭКСПЕРТ: СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В ЗАКАВКАЗЬЕ ЧЕРЕЗ РЕГИОНЫ СКФО ПОМОЖЕТ ИХ РАЗВИТИЮ	6
RNS; 2019.12.19; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА СЛОВА ПУТИНА О МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ	7
ТАСС; 2019.12.19; ЭКСПЕРТ: РЕГИОНАМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НУЖНО УХОДИТЬ ОТ ШОКОВЫХ ЦЕН НА ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСАХ	8
ТАСС; 2019.12.19; РЕГИОНЫ ДФО УЛУЧШАЮТ АВИАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ЧТОБЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ "ПЛОСКИМИ" ТАРИФАМИ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.12.19; ГЛАВА КАМЧАТКИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРОДЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ ПЛОСКИХ ТАРИФОВ	10
КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» ПРИВЯЗАЛИ К ПЛОСКОМУ ТАРИФУ; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАКРЫЛ ВОПРОС О ЕГО ОТМЕНЕ	10
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2019.12.20; ЛЕТАТЬ НЕ ВРЕДНО: МИНТРАНС ПРИЗЫВАЮТ ПОДДЕРЖАТЬ АВИАЦИЮ МАЛЫХ ГОРОДОВ; В 10 РЕГИОНАХ РОССИИ НЕТ СОБСТВЕННЫХ АЭРОПОРТОВ	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2019.12.20; ПРОБИРКИ НА ДОРОГАХ: ГИБДД ХОТЯТ ДАТЬ ПРАВО ПРОВЕРЯТЬ ВСЕХ ВОДИТЕЛЕЙ НА АЛКОГОЛЬ; ИНСПЕКТОРЫ ДПС ПРЕДЛОЖАТ ПРОЙТИ ТЕСТ ДАЖЕ АВТОМОБИЛИСТАМ БЕЗ ОЧЕВИДНЫХ ПРИЗНАКОВ ОПЬЯНЕНИЯ	13
ТАСС; 2019.12.19; ; В "ЕДИНОЙ РОССИИ" НАМЕРЕНЫ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С ГРАЖДАНАМИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА НАЦПРОЕКТАМИ	14
ТАСС; 2019.12.20; РЕГИОНЫ ДФО УЛУЧШАЮТ АВИАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ЧТОБЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ "ПЛОСКИМИ" ТАРИФАМИ	15
ТАСС; 2019.12.20; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЧИТЫ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ	16
РБК; 2019.12.20; «В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦИФРОВИЗАЦИЯ ВСЕ ЕЩЕ ПРЕДМЕТ ДИСКУССИИ»	17

РБК ПЛЮС; ВЛАДИМИР МИРОНОВ; 2019.12.20; НОВЫЕ КИЛОМЕТРЫ НАЦПРОЕКТА	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.12.19; ВЫБРАН КУРС. ВИДНА РАБОТА	21
ТАСС; 2019.12.19; МЕДВЕДЕВ: ОКОЛО 235 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	26
ТАСС; 2019.12.19; БОЛЕЕ 20 КМ АВТОДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЯКУТСКЕ В 2020 ГОДУ	27
ТАСС; 2019.12.20; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧАТ 731 МЛН РУБ. НА СОЗДАНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ ЛЕДОВОЙ АРЕНА	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.12.19; ОТВЕЧАТЬ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.12.19; ИННОВАЦИОННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ	29
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.12.19; ОТСЕЧЬ ВСЕ НЕНУЖНОЕ	32
RNS; 2019.12.19; КРУПНЕЙШИЕ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ СОВМЕСТНО ОЦЕНИЛИ НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕВОЗКАХ	34
RNS; 2019.12.19; В СУДЕ ОПРОВЕРГЛИ ВОЗВРАЩЕНИЕ «АВТОДОРУ» ИСКА НА 5,4 МЛРД РУБЛЕЙ К CROCUS GROUP	35
ТАСС; 2019.12.19; ГОСЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ЗАЙМЕТ ДВА-ТРИ МЕСЯЦА	36
ТАСС; 2019.12.19; РЖД ЗАПУСТЯТ ПОЕЗДА "ЛАСТОЧКА" ИЗ НОВОСИБИРСКА ДО БАРНАУЛА В ДЕКАБРЕ 2020 ГОДА	36
ТАСС; 2019.12.19; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" И FESCO СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ АУКЦИОНА ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ "РУССКОЙ ТРОЙКИ"	37
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.12.19; КОРАБЕЛЫ ЗНАЮТ ДЕЛО	37
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.20; СТРУКТУРА ВЭБА ПОДАЛА ИСК К BOEING НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ НА \$185 МЛН; ВЭБ ХОЧЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ 22 ЗАКАЗАННЫХ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX, ПОЛЕТЫ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩЕНЫ ИЗ-ЗА АВИАКАТАСТРОФ	42
ТАСС; 2019.12.19; НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В АЭРОПОРТУ НОВОСИБИРСКА	43
ТАСС; 2019.12.19; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЧИТЫ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ	43

ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПЕРЕСМОТРА ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТОВ

Президент России Владимир **Путин** во время большой пресс-конференции выступил против пересмотра целевых показателей нацпроектов. В то же время он считает, что персональную ответственность за их достижение необходимо усилить.

"Я считаю, что пересматривать здесь ничего не нужно по большому счету, по принципам. Второе - персональная ответственность введена, но ее, безусловно, можно усилить, детализировать. Сами нацпроекты - ничего подобно раньше не было. Мы раньше не работали с помощью таких инструментов, их просто не было, были госпрограммы, но это нечто другое. Сегодня нацпроекты как раз связаны с [национальными] целями, под достижение этих целей выделены конкретные ресурсы и введена персональная ответственность", - сказал **Путин** на большой пресс-конференции, отвечая на соответствующий вопрос ТАСС.

Глава государства отметил, что 26 целей из 38, запланированных по нацпроектам на 2019 год, уже достигнуты. "Из 38, которые на этот год планировались, 26 задач мы считаем реализованными, 12 - нереализованными. Но по такому важнейшему направлению как расселение аварийного жилья мы не просто выполнили показатели на текущий год, а превысили в три раза. Поэтому в целом ситуация нормальная, под контролем", - сказал **Путин**.

Национальные проекты, реализация которых началась с 1 января 2019 года, направлены на обеспечение прорывного научно-технологического и социально-экономического развития России, повышения уровня жизни, создания условий и возможностей для самореализации и раскрытия таланта каждого человека.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-vystupil-protiv-peresmotra-tselevykh-pokazateley-natsproektov>

ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН СООБЩИЛ ОБ ПОТРАЧЕННЫХ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ СРЕДСТВАХ ИЗ ФНБ

Порядка 8% средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ) было потрачено на крупные инфраструктурные проекты, в том числе на строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Москве и закупки подвижного состава для РЖД. Об этом заявил президент России Владимир **Путин** на большой пресс-конференции.

"Что касается резервных фондов и Фонда национального благосостояния... Да, он действительно вырос практически в два раза за этот год. Это очень хороший показатель. Тратить или не тратить? Посмотрите, 20% из этого фонда, Фонда национального благосостояния, так или иначе уже находятся в экономике с помощью разных инструментов, в том числе через ВЭБ. Из них 8% потрачено на прямые крупные инфраструктурные проекты, например, ЦКАД в Москве профинансирован за счет Фонда национального благосостояния, осуществляются закупки подвижного состава для РЖД. Это и для транспорта хорошо, и для поддержания рабочих мест, и развития транспортного машиностроения. Наконец, деньги направлены на расшивку БАМа и Транссиба", - отметил президент.

По словам **Путина**, развитие Восточного полигона может осуществляться за счет средств ФНБ. "Мы видим изменения на рынке угля в Европе. Нам нужно обеспечить развитие Восточного полигона, тоже в том числе возможно и из Фонда благосостояния будем это делать", - сказал глава государства.

Президент напомнил, что Россия выполнила свои социальные обязательства во время кризиса 2008 года за счет средств резервных фондов.

"Я хочу обратить ваше внимание на то, что у таких фондов есть еще, может быть, самое главное предназначение - обеспечить стабильность национальной валюты. Я напомню, что в условиях острого международного кризиса в 2008 году мы выполнили практически все свои социальные обязательства, расходуя, несмотря на резкое падение доходов

федерального бюджета, из накопленных резервов. Мы смогли это сделать благодаря наличию как раз резервных фондов. Самое простое - это как сеятель разбрасывать деньги налево и направо, не понимая, что будет завтра, если цены на энергоносители упадут. Мы этого делать не будем, но будем использовать эти средства в рамках тех решений, которые были приняты ранее", - добавил **Путин**.

В конце ноября первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов сообщил, что Министерство финансов РФ направило в правительство концепцию инвестирования средств ФНБ.

По прогнозам Минфина, к концу 2020 года объем ФНБ достигнет 8,5% ВВП. Как ранее заявлял Силуанов, правительство до конца 2019 года определится с критериями, по которым будут отбирать проекты для вложения средств ФНБ после достижения ликвидной его части 7% ВВП. Стратегия инвестирования предполагает два варианта: вложения в зарубежные активы, чтобы избежать давления на курс рубля и на инфляцию, или во внутренние активы, в проекты, которые генерируют дополнительный инвестиционный спрос частного бизнеса.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-soobsil-ob-potracennyh-na-infrastrukturnye-proekty-sredstvah-iz-fnb>

<https://tass.ru/ekonomika/7382317>

ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН ПРИЕДЕТ НА ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Президент России Владимир **Путин** планирует присутствовать на открытии движения по железнодорожной части моста через Керченский пролив на следующей неделе. Об этом он заявил на большой пресс-конференции в четверг.

"Точно", - сказал **Путин** в ответ на утверждение о том, что он планирует присутствовать на открытии.

Первый пассажирский поезд пересечет Керченский пролив по новой железной дороге 25 декабря. Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, из Москвы в Симферополь - 24 декабря.

В среду Росавтотранс выдал разрешение на ввод в эксплуатацию железнодорожной части Крымского моста. Осуществлять эксплуатацию железной дороги через Керченский пролив будет "Крымская железная дорога" (КЖД).

<https://tass.ru/obschestvo/7381657>

ТАСС; 2019.12.19; ВОКЗАЛ В СИМФЕРОПОЛЕ ГОТОВ К ПРИЕМУ ПОЕЗДОВ, КОТОРЫЕ ПРИБУДУТ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Вокзал в Симферополе готов к приему пассажирских поездов, которые придут по Крымскому мосту на следующей неделе на полуостров, сообщили журналистам в четверг в пресс-службе крымского правительства.

Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь по Крымскому мосту отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа, а 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь, время в пути которого займет 33 часа. Первым по Крымскому мосту пройдет поезд из Санкт-Петербурга.

"Железнодорожный вокзал Симферополя полностью готов к приему первых пассажиров, которые поедут в Крым с материковой части России по Крымскому мосту уже на следующей неделе", - приводятся в сообщении слова премьер-министра республики Юрия Гоцанюка.

По информации пресс-службы, глава правительства Крыма совершил тестовый проезд до станции "Пролетная" под Симферополем на одном из модернизированных поездов.

"Оценили комфорт в вагонах, скорость движения поезда. Протестировали саму станцию Симферополь, насколько она готова принимать гостей, как решены вопросы безопасности. Отмечу, что все соответствует техническим нормам. Выпущены новые локомотивы и модернизированные тепловозы, которые готовы в полном объеме осуществлять железнодорожные пассажирские перевозки", - отметил Гоцанюк.

<https://tass.ru/obschestvo/7386331>

ТАСС; 2019.12.19; РФ БУДЕТ УЛУЧШАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С ДРУГИМИ СТРАНАМИ

Президент России Владимир **Путин** признал, что пока инфраструктура, позволяющая расширять экономические связи РФ с Китаем и бывшими советскими республиками, недостаточна. Глава государства считает необходимым решать эту проблему.

На ежегодной большой пресс-конференции **Путину** был задан вопрос о значении строящегося моста через Волгу в Самарской области.

"[Этот проект] отразится [на межгосударственном сотрудничестве] самым наилучшим образом, потому что, несмотря на рост товарооборота с Китаем, с нашими в прямом смысле слова братскими республиками бывшего Советского Союза, а сегодня — с независимыми государствами, товарооборот самый большой, развития инфраструктуры явно недостаточно", — сказал президент.

"Мы, к сожалению, немножко отстали в этом смысле от наших казахстанских друзей, они свою часть дороги уже проложили на Китай, мы должны сделать свою часть работы", — отметил глава государства.

Он заверил: "Будем обязательно это делать".

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/RF-budet-uluchshat-infrastrukturu-dlja-razvitiya-sotrudnichestva-s-drugimi-stranami>

<https://tass.ru/ekonomika/7383211>

RNS; 2019.12.19; ПУТИН ЗАЯВИЛ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ ИЗ ЧЕЧНИ В ГРУЗИЮ

Президент России Владимир **Путин** считает целесообразным строительство автодороги из Чеченской Республики в Грузию, но пока соответствующий проект отсутствует в практических планах **Минтранса**. Об этом глава государства заявил в четверг в ходе ежегодной пресс-конференции, трансляцию которой ведет телеканал «Россия-24».

«Там (в Чеченской Республике – RNS) действительно есть проблемы сообщения с Грузией, особенно в зимний период, когда снегом там все заваливает. Мы, конечно, это знаем, и то, что вы сказали, — это хорошая идея, но пока она в практических планах министерства транспорта отсутствует. Хотя в принципе реализуема, целесообразность реализации, безусловно, существует», — заявил **Путин**.

Президент также отметил, что на юге России существует несколько проектов развития инфраструктуры, они все в работе и изучаются.

«Я знаю об этих планах, мы совсем недавно обсуждали это в правительстве, различные варианты, связывающие Чеченскую Республику с Краснодаром и с Черноморским побережьем, это просто в свое время надо будет делать, сейчас нет конкретных рассчитанных планов, хотя это целесообразно», — добавил **Путин**, отвечая на вопрос журналиста о возможности строительства высокоскоростной магистрали из Краснодара в Грозный.

<https://rns.online/transport/Putin-zayavil-o-tselesoobraznosti-stroitelstva-dorogi-iz-Chechni-v-Gruziyu-2019-12-19/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7379813>

RNS; 2019.12.19; ПУТИН РАССКАЗАЛ О ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ ФНБ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД

Президент России Владимир **Путин** допустил выделение средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на развитие и расширение Восточного полигона железных дорог. Об этом он сообщил в ходе ежегодной пресс-конференции, трансляцию которой ведет телеканал «Россия 24».

«Часть денег (ФНБ – RNS) уже была направлена на расшивку БАМа и Транссиба... Я знаю, что горняки сейчас высказывают опасения, что там узкое горлышко создано.... Да, мы видим изменения на рынке угля, скажем в Европе, нам нужно обеспечить развитие Восточного полигона, и мы в том числе из ФНБ будем это делать», — заявил **Путин**.

Он напомнил, что технически средства фонда поступят на счета только к середине 2020 года.

«На счета эти деньги придут только к середине следующего года, летом, тогда можно будет перейти к более активному использованию этих денег», — добавил президент.

<https://rns.online/transport/Putin-rasskazal-o-videlenii-sredstv-FNB-na-finansirovanie-Vostochnogo-poligona-RZHD-2019-12-19/>

ТАСС; 2019.12.19; ПУТИН СЧИТАЕТ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЯНАО ВАЖНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ОБЪЕКТОМ

Президент России Владимир Путин считает строительство моста через Обь в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) важным инфраструктурным проектом, его реализация должна быть синхронизирована с развитием инфраструктуры в регионе. Об этом он сообщил в четверг на большой пресс-конференции.

"Мост, про который вы сказали, безусловно, один из важных инфраструктурных объектов, потому что "расширяет" ситуацию в этом регионе России. Выход к железной дороге, к портам, мимо которых проходят, как вы сами сказали, Северный морской путь, крайне важен для нас, это должно быть синхронизировано с объемами перевозок по этому маршруту, и соответствующим образом должна расти инфраструктура. Мы это понимаем, знаем и имеем в виду", - сказал он, отвечая на вопрос журналистки из ЯНАО о развитии инфраструктуры в регионе и строительстве моста через реку Обь.

Строительство моста через Обь из Лабытнанги в Салехард является одним из ключевых пунктов реализации проекта Северного широтного хода (СШХ) - проектируемой в ЯНАО железнодорожной магистрали протяженностью более 700 км, которая пройдет по маршруту Обская - Салехард - Надым - Новый Уренгой - Коротчаево и свяжет Северную железную дорогу со Свердловской. Строительство моста через реку Обь планируется начать в 2020 году.

Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов сообщал, что реализация проекта Северного широтного хода - 2 (СШХ-2), предполагающего строительство железной дороги Бованенково - Сабетта на Ямале, поможет увеличить грузоперевозки по Северному морскому пути.

<https://tass.ru/ekonomika/7382963>

ТАСС; 2019.12.19; ЭКСПЕРТ: СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В ЗАКАВКАЗЬЕ ЧЕРЕЗ РЕГИОНЫ СКФО ПОМОЖЕТ ИХ РАЗВИТИЮ

Строительство автомобильных трасс в Закавказье, проходящих через субъекты Северного Кавказа, сделает эти регионы транзитными и будет способствовать их социально-экономическому развитию. Однако нужно внимательно просчитывать экономическую целесообразность подобных проектов, заявил ТАСС директор Северо-Кавказского института - филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС), председатель Общественного совета при Минкавказе РФ Азамат Тлисов.

В четверг на ежегодной пресс-конференции президент РФ Владимир Путин, отвечая на вопрос журналиста из Чечни, сообщил, что целесообразность в строительстве дороги в Грузию через республику есть, однако пока "в практических планах" этот проект отсутствует.

"Любые форматы развития логистических маршрутов интересны, но надо глубоко и внимательно просчитывать их экономическую целесообразность. Чечня в определенном смысле "тупиковый" регион - этим обеспокоены многие субъекты (в том числе, например, Карачаево-Черкесия), в которых нет больших трасс и серьезных трафиков, и это становится существенным ограничением. Поэтому субъекты думают о том, как можно решить эту проблему. Это возможность выхода на новые регионы, возможность стать транзитным регионом для перемещения грузов, товаров, людей. Кроме того, любое развитие логистики дает региону возможности получения дополнительных доходов", - сказал Тлисов.

По его словам, в перспективе строительство новых дорог в Закавказье необходимо также для развития международных связей РФ.

"У нас одна дорога [в Грузию] через Северную Осетию идет, она перегружена, есть сложности, связанные с климатическими природными особенностями пролегания маршрута. Такая же ситуация с Военно-Сухумской дорогой, которая проходит в Карачаево-Черкесии - и развитие этого маршрута тоже может быть интересно с точки зрения выхода в Абхазию. Интересно и развитие проекта маршрута Кисловодск - Адлер и Черкесск - Адлер, которые также обсуждаются", - пояснил эксперт.

При этом он уточнил, что говорить о строительстве новых дорог можно в отдаленной перспективе. "Настолько это целесообразно делать сейчас, в нынешних условиях - это, конечно, вопрос дискуссионный, что и обозначил глава государства", - заключил Тлисов.

<https://tass.ru/ekonomika/7382253>

RNS; 2019.12.19; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА СЛОВА ПУТИНА О МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

У властей Свердловской области появилась уверенность, что вторая ветка метро в Екатеринбурге будет построена, заявил губернатор области Евгений Куйвашев после того, как президент России Владимир **Путин** пообещал, что федеральные власти поработают с региональными властями над этим вопросом.

«Знаю, что жители Екатеринбурга очень давно ждут появления новых станций. Теперь, как мне кажется, у нас появилась уверенность, что второй ветке метро быть!» — написал Куйвашев в своем Instagram.

Он отметил, что власти региона готовы со своей стороны максимально активно продолжить работу по этому вопросу.

В ходе пресс-конференции 19 декабря **Путин** отметил, что такой вид транспорта как метро будет очень актуальным и востребованным в Екатеринбурге. Президент подчеркнул, что реализация подобных проектов на основе только региональных возможностей и ресурсов невозможна, она должна осуществляться вместе с федеральными властями и при федеральной поддержке.

«Не сомневаюсь, что такой вид транспорта будет очень актуальным и востребованным в Екатеринбурге. Нужно просто с властями как следует на этот счет поработать, с региональными властями. Поработаем обязательно», — заявил **Путин**.

Глава государства отметил, что Екатеринбург очень бурно развивается, становится все более и более современным, в связи с чем он, конечно, нуждается в развитии инфраструктуры.

«Некоторое время назад было принято решение о том, что такие проекты должны осуществляться на основе региональных возможностей и ресурсов, но это невозможно. Поэтому реализация подобных проектов, конечно, должна осуществляться вместе с федеральными властями и при федеральной поддержке», — сказал **Путин**.

Екатеринбургский метрополитен, состоящий из одной линии, работает с апреля 1991 года. Он насчитывает 9 станций.

<https://rns.online/transport/V-Sverdlovskoi-oblasti-otreagirovali-na-slova-Putina-o-metro-v-Ekaterinburge-2019-12-19/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/7383303>

<https://rns.online/transport/Putin-poobeschal-obsudit-vopros-o-vtoroi-velke-metro-v-Ekaterinburge-2019-12-19/>

ТАСС; 2019.12.19; ЭКСПЕРТ: РЕГИОНАМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НУЖНО УХОДИТЬ ОТ ШОКОВЫХ ЦЕН НА ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСАХ

Одной из задач по развитию авиации на Дальнем Востоке является создание бесшовной сети субсидируемых авиамаршрутов, при которой пассажиры из других регионов не будут сталкиваться с шоковыми ценами на внутрирегиональных рейсах. Этот вопрос обсуждается как на федеральном, так и на региональном уровне, сообщил ТАСС глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев.

"Количество населенных пунктов на Дальнем Востоке, в которые можно добраться, используя субсидируемые перевозки на магистральных маршрутах, достаточно велико, а вот дальше, на внутрирегиональных рейсах, возникают вопросы, так как они либо не субсидируются, либо субсидируются по внутренним программам самого региона. И может получиться так, что длинный маршрут, к примеру, из Москвы на Дальний Восток человек пролетит по субсидируемому тарифу за приемлемые деньги, а оставшийся промежуток, который имеет меньшую протяженность, может обойтись в три-четыре раза дороже", - сказал Пантелеев.

Эксперт пояснил, что для решения проблемы обсуждается возможность создания маршрутной сети, при которой доступные цены на авиабилеты внутри регионов будут не только для местных жителей, но и для приезжих, и гости дальневосточных регионов смогут "добраться от точки до точки без шоковых цен".

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров привел Сахалинскую область в качестве примера дальневосточного региона, который вкладывает значительные средства как в субсидирование внутренних авиаперелетов, так и в поддержание сети аэродромов. "Финансирование там достаточно приличное", - сказал он. Так, в проекте бюджета региона на следующий год на субсидирование местных авиаперевозок заложено около 765 млн рублей. Тогда как в бюджете Забайкальского края на 2020 год на эти цели планируется направить 42 млн рублей, в Бурятии - 62 млн рублей, а в Приморье, где объем субсидирования внутрикраевых авиаперевозок в 2020 году вырастет на 10%, этот показатель достигнет 220,5 млн рублей.

Сахалинская область уже сделала шаг для перехода к бесшовной маршрутной сети. Для этого в регионе ввели единые тарифы на субсидированные внутренние авиаперевозки для всех категорий граждан вне зависимости от места их регистрации. По информации властей, такое решение принято для повышения транспортной доступности, деловой активности и туристической привлекательности удаленных районов региона. И если раньше перелет из Южно-Сахалинска в город Оха на севере Сахалина мог обойтись для гостей региона в 15 тыс. рублей, то с вводом единого тарифа цена снизилась примерно в два раза - до 7 тыс. рублей.

В других регионах также принимают меры для субсидирования авиаперевозок по сохранившимся маршрутам внутри территорий, но зачастую выделяемые средства направлены только на поддержание уже существующих рейсов, а также на снижение цен для местных жителей. Объемы субсидий в Бурятии и Забайкалье в этом году остались на прошлогоднем уровне. Однако и эта поддержка ощутима для местных жителей: к примеру, полет из Читы в село Чара на севере Забайкалья без субсидии стоит 11,5 тыс. рублей, с ней - около 8 тыс., а стоимость билетов на авиарейсах в Бурятии благодаря субсидированию снижена с 9-11 до 5-6 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7378011>

ТАСС; 2019.12.19; РЕГИОНЫ ДФО УЛУЧШАЮТ АВИАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ЧТОБЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ "ПЛОСКИМИ" ТАРИФАМИ

Сохранение программы "плоских" тарифов на авиаперевозки в регионы Дальневосточного федерального округа (ДФО) мотивирует региональные власти к модернизации авиационной инфраструктуры, которая также помогает жителям не оказаться отрезанными от остальной России. Такое мнение выразили главы регионов ДФО.

"Плоский" тариф подразумевает фиксированную стоимость авиабилета, которая не меняется в зависимости от близости к дате вылета на момент покупки билета, уровня спроса и других факторов. Как заявил Владимир Путин на большой пресс-конференции в четверг в ответ на вопрос представительницы Камчатского края, программа "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой "Аэрофлот", отменена не будет. Практику также могут расширить на другие регионы, которые сейчас в программу не входят.

"В Сахалинской области весь 2019 год при поддержке федеральных властей мы работали над возвращением "Аэрофлота" на Сахалин, продолжением практики плоских тарифов, и запуском более вместимых самолетов по маршруту Южно-Сахалинск - Москва, - сказал ТАСС губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко. - В настоящее время заканчивается строительство нового аэропорта, который получил имя А.П. Чехова. Введение этого объекта в эксплуатацию позволит существенно увеличить пассажиропоток".

По словам Лимаренко, эти мероприятия были бы невозможны без поддержки президента страны. Губернатор Амурской области Василий Орлов на своей официальной странице в Instagram также отметил, что сохранение программы отвечает надеждам жителей Дальнего Востока. При этом власти также стараются модернизировать региональную авиационную инфраструктуру.

"Это общая проблема Дальнего Востока. У нас тоже вопрос стоит остро. Мы надеемся, что будет сохранена программа субсидированных перевозок. Ну и со своей стороны мы работаем - началось строительство новой взлетной полосы, которая позволит принимать воздушные суда всех типов. Это даст возможность работать с "Аэрофлотом" и программой "плоских" тарифов", - написал Орлов.

Для Магадана важно не только наличие "плоских" тарифов, но и количество рейсов, которые устраивало бы жителей области, сказал ТАСС губернатор Магаданской области Сергей Носов. "Проблема авиаперевозок в Магаданской области связана с большим количеством вахтовиков, летающих по плоским тарифам. И в самом Магадане купить билеты по "плоским" тарифам при четырех рейсах в неделю очень проблематично", - сказал глава региона.

Сохранение тарифов - гарантия мобильности

"Ответ Владимира Путина - это гарантия того, что дальневосточники смогут приобретать билеты по доступным ценам. Для субъектов, где авиация является по сути единственным способом обеспечения транспортной доступности с материком, это важнейшее решение", - сказал ТАСС губернатор Камчатского края Владимир Илюхин.

Врио губернатора Еврейской автономной области (ЕАО) Ростислав Гольдштейн также отметил востребованность программы субсидирования авиаперевозок. По его словам, возможность приобрести билет в центральную часть страны для жителей всего Дальнего Востока и ЕАО в частности - фактор, позитивно влияющий на жизнь в регионе. Он помогает не только сохранять мобильность граждан, но и развивать добрососедские отношения между регионами, налаживать бизнес-взаимодействие, развивать образовательные и культурные связи.

"Для приморцев тоже, конечно, крайне важно сохранение ценовой политики, - сказал ТАСС губернатор Приморского края Олег Кожемяко. - В настоящее время "Аэрофлот" и его дочерняя компания "Россия" выполняют рейсы по "плоским" тарифам, которые не меняются в течение года. Цена билета по "плоскому" тарифу в разы ниже стоимости по экономически обоснованному тарифу. Этот факт и объясняет огромный спрос на билеты до Москвы у жителей Приморского края круглый год".

"Плоские" тарифы

В этом году продажа авиабилетов "Аэрофлота" по "плоским" тарифам на следующий год началась в начале ноября - чуть позже, чем обычно. Премьер-министр РФ Дмитрий **Медведев** согласовал "Аэрофлоту" индексацию стоимости авиабилетов на Дальний Восток на 2020 г. на 4,3%, а также продление программы "плоских" тарифов.

Сейчас билет "Аэрофлота" из Москвы в Хабаровск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, в Магадан и обратно стоит 26 тыс. 100 рублей. На рейсах "России" (дочерний перевозчик "Аэрофлота") - 22 тыс. 950 рублей. Также программа "плоских" тарифов сейчас действует на рейсах из Москвы в Калининград и Симферополь (стоимость авиабилета туда-обратно 9 тыс. 760 рублей).

<https://tass.ru/ekonomika/7381397>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.19; ГЛАВА КАМЧАТКИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРОДЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ ПЛОСКИХ ТАРИФОВ

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин назвал заявление президента России Владимира **Путина** о том, что программа плоских тарифов не будет отменена, гарантией транспортной доступности Дальнего Востока.

Ранее отвечая на вопрос журналиста с Камчатки в рамках ежегодной пресс-конференции, глава государства заверил, что отменять плоские тарифы на авиабилеты на Дальний Восток не планируется, у "Аэрофлота" есть резервы на эту программу.

"Уверен, что для камчатцев, как и для всех жителей Дальнего Востока, очень важно, что президент в самом начале ежегодной пресс-конференции ответил на один из самых актуальных вопросов – продолжение действия программы льготных авиаперелетов. Ответ Владимира **Путина** – это гарантия того, что дальневосточники смогут приобретать билеты по доступным ценам", - заявил Илюхин РИА Новости.

Он подчеркнул, что для субъектов, где авиация является по сути единственным способом обеспечения транспортной доступности с материком, это важнейшее решение. Только за 9 месяцев 2019 год по направлению Петропавловск-Камчатский – Москва рейсами "Аэрофлота" и его дочерней компании "Россия" перелет совершили более 150 тысяч пассажиров.

<https://ria.ru/20191219/1562581478.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7378873>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» ПРИВЯЗАЛИ К ПЛОСКОМУ ТАРИФУ; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАКРЫЛ ВОПРОС О ЕГО ОТМЕНЕ

Реформа плоских тарифов, по которым группа «Аэрофлот» перевозит пассажиров на Дальний Восток, не произойдет в обозримом будущем. Как заявил президент Владимир **Путин**, плоские тарифы будут использоваться до тех пор, пока у жителей не вырастет благосостояние. Таким образом, глава государства исключил возможное подорожание билетов на данных направлениях, тем самым поставив крест на планах «Аэрофлота» и **Минтранса** сократить размер программы из-за убытков авиакомпании.

В обозримом будущем «Аэрофлот» будет перевозить пассажиров из Москвы на Дальний Восток по плоскому тарифу, заявил на итоговой пресс-конференции Владимир **Путин**. «Что касается плоских тарифов, никто не собирается их отменять. "Аэрофлот", он просто так немножко нагнетает, выдавливая из правительства деньги на организацию этих полетов. Мы будем это делать и дальше»,— отметил президент. «Более того, эта программа расширяется — не только за счет Дальнего Востока, но и за счет других регионов. Но в целом, конечно, нам просто чего нужно добиваться? Роста доходов граждан, которые растут у нас очень медленно, и снижения издержек при перевозках. Но пока глобальных изменений не наступило, эти программы будут продолжаться»,— добавил он.

На самом деле правительство не выделяет деньги на организацию полета по плоскому тарифу — они выделяются по другой программе на социальный тариф, по которому

имеют право летать пенсионеры, студенты, члены многодетных семей. Издержки по плоскому тарифу являются социальной и финансовой нагрузкой на «Аэрофлот».

Собеседники “Ъ” в отрасли говорят, что для их компенсации авиавласти предоставляют «Аэрофлоту» право на полеты по наиболее прибыльным зарубежным маршрутам.

Также «Аэрофлот» получает роялти за пролет зарубежных авиакомпаний над Сибирью, их размер перевозчик не раскрывает.

В 2019 году гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял о необходимости отказа от плоского тарифа, так как эта нерыночная мера ведет к убыткам перевозчика. **Министр транспорта Евгений Дитрих**, возглавляющий совет директоров авиакомпании, осенью говорил о необходимости «реформировать» плоский тариф. Как рассказывал “Ъ” (см. номер от 30 октября), в министерстве обсуждали идею продавать часть билетов по экономически обоснованному тарифу. Сторонники этой идеи указывали, что частичный возврат к рыночному ценообразованию позволит другим перевозчикам открыть рейсы на Дальний Восток и увеличить конкуренцию на направлении.

Также собеседники “Ъ” говорили о возможной передаче всех рейсов по плоскому тарифу авиакомпании «Россия».

Однако эти инициативы, судя по заявлениям президента, так и останутся планами.

«Аэрофлот» и **Минтранс** не комментируют заявление президента. Прошлый год группа «Аэрофлот» завершила с чистой прибылью по МСФО в 5,7 млрд руб., что почти в пять раз меньше, чем в 2017 году (23,06 млрд руб.).

«Аэрофлот» применяет плоский тариф при полетах из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский и Магадан.

Цена билета на этих маршрутах, в отличие от других направлений, не меняется в зависимости от спроса на них и времени года. В 2018–2019 годах пролет в обе стороны на данных маршрутах стоил 22 тыс. руб. при полете рейсом авиакомпании «Россия» и 25 тыс. руб. для «Аэрофлота». С 2020 года тариф будет проиндексирован на 4,3%, до 22,95 тыс. руб. и 26,1 тыс. руб. соответственно.

Глава Infomost Борис Рыбак напоминает, что «Аэрофлот» как госкомпания несет огромную социальную нагрузку как по эксплуатации самолетов российского производства, так и по организации сообщения с удаленными территориями, в том числе с Дальним Востоком. «И правительство обеспечит работу авиакомпании, даже если 100% ее деятельности будет носить социальный характер», — сказал эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4199314>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2019.12.20; ЛЕТАТЬ НЕ ВРЕДНО: МИНТРАНС ПРИЗЫВАЮТ ПОДДЕРЖАТЬ АВИАЦИЮ МАЛЫХ ГОРОДОВ; В 10 РЕГИОНАХ РОССИИ НЕТ СОБСТВЕННЫХ АЭРОПОРТОВ

Вопрос о доступности перелетов внутри России прозвучал на пресс-конференции Владимира **Путина** от журналиста с Камчатки. Президент признал, что проблема существует и он обсуждал ее с правительством и руководством «Аэрофлота», у которого «есть еще резервы». Волнует этот вопрос и депутатов Госдумы, которые обратились к главе **Минтранса** РФ Евгению **Дитриху** с просьбой разработать федеральную программу «Авиация малых городов». Сегодня десять субъектов РФ не включены в национальную стратегию авиалогистики и не имеют собственных аэропортов. Особенно тяжелая ситуация складывается в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориям — там льготными перелетами могут воспользоваться лишь 10% жителей. В **Минтрансе** заявили, что обращение депутатов поступило и будет рассмотрено. Эксперты считают проблему актуальной.

Отрезанные от Большой земли

На 100 тыс. россиян приходится 3,1 самолета малой авиации. Отрасль терпит убытки, суммарно исчисляемые 53,9 млрд рублей за 2018 год, и нуждается в субсидиях из-за роста цен на авиакеросин. Об этом говорится в обращении к министру транспорта России Евгению **Дитриху**, направленного членом комитета Госдумы по бюджету, единороссом Виктором Зубаревым. В нем парламентарий отмечает, что, несмотря на масштабную трансформацию авиаотрасли, мобильность россиян сегодня крайне низкая. Например, на

одного жителя США приходилось в прошлом году 2,72 полетов, Канады — 2,41, Германии — 1,32, а России — 0,79.

«По данным Росавиации, в октябре этого года общий пассажиропоток составил 18,9 млн человек. Из них международные маршруты выбирали 6,8 млн, а внутренние почти двукратно больше — 12,09», — отмечается в документе. Депутат обращает внимание на то, что перелеты внутри страны более востребованы по естественно-географическим причинам — большой протяженности территории России. Однако 10 субъектов (Владимирская, Рязанская, Еврейская, Новгородская, Орловская, Смоленская, Тверская, Тульская области, республики Адыгея и Карачаево-Черкесия) до сих пор не включены в национальную стратегию авиалогистики и не имеют собственных аэропортов.

Особенно тяжелая ситуация с авиaperевозками складывается в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях. По данным комитета СФ по федеративному устройству, доля граждан, которые могут воспользоваться льготными перелетами, не превышает 10%, говорится в обращении. Решением проблемы, по мнению Зубарева, может стать разработка федеральной программы «Авиация малых городов», а также закрепление в законодательстве понятия «воздушные региональные авиалинии».

— Ограничения авиасообщения внутри крупных регионов напрямую сказываются на качестве жизни людей, развитии труднодоступных населенных пунктов, жители которых, по сути, оказываются отрезанными от Большой земли, — пояснил «Известиям» парламентарий.

В **Минтрансе** «Известиям» заявили, что обращение на имя министра поступило и будет рассмотрено, воздержавшись от более подробных комментариев.

Вопрос о доступности перелетов внутри России был также затронут на пресс-конференции Владимира **Путина**. Он прозвучал от журналиста с Камчатки. Президент признал, что проблема существует, он ее обсуждал с министром транспорта, вице-премьером, который курирует данное направление, а также с руководством «Аэрофлота».

— Что касается билетов, плоских тарифов — никто их не собирается отменять, — сказал глава государства. — «Аэрофлот» просто немножко нагнетает, выдавливая из правительства деньги на организацию этих полетов. Мы будем это делать и дальше. Больше того, эта программа, как вы знаете, расширяется, не только за счет Дальнего Востока, но и за счет других регионов. И это тоже мы будем делать.

Цены выше неба

Виктора Зубарева поддерживают глава комитета Госдумы по региональной политике и проблемам Дальнего Востока Николай Харитонов и зампред комитета по транспорту и строительству Александр Старовойтов.

— Мы кого только не приглашали, чтобы решить и проблему доступных цен на перелеты внутри страны, и проблему развития авиастроения. В России, к сожалению, сегодня нет производства малых самолетов. Раньше только в ДФО было более 700 взлетных площадок, — заявил «Известиям» Харитонов, отметив, что ежегодно с Дальнего Востока уезжает 25–30 тыс. человек.

Такая программа, конечно, однозначно нужна, сказал «Известиям» Александр Старовойтов.

— У нас, к сожалению, последние десятилетия малой авиации уделялось минимальное внимание — подчеркнул он. — Хотя с ее помощью мы могли бы решить транспортно-логистические проблемы, которые возникают у огромного количества жителей нашей страны. И не только у тех, кто живет на Крайнем Севере.

По его словам, мало того что нет нормального авиасообщения между населенными пунктами, так граждане еще и не могут взять билеты, чтобы уехать на летний отдых на материк. Цена на них сегодня неоправданно высока. Хотя при наличии малой авиации, у которой топливные расходы ниже, эту проблему можно было бы решить, полагает парламентарий.

— Развитие малой авиации — огромная задача для повышения аэромобильности жителей нашей страны. Россия сегодня фактически летает на иностранных самолетах, — отметил директор Фонда развития авиации и космонавтики «Наше небо» Алексей Николаев.

По его словам, сейчас наблюдается мировая тенденция к переходу на беспилотные полеты. Например, на Аляске есть аэродромы, которые работают вообще без персонала —

даже управление и сопровождение воздушных судов происходит без участия человека. Автоматизация некоторых процессов, связанных с эксплуатацией и обслуживанием техники, также ведет к сокращению стоимости перелетов, пояснил эксперт, отметив, что Россия отстает в этой сфере.

<https://iz.ru/955995/natalia-bashlykova/letat-ne-vredno-mintrans-prizyvaiut-podderzhat-aviatciiu-malykh-gorodov>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2019.12.20; ПРОБИРКИ НА ДОРОГАХ: ГИБДД ХОТЯТ ДАТЬ ПРАВО ПРОВЕРЯТЬ ВСЕХ ВОДИТЕЛЕЙ НА АЛКОГОЛЬ; ИНСПЕКТОРЫ ДПС ПРЕДЛОЖАТ ПРОЙТИ ТЕСТ ДАЖЕ АВТОМОБИЛИСТАМ БЕЗ ОЧЕВИДНЫХ ПРИЗНАКОВ ОПЬЯНЕНИЯ

Сотрудники ГИБДД могут получить право проверять всех водителей на алкоголь и наркотики. Тест предложат пройти даже тем автомобилистам, которые не проявляют внешних признаков опьянения. МВД подготовило проект изменений в правила освидетельствования — инициатива позволит проводить предварительные проверки с помощью бесконтактного детектора алкоголя или бумажного наркотеста для экспресс-анализа слюны. Водители имеют право отказаться от этих исследований без последствий, заявили «Известиям» в пресс-службе МВД. По словам экспертов, проблема с выявлением нетрезвых водителей действительно есть, особенно это касается наркоманов. Но важно не допустить массовых безосновательных проверок.

Бумажные тесты

МВД планирует изменить правила освидетельствования водителей. Ведомство разработало проект постановления правительства, который вводит новый признак опьянения. Официально он называется так: показания приборов (средств), свидетельствующие об обнаружении наличия алкоголя или наркотических средств и психотропных веществ.

Как пояснили «Известиям» в пресс-службе МВД, речь идет об экспресс-тестировании. Для него, к примеру, могут использоваться бесконтактный детектор алкоголя, который анализирует выдыхаемый человеком воздух, либо новый для ГИБДД портативный бумажный наркотест, предназначенный для экспресс-анализа слюны на наркотики.

В МВД подчеркнули, что с их помощью будут проводить не само освидетельствование, а предварительную проверку водителей, «не ограничиваясь только органолептическими методами». Сегодня сотрудники ГИБДД ориентируются на пять признаков. Это запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица или поведение, которое не соответствует обстановке.

Экспресс-тесты помогут «в случае неочевидности наличия» у автомобилистов «характерных признаков алкогольного или наркотического опьянения», отметили в ведомстве.

— Отказ водителя от такой проверки не повлечет наступления каких-либо правовых последствий, — утверждают в пресс-службе МВД.

Сегодня проверка с помощью алкотестера проводится только в присутствии понятых, с обязательной видеосъемкой и заполнением протокола, отметил председатель МКА «Александр Тонконог и партнеры» Александр Тонконог. По ее итогам водителя могут направить на медицинское освидетельствование, отказ от него грозит лишением прав на 1,5–2 года и штрафом 30 тыс. рублей, добавил партнер юридической компании BMS Law Firm Алексей Гавришев.

Так как новая проверка будет считаться предварительной, протокола и понятых не потребуется, и под нее может подпасть фактически каждый водитель, считают опрошенные «Известиями» юристы.

Это косвенно подтверждает и пояснительная записка к проекту МВД. В ней сказано, что новая система «позволит проверить большее число водителей □...□ не только при проведении целевых профилактических мероприятий, но и в ходе выполнения повседневных задач» по контролю исполнения ПДД.

При положительном результате экспресс-теста водителя направят на медосвидетельствование для уточнения вида наркотика или количества выпитого спиртного, добавили в МВД.

Обоснованные подозрения

Президент независимой наркологической гильдии Руслан Исаев пояснил «Известиям», что сегодня есть проблема с выявлением водителей в состоянии опьянения. Например, люди, употребляющие наркотики, опасны за рулем, хотя их состояние может не проявляться внешне. С другой стороны, может возникнуть вопрос к качеству упрощенных тестов. Сложно оценить, насколько их результаты будут достоверными и легко ли их будет фальсифицировать, пояснил эксперт. Ведь в случае положительного результата водителя направят на освидетельствование, которое займет несколько часов.

Ранее сообщалось, что по нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» планируется закупить 9,3 млн тестов на алкоголь и 4 млн экспресс-тестов на наркотики.

Александр Тонконог подчеркнул, что для проведения проверок на алкоголь и наркотики у стражей порядка все-таки должны быть обоснованные подозрения — то есть они должны руководствоваться признаками, которые уже указаны в правилах освидетельствования. Он опасается, что новая инициатива позволит сотрудникам полиции проводить массовые проверки, в том числе на определенных территориях. Например, водителей с московскими номерами, скорее всего, будут чаще останавливать в период отпусков на юге страны. Здесь могут быть коррупционные риски, говорит юрист.

Алексей Гавришев, однако, уверен, что инициатива МВД может положительно сказаться на уровне безопасности дорожного движения. Однако она противоречит презумпции невиновности, ведь любой из водителей может считаться нарушителем ПДД. Юрист добавил, что в разных странах правила дорожного движения примерно одинаковые, но подход к освидетельствованию нетрезвых водителей различается. Зачастую водителей, чье поведение вызывает подозрения, сразу направляются на медицинское освидетельствование, а любые тесты, которые проводят непосредственно сотрудники полиции на дороге, носят исключительно информационный характер.

По данным ГИБДД за 11 месяцев 2019 года, в России произошло 131,8 тыс. ДТП, из них виновниками 12,9 тыс. (9,8%) стали водители, находившиеся в состоянии опьянения.

<https://iz.ru/956210/evgeniia-pertceva-elena-sidorenko/probirki-na-dorogakh-gibdd-khotiat-dat-pravo-proveriat-vsekh-voditelei-na-alkogol>

ТАСС; 2019.12.19; ; В "ЕДИНОЙ РОССИИ" НАМЕРЕНЫ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С ГРАЖДАНАМИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА НАЦПРОЕКТАМИ

Рабочая группа генсовета "Единой России" по реализации национальных проектов обеспечит взаимодействие с гражданами по вопросам контроля за их выполнением, такая задача уже поставлена перед первичными отделениями партии. Об этом в четверг сообщил сопредседатель рабочей группы, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, чьи слова приводит пресс-служба партии.

Ранее президент России Владимир **Путин** в ходе большой пресс-конференции отметил, что большинство целей, запланированных по нацпроектам на 2019 год, уже достигнуты. По словам главы государства, "в целом ситуация нормальная, под контролем". **Путин** также выступил против пересмотра целевых показателей нацпроектов, выразив мнение, что персональную ответственность за их достижение надо усиливать.

"Национальные проекты уже работают, есть финансирование и понимание приоритетов. Как отметил президент России Владимир **Путин**, личная ответственность за выполнение нацпроектов тоже есть, но нуждается в детализации и усилении", - сказал Никитин.

Одним из эффективных инструментов для выполнения этих задач, считает политик, может стать партийный контроль. "Основную задачу такого контроля мы видим в том, чтобы при реализации нацпроектов прежде всего учитывалась и не искажалась воля людей", - подчеркнул он.

По его словам, сегодня встречаются случаи, когда "пожелания людей не берутся в расчет, игнорируются их сигналы". "Такого быть не должно. Нужно прислушиваться к мнению людей и контролировать выполнение их воли", - уверен сопредседатель рабочей группы. Задача обеспечить взаимодействие с гражданами по контролю за реализацией нацпроектов, добавил он, уже поставлена перед первичными отделениями партии. "Национальные проекты во многом живой организм, который может корректироваться в зависимости от ситуации, но главное - нужно соблюдать обязательства, данные людям, не обманывать ожидания", - заключил Никитин.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-edinoj-rossii-namereny-vzaimodejstvovat-s-grazdanami-po-kontrolu-za-nacproektami>

ТАСС; 2019.12.20; РЕГИОНЫ ДФО УЛУЧШАЮТ АВИАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ЧТОБЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ "ПЛОСКИМИ" ТАРИФАМИ

Сохранение программы "плоских" тарифов на авиаперевозки в регионы Дальневосточного федерального округа (ДФО) мотивирует региональные власти к модернизации авиационной инфраструктуры, которая также помогает жителям не оказаться отрезанными от остальной России. Такое мнение выразили главы регионов ДФО.

"Плоский" тариф подразумевает фиксированную стоимость авиабилета, которая не меняется в зависимости от близости к дате вылета на момент покупки билета, уровня спроса и других факторов. Как заявил Владимир Путин на большой пресс-конференции в четверг в ответ на вопрос представительницы Камчатского края, программа "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой "Аэрофлот", отменена не будет. Практику также могут расширить на другие регионы, которые сейчас в программу не входят.

"В Сахалинской области весь 2019 год при поддержке федеральных властей мы работали над возвращением "Аэрофлота" на Сахалин, продолжением практики плоских тарифов, и запуском более вместимых самолетов по маршруту Южно-Сахалинск - Москва, - сказал ТАСС губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко. - В настоящее время заканчивается строительство нового аэропорта, который получил имя А.П. Чехова. Введение этого объекта в эксплуатацию позволит существенно увеличить пассажиропоток".

По словам Лимаренко, эти мероприятия были бы невозможны без поддержки президента страны. Губернатор Амурской области Василий Орлов на своей официальной странице в Instagram также отметил, что сохранение программы отвечает надеждам жителей Дальнего Востока. При этом власти также стараются модернизировать региональную авиационную инфраструктуру.

"Это общая проблема Дальнего Востока. У нас тоже вопрос стоит остро. Мы надеемся, что будет сохранена программа субсидированных перевозок. Ну и со своей стороны мы работаем - началось строительство новой взлетной полосы, которая позволит принимать воздушные суда всех типов. Это даст возможность работать с "Аэрофлотом" и программой "плоских" тарифов", - написал Орлов.

Для Магадана важно не только наличие "плоских" тарифов, но и количество рейсов, которые устраивало бы жителей области, сказал ТАСС губернатор Магаданской области Сергей Носов. "Проблема авиаперевозок в Магаданской области связана с большим количеством вахтовиков, летающих по плоским тарифам. И в самом Магадане купить билеты по "плоским" тарифам при четырех рейсах в неделю очень проблематично", - сказал глава региона.

Сохранение тарифов - гарантия мобильности

"Ответ Владимира Путина - это гарантия того, что дальневосточники смогут приобретать билеты по доступным ценам. Для субъектов, где авиация является по сути единственным способом обеспечения транспортной доступности с материком, это важнейшее решение", - сказал ТАСС губернатор Камчатского края Владимир Илюхин.

Врио губернатора Еврейской автономной области (ЕАО) Ростислав Гольдштейн также отметил востребованность программы субсидирования авиаперевозок. По его словам, возможность приобрести билет в центральную часть страны для жителей всего Дальнего

Востока и ЕАО в частности - фактор, позитивно влияющий на жизнь в регионе. Он помогает не только сохранять мобильность граждан, но и развивать добрососедские отношения между регионами, налаживать бизнес-взаимодействие, развивать образовательные и культурные связи.

"Для приморцев тоже, конечно, крайне важно сохранение ценовой политики, - сказал ТАСС губернатор Приморского края Олег Кожемяко. - В настоящее время "Аэрофлот" и его дочерняя компания "Россия" выполняют рейсы по "плоским" тарифам, которые не меняются в течение года. <...> Цена билета по "плоскому" тарифу в разы ниже стоимости по экономически обоснованному тарифу. Этот факт и объясняет огромный спрос на билеты до Москвы у жителей Приморского края круглый год".

"Плоские" тарифы

В этом году продажа авиабилетов "Аэрофлота" по "плоским" тарифам на следующий год началась в начале ноября - чуть позже, чем обычно. Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев согласовал "Аэрофлоту" индексацию стоимости авиабилетов на Дальний Восток на 2020 год на 4,3%, а также продление программы "плоских" тарифов.

Сейчас билет "Аэрофлота" из Москвы в Хабаровск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, в Магадан и обратно стоит 26 100 руб. На рейсах "России" (дочерний перевозчик "Аэрофлота") - 22 950 руб. Также программа "плоских" тарифов сейчас действует на рейсах из Москвы в Калининград и Симферополь (стоимость авиабилета туда-обратно 9 760 руб.).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-dfo-ulucsaut-aviacionnuu-infrastrukturu-toby-polzovatsa-ploskimi-tarifami>

ТАСС; 2019.12.20; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЧИТЫ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ

Намеченная модернизация аэропорта Кадала в Чите позволит снизить стоимость перелетов и расширить маршрутную сеть, сообщил в четверг журналистам губернатор Забайкальского края Александр Осипов. Также власти работают над привлечением пока отсутствующих в регионе авиакомпаний, которые бы работали по программе "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток.

"Плоский" тариф подразумевает фиксированную стоимость авиабилета, которая не меняется в зависимости от близости к дате вылета на момент покупки билета, уровня спроса и других факторов. Президент РФ Владимир Путин в четверг на большой пресс-конференции заявил, что программа "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой "Аэрофлот", отменена не будет, а саму практику также могут расширить на другие регионы, которые сейчас в программу не входят.

"Минтранс РФ готов расширить перечень субсидируемых маршрутов [связывающих Читу с другими городами], но нам надо как можно быстрее модернизировать аэропорт Кадала. Сейчас идет подготовка проектно-сметной документации, Росавиация провела соответствующий конкурс, заключила договор, проектирует модернизацию нашего главного краевого аэропорта <...> Это приведет к тому что, у нас появятся более экономичные типы судов, будет снижаться тариф. Благодаря этому, думаю, больше перевозчиков выйдет для полетов из нашего аэропорта в другие города", — сказал Осипов, не уточнив сроки начала модернизации.

Губернатор пояснил, что сейчас аэропорт Читы не способен принимать некоторые типы современных самолетов, что ограничивает возможности для расширения маршрутной сети и снижения цен.

"Авиационные перевозки, особенно магистральные, для нас являются критически важными, поскольку на поезде или автомобиле долго добираться до многих территорий Сибири и Дальнего Востока, а до некоторых — невозможно", — отметил глава региона.

Осипов добавил, что сейчас субсидируемыми билетами могут воспользоваться только некоторые категории льготников, большинство же граждан летают по коммерческим тарифам. Он также отметил, что в Забайкалье нет авиакомпаний, которые бы работали по программе "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, и власти региона работают над привлечением авиакомпаний к работе по этим тарифам.

Международный аэропорт Кадала — федерального значения. Он расположен в 14 километрах от Читы и состоит из двух терминалов — для внутренних и международных линий. С 2007 года входит в состав холдинга "Новаяпорт". Ежегодно услугами аэропорта пользуются более 350 тыс. жителей и гостей региона.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/modernizacia-aeroporta-city-pozvolit-snizit-stoimost-pereletov>

РБК; 2019.12.20; «В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦИФРОВИЗАЦИЯ ВСЕ ЕЩЕ ПРЕДМЕТ ДИСКУССИИ»

Как на практике происходит модернизация дорожной отрасли, РБК+ рассказала директор по экономике и финансам АО «ДСК «Автобан» Юлия Штрек.

— Какие тренды цифровизации дорожного строительства России вы бы выделили?

— Цифровизация в организации дорожного движения сейчас развивается большими темпами. Почему планы цифровизации отрасли оказались присоединены к нацпроекту о безопасных и качественных дорогах? Как раз потому, что он учитывает линейную часть, всех участников дорожно-строительного бизнеса и дорожного движения. Одна из главных целей проекта — снижение аварийности и смертности на дорогах. Поэтому не стоит удивляться, что практические инструменты цифровизации сегодня больше продвигают экстренные и оперативные службы — МЧС, ГИБДД. Это направлено на предотвращение ДТП.

В дорожном строительстве цифровизация — все еще предмет многочисленных дискуссий. Это не сарказм, учитывая, как устроена отрасль сегодня. Отсутствие актуальной нормативной базы мешает перейти к более решительным действиям в работе над цифровыми проектами. Структурно дорожно-строительный бизнес курируется Минстроем, при этом нашим основным заказчиком является **Минтранс**. С точки зрения совершенствования нормативной базы это доставляет немало хлопот. Минстрой разрабатывает обновленные нормативы, в первую очередь для промышленно-гражданского строительства. Линейное и, в частности, дорожное строительство имеет свои особенности, пока они в подобных планах выражены не явно.

Проекты цифровизации использования дорог — это автоматическое управление транспортными потоками, взимание платы за проезд по некоторым трассам, мониторинг дорожного движения. Они очень косвенно касаются непосредственного состояния дорог. Например, сегодня в России нет ни одной трассы или участка дороги, платного или бесплатного, которые были бы оснащены системой мониторинга состояния дорожного полотна, чтобы эти данные оперативно доводились до сведения эксплуатирующей организации или контролирующих органов. Такое оснащение позволило бы контролерам либо самим водителям быстро принимать адекватные меры: снижать скорость на проблемных участках, своевременно менять резину, соблюдать необходимую дистанцию между транспортными средствами. Да, сами транспортные средства становятся «умнее», беспилотники скоро станут нашей повседневной реальностью. На мой взгляд, частью «умного» движения должны стать не только они, но и сами дороги.

— Что мешает масштабной цифровизации непосредственно дорожного строительства?

— Наша отрасль серьезно регулируется государством. Существуют нормативы, которые определяют технологию, стоимость и другие параметры строительства вплоть до уровня плановой рентабельности. Принятые еще 20–30 лет назад, они не соответствуют современным процессам. Например, когда проект попадает в виде сметы в Главгосэкспертизу России, накладные расходы по ней не учитывают в полной мере динамику банковского процента или банковские продукты, которые «зашиты» в проект. В этих нормативах нет ничего про процессы модернизации, автоматизации, сложное трехмерное проектирование, календарное сетевое планирование. «Автобан» выделяет ресурсы на цифровизацию по мере возможности, но это инвестиции в развитие, решение о которых принимают акционер и руководство компании. Такое может себе позволить не каждая организация.

То, что решения о цифровизации строительной области принимает непосредственно организация, говорит о том, что государство пока не видит в этом приоритета. Есть много

разговоров, появились инициативные группы энтузиастов, инновационные центры. Но не хватает главного — чтобы такие меры системно прорабатывались со стороны властей.

— При этом «Автобан» заявляет о себе как о лидере по показателям цифровизации среди российских дорожно-строительных компаний. Что вы вкладываете в это понятие?

— Если посмотреть на рейтинг отраслей по уровню цифровизации и автоматизации, то на первом месте будут банки и телекоммуникационные компании, а на последнем — строительная отрасль.

С одной стороны, это плохо, с другой — позволяет нам использовать уже проверенные технологии и не взваливать на себя роль первопроходцев. За последнее два-три года мы реализовали целый портфель проектов по автоматизации и цифровизации, а также разработали и оцифровали свою собственную нормативную базу, чтобы оценивать экономику проектов. У нас есть система сбора оперативных данных в режиме онлайн, автоматизированное календарно-сетевое планирование и система информационного моделирования. Последняя заслуживает особого внимания, так как ее внедрение делает «Автобан» безусловным лидером на рынке дорожного строительства. Техника оборудована датчиками, которые контролируют маршрут, расход ГСМ, объем выполненных работ. Внедрены система 3D-нивелирования и беспилотные облеты для оперативной координации. Все данные отображены в едином информационном пространстве. Это дает возможность контролировать экономику и эффективность строительства.

— Как это выглядит в реальности?

— Представьте линейный дорожный проект протяженностью 100 км. Мы видим, что где-то необходим перенос коммуникаций, на этом участке надо вырубить лес, здесь проект проходит через населенный пункт, а через три месяца на всем участке замерзнет земля. Есть сотни факторов, которые надо учитывать. Чтобы уложить в головы столько вводных и оперативно их анализировать, абсолютно все сотрудники должны быть как минимум чемпионами мира по шахматам. Поэтому мы пытаемся упростить процессы с помощью ИТ-технологий, чтобы в достаточно жестких климатических и нормативных условиях строить качественно и в срок, а не по наитию. Имея дело с устаревшими шаблонами и ограниченными ресурсами — например, когда заказчик просит реализовать проект в два раза быстрее его нормативного срока строительства, — мы просто не имеем возможности обойтись без современных технологий.

— Почему компания делает акцент на проектах государственно-частного партнерства (ГЧП)?

— Для нас они интересны по двум причинам. Во-первых, у компании накоплен опыт реализации таких проектов, каждый из которых имел свои особенности. И по числу дорожно-строительных проектов в области ГЧП наша компания — лидер на рынке. Во-вторых, ГЧП дает возможность оптимизации проекта на стадии его реализации, в том числе с учетом внедрения новых материалов и технологий. Это позволяет нам, как генеральному подрядчику, привести экономику проекта в более привлекательное состояние.

— Как вышло, что вы в компании стали совмещать компетенции директора по экономике и финансам и CDO — Chief Digital Transformation Officer?

— Проекты, связанные с эффективностью, — это жизненно необходимая часть работы любого современного руководителя блока экономики. Подтверждение своих выводов о необходимости совмещения функций CFO и CDO я получила неожиданным для себя образом — посетив в прошлом году конференцию «Цифровые технологии» в ИЦ «Сколково» и услышав выступления коллег из НЛМК и «Северстали». Оказалось, что в этих компаниях процессы цифровой трансформации курируют финансовые директора. Выслушав их кейсы, я пришла к выводу, что интуитивно выбрала правильное направление развития: наиболее эффективный путь решения наших задач лежит в области межфункциональных знаний. Надо сказать, что коллеги из производственных подразделений меня поддерживают, что очень воодушевляет.

— Какие возможности дает такое совмещение функций?

— Во-первых, я стала свободно ориентироваться в современных цифровых технологиях и задачах, которые решает наш ИТ-блок, четко понимать, какие идеи они продвигают и при

помощи каких инструментов собираются реализовывать инициативы. Во-вторых, родная мне позиция финансового директора позволяет быстро и адекватно оценить эффективность предлагаемых решений для компании. Вот такая синергия.

<https://plus.rbc.ru/news/5df0ac5c7a8aa974146fc1de>

РБК ПЛЮС; ВЛАДИМИР МИРОНОВ; 2019.12.20; НОВЫЕ КИЛОМЕТРЫ НАЦПРОЕКТА

Начальная стадия нацпроекта о безопасных и качественных дорогах близка к реализации, утверждают российские власти. В 2020 году к нему добавится программа по строительству и реконструкции мостов и путепроводов.

Планы на 2019 год, намеченные в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД; общий бюджет — 279 млрд руб.), к концу декабря «будут, безусловно, выполнены». Об этом 25 ноября в рамках правительственного часа в Совете Федерации сказал министр транспорта Евгений **Дитрих**. Еще в августе эксперты Института экономики роста имени П.А. Столыпина в аналитической записке сообщали, что БКАД по итогам первого полугодия стал одним из трех нацпроектов, где были зафиксированы самые низкие показатели освоения бюджетных средств — всего 12,2%. Но официальные данные на конец осени выглядят уже оптимистичнее. «Общий процент кассового исполнения на сегодня по всем субъектам составляет 83,3%. Это более 90 млрд из 111,2 млрд руб.», — отчитался перед сенаторами Евгений **Дитрих**. Последняя сумма, по его словам, выделена на финансирование в текущем году самого масштабного и капиталоемкого федерального проекта «Дорожная сеть», входящего в структуру БКАД. Напомним, что помимо него нацпроект включает еще три федеральных проекта: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны РФ».

Всего, как сообщили РБК+ в пресс-службе Федерального дорожного агентства (Росавтодор), на реализацию задач нацпроекта из федерального бюджета регионам в 2019 году будет направлено 126,2 млрд руб. Причем 14,7 млрд руб. из них было выделено дополнительно только в ноябре по распоряжению правительства в формате «иных межбюджетных трансфертов».

Почти весь объем дорожных работ в регионах осуществлялся в рамках федерального проекта «Дорожная сеть». Как сообщили в пресс-службе **Минтранса**, в 2019 году доля дорог регионального значения, соответствующих нормативам, должна составить 44,1% в общей структуре таких трасс. Всего за шесть лет реализации нацпроекта показатель вырастет с 43,1% до не менее чем 50,9%, напомнили в пресс-службе Росавтодора. Протяженность дорог в нормативе по итогам 2019 года составит 218 тыс. км.

А вот план по приведению в порядок улично-дорожной сети (УДС) городских агломераций, как предполагают в **Минтрансе**, в этом году будет перевыполнен. «Доля нормативных УДС, судя по сообщениям из регионов, составит 60% при плановом показателе 46%», — говорят в пресс-службе ведомства. К 2024 году доля качественных дорог в городах и на прилегающих к ним территориях, согласно регламентам БКАД, должна вырасти до 85% (при стартовой цифре в начале реализации нацпроекта 42%).

В целом выполнение работ по укладке верхних слоев дорожных одежд по всем направлениям в рамках реализации нацпроекта на конец ноября было закончено почти на 97% — такие данные внесли субъекты РФ в программный комплекс оперативного управления «Эталон». При этом специалисты отмечают значительное улучшение качества выполненных работ. Технологии дорожного строительства действительно усовершенствовались за последние годы, говорит президент Ассоциации бетонных дорог, проректор по научной работе Московского автодорожного института Виктор Ушаков. Речь идет как об используемых инновационных дорожно-строительных материалах, так и о технике. «Сегодня, в частности, широко применяются технологии укрепления грунтов, как это было сделано при строительстве подхода к Керченскому мосту. Слои земляного полотна и оснований дорожной одежды возводились из местных грунтов, что существенно оптимизировало расходы», — отмечает эксперт. Появляются новые виды асфальтобетонных, принимаются меры по повышению качества дорожных битумов с

применением полимерно-битумных вяжущих, изменению требований к заполнителям, совершенствованию методов контроля качества работ, добавляет Виктор Ушаков.

Он подчеркивает, что повышение срока службы дорог, снижение эксплуатационных издержек невозможно без широкого внедрения при их строительстве и реконструкции цементобетонных покрытий и оснований. При этом выполнение ключевых задач в рамках БКАД, по словам эксперта, пока ведется только в плане улучшения качества асфальтобетонных покрытий. Если в ряде стран Европы, по данным ассоциации, доля цементобетонных дорог составляет от 13 до 50%, в США достигает 60%, то в России — не более 2%.

Мешают погода и юристы

В этом году дорожные работы, по данным Росавтодора, выполняются в 83 субъектах более чем на 6900 объектах. На 1015 из них работы продолжатся в следующем году. Регионами-лидерами по выполнению дорожных работ глава **Минтранса**, выступая в Совете Федерации, назвал Белгородскую, Самарскую, Пензенскую, Томскую, Новгородскую, Мурманскую, Ивановскую области, Удмуртскую Республику и Чеченскую Республику. «Всего работы завершены или находятся на финальной стадии в 70 субъектах», — отчитался он. При этом Евгений **Дитрих** признался, что шесть регионов «остаются в красной зоне» и с ними «министерство ведет индивидуальную работу».

В частности, в сентябре вице-премьер Максим **Акимов**, курирующий реализацию нацпроекта, и Евгений **Дитрих** на совещании в правительстве отчитали глав нескольких регионов, среди которых Крым, Забайкалье, Еврейская автономная область (ЕАО), Сахалинская, Приморская области и др., за срыв планов по реализации нацпроекта. В октябре председатель правительства Дмитрий **Медведев** назвал три региона-аутсайдера, где график дорожных работ выполняется со значительным отставанием: освоено менее 30% средств, выделенных на ремонт дорог. Это Приморье, Крым и Чукотка.

В качестве помех для реализации нацпроекта главы отстающих регионов называли разные причины. К примеру, губернатор Приморского края Олег Кожемяко сослался на проблемы с проектно-сметной документацией и затяжные дожди. Вице-премьер ЕАО Николай Канделя связал задержки с прошедшим через регион тайфуном «Линглинг». Зампред совета министров Крыма Юлия Жукова рассказала о проблемах с оформлением региональных дорог в собственность — из-за этого необходимые контракты были подписаны с большим опозданием, а работы начались только в конце августа.

Как объясняет президент Черноморского банка торговли и развития Дмитрий Панкин (банк участвует в финансировании инфраструктурных проектов в разных странах), такие причины действительно могут стать серьезным препятствием. Для многих инфраструктурных проектов, по его словам, требуются предварительная серьезная юридическая подготовка и экологическая оценка: «Если это дорожный проект, то часто все упирается в какие-то правовые ситуации, связанные, к примеру, с землеотводами. Деньги, бывает, выделены, а вот с имущественными делами местные власти решить вопрос долго не могут. И реализация проекта затягивается».

В Европе для этих целей в рамках программ национальных и международных институтов развития существуют специальные грантовые фонды, продолжает Дмитрий Панкин: «В России в свое время в ряде проектов тоже применялась подобная практика, когда гранты выделялись из фондов Всемирного банка, Европейского банка реконструкции и развития и др. Но сейчас такого нет. Поэтому на старте некоторых инфраструктурных проектов в России возникают задержки». Характерными примерами таких ситуаций эксперт называет проекты строительства объездных дорог в Уфе, Краснодаре и Ростове.

Почему гибнут люди

Одной из ключевых задач нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является повышение уровня безопасности на автотрассах. Как сообщили РБК+ в пресс-службе Росавтодора, к концу 2019 года количество мест концентрации ДТП должно уменьшиться на 8,3% от уровня 2017 года, который принят за 100%. К 2024 году точек аварийности должно стать вдвое меньше. Абсолютное количество таких точек при этом ни одно из ведомств не указывает.

Смертность на дорогах, согласно расчетам БКАД, должна снизиться в 3,5 раза. По данным Госавтоинспекции, за десять месяцев 2019 года количество ДТП сократилось на 3,5%, смертельных случаев стало меньше на 9,4%, ранений и увечий — на 2,9%.

Целевой показатель снижения смертности в результате ДТП к 2024 году до четырех человек на 100 тыс. населения еще до майских указов президента был установлен «Стратегией безопасности дорожного движения», одобренной правительством в январе 2018 года. Некоторые эксперты, однако, сомневаются, что результат будет достигнут. «Ни одной стране в мировой истории не удалось сократить смертность в результате ДТП в 3,5 раза за семь лет, как того требует нацпроект БКАД», — пишут в авторской статье «Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: подходы к оценке, тенденции и перспективы» научные сотрудники Института демографии НИУ ВШЭ Анастасия Пьянкова и Тимур Фаттахов (опубликована в журнале «Демографическое обозрение»).

В середине ноября президент Международной автомобильной федерации и спецпосланник генерального секретаря ООН Жан Тодт привел данные, по которым в прошлом году на российских дорогах погибло около 18 тыс. человек. В рейтинге по уровню смертности на дорогах в России и странах ОЭСР, составленном агентством «Эксперт РА» в июле 2019 года, Россия занимала 34-е место из 37 с показателем 12,4 смертельного случая на 100 тыс. жителей. Нашими «соседями» по рейтингу с примерно такими же результатами являются Турция, США и Чили. Минимальное число жертв на дорогах фиксируется в Швейцарии и Норвегии (2,7 смертельного случая на 100 тыс. человек).

Впрочем, главными причинами «дорожной» смертности в России Тодт называет не проблемы с качеством автодорог, а низкий уровень культуры на дорогах пешеходов и водителей, пьянство за рулем, недостатки в работе правоохранительных органов. В «Эксперт РА» при этом считают, что ситуация постепенно развивается в лучшую сторону. Российский автопарк в 1991–2018 годах увеличился в четыре раза и достиг 52 млн автомобилей, говорят в агентстве. При этом смертность в результате ДТП, несмотря на то что на дорогах стало гораздо теснее, за этот период сократилась вдвое — с 37 500 до 18 200 человек, или с 25,2 до 12,4 летального случая на 100 тыс. человек.

Одна из мер в рамках нацпроекта, призванная стимулировать дисциплину на дорогах, — установка приборов фото— и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения. По данным Росавтодора, в этом направлении транспортные власти России особенно преуспели, установив в 2018–2019 годах почти 3,5 тыс. приборов (плюс 38% к базовому уровню 2017 года при плановых 11%).

Мосты в уме

Главная цель будущего года — возможное включение в нацпроект нового федерального проекта «Мосты и путепроводы», об этом на заседании проектного комитета нацпроекта недавно рассказал первый заместитель главы **Минтранса** Иннокентий Алафинов. Ранее министерством по этой теме был подготовлен проект федеральной программы, объединяющей работы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений на региональных и местных автодорогах, строительство новых искусственных сооружений, мостовых переходов и прочих объектов, необходимых для формирования транспортного каркаса страны.

В рамках программы, в частности, заявлено к реализации более 3900 объектов аварийных и предаварийных искусственных сооружений общей протяженностью более 190 тыс. погонных метров, 486 путепроводов через железнодорожные пути, в 21 субъекте РФ необходимо строительство крупных мостовых переходов. Общий объем финансирования, которое потребуется на выполнение этих задач, превышает 1,1 трлн руб. Итоговая версия программы «Мосты и путепроводы» будет вынесена на правительственную комиссию по транспорту в декабре, добавил Иннокентий Алафинов.

<https://plus.rbc.ru/news/5df0aaef7a8aa98038e802e7>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.12.19; ВЫБРАН КУРС. ВИДНА РАБОТА

Ульяновская область нацелена на максимальное достижение показателей БКАД.

Дорожно–строительный сезон фактически завершен. 83 российских региона принимали участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», вели масштабные работы по приведению в нормативное состояние региональных трасс и городских магистралей.

Работы выполнены в 70 субъектах РФ. Среди регионов – лидеров по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона, – Белгородская, Самарская, Пензенская, Томская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, Удмуртская и Чеченская республики.

Во многих субъектах РФ уже начата подготовка к дорожно–строительному сезону 2020 года. Заключены контракты на выполнение работ по 1,1 тыс. объектов, что составляет порядка 40% от общего предполагаемого объема работ на следующий год. До конца года необходимо иметь не менее 60% законтрактованных объемов будущего года, а до марта регионам и городам нужно провести торги по всем объектам. Доля контрактов жизненного цикла, предусматривающих не только ремонт, но и содержание дорог, составляет 10,8% от общего числа госконтрактов.

Цели, задачи, проблемы

Не составляет исключения и Ульяновская область, где также формируются планы ремонта участков автомобильных дорог областного значения на 2020 год и где накоплен хороший опыт по реализации нацпроекта. Согласно данным системы оперативного управления «Эталон» по состоянию на 3 декабря 2019 года в план–график торгов включены 80 объектов, 79 из них уже законтрактованы.

В 2020 году в регионе планируется заключить два государственных контракта жизненного цикла на автомобильные дороги Солдатская Ташла – Кузоватово (70,5 км) и Усть–Урень – Астрадамовка – Шатрашаны с выходом на границу области (41,4 км). В настоящее время заключен шестилетний контракт жизненного цикла на автомобильную дорогу Димитровград – Узюково – Тольятти протяженностью 33,6 км.

На федеральных трассах в пределах региона отремонтируют порядка 40 км, в муниципалитетах – 447 объектов, или 300 км дорог.

«В бюджете Ульяновской области на следующий год в полном объеме заложены средства на ремонт дорог, обеспечение безопасности дорожного движения, обновление подвижного состава пассажирского транспорта. В 2020 году в регионе приведут в нормативное состояние более 450 км трасс. Продолжится реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Запланировано привести в нормативное состояние участки общей протяженностью 115,8 км, из них 95 км – на областных объектах, 20,8 км – на улично–дорожной сети Ульяновска. Необходимо приложить максимум усилий для достижения показателей нацпроекта в следующем году», – заявил губернатор Сергей Морозов.

В 2019 году регион показал хорошие результаты при реализации нацпроекта БКАД, подрядные организации приобрели уникальный опыт строительства и реконструкции автодорог, внедрения новых технологий и материалов. Пожалуй, за последние 30 лет здесь не проводили такого масштабного обновления.

В 2019 году в Ульяновской области отремонтировали 578 км автодорог, из них 78 км федеральных дорог, 210 км – областных и 290 км – местных. На реализацию нацпроекта БКАД в 2019 году были направлены 2,3 млрд руб., за счет чего отремонтированы 50 участков дорог общей протяженностью 112,7 км. Итог – увеличение до 45% доли региональных трасс, соответствующих нормативным требованиям, и до 68,4% – доли областных и местных дорог в нормативе в границах Ульяновской городской агломерации. Вместе с тем на примере Ульяновской области можно как в капле воды рассмотреть проблемы, с которыми сталкиваются подрядчики при проведении дорожных работ в любом регионе. Это и отсутствие авансирования работ, и рост цен на материалы в пик строительного сезона, и обеспечение исполнения гарантийных обязательств, и несогласованность с коммунальными службами при проведении дорожных ремонтов.

Например, серьезно влияют на стабильность работы предприятий сезонные колебания цен на битум и инертные материалы. «Щебень марки 1200 фракции 5–20 мм зимой стоил 1350 руб./т, в августе цена поднялась до 1700 руб./т, и это без учета стоимости погрузки–выгрузки, что еще добавляет 150 руб./т, и транспортировки. Цены на дизтопливо, битум также растут и существенно превышают цены, заложенные в контракте, – рассказал главный инженер ООО «Русь» Олег Чалдин. – У нас есть собственное битумохранилище, что позволяет сделать запас порядка 1,5 тыс. т битума, купленного по минимальной цене (14 тыс. руб. /т). Однако этих объемов не хватает на весь дорожный сезон. Скажем, в этом году общая потребность в битуме составляет 3,5 тыс. т. Запасы битума начинаем использовать, когда цены на него достигают своего пика (19–25 тыс. руб./т). За счет этого резерва удастся нивелировать сезонное колебание цены на битум, которая может варьироваться до 60%».

Сегодня официальный мониторинг цены ведется по отпускным ценам завода–производителя. Но это совсем не то же, что итоговые покупные цены у подрядчика дорожных работ, поскольку существующая система торгов не исключает посредников между заводом и подрядной организацией. Поэтому ООО «Русь» планирует увеличить количество емкостей для хранения битума.

Надо сказать, что в России общая годовая потребность в дорожном битуме к 2024 году составит порядка 9 млн т. Производственные мощности российских нефтеперерабатывающих заводов дают 11,7 млн т в год и теоретически могут обеспечить потребность в битуме, но главное условие, считают подрядчики, – равномерное круглогодичное производство.

Не случайно по итогам совещания, прошедшего в октябре 2019 года в Екатеринбурге, одно из поручений **Минтрансу** России и Минэнерго России касалось создания битумных хранилищ в регионах с наибольшей концентрацией объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог.

В Ульяновскую область все инертные материалы завозятся с Урала. Это прежде всего щебень фракций 5–20 мм и 0–10 мм. С переходом на новые ПНСТ дорожники должны использовать фракции щебня: 0–4 мм, 4–8 мм, 8–11 мм, 8–16 мм, 11–16 мм и 4–16 мм. Однако не все карьеры готовы выпускать щебень таких фракций. «Их можно пересчитать по пальцам: ООО «Сангалыкский диоритовый карьер», ОАО «Орское карьероуправление» и Саткинское месторождение, – говорит Олег Чалдин. – Щебень из местных карьеров обладает невысокой прочностью (марка 400–600), его можно использовать при укреплении обочин, на бетонных работах, при стабилизации земполотна, а для асфальтобетона нужен щебень марок 1000–1200–1400».

Тем не менее некоторые подрядчики используют местные инертные материалы. Например, ООО «Инждорстрой» приобрело местный карьер, где производится щебень марки 400–600. «Это позволило нам частично отказаться от привозных щебней, с которыми в этом году возникли проблемы, особенно с узкими фракциями, – сообщил генеральный директор предприятия Владимир Парамонов. – Карьеры оказались не готовы к переходу на узкие фракции, поставили нас в длинную очередь, из–за чего даже пришлось приостанавливать работы. Чтобы избежать таких ситуаций в будущем, мы планируем приобрести дробильную установку и будем дробить щебень, добываемый на нашем карьере, чтобы к началу строительного сезона накопить достаточные объемы щебня узких фракций».

Самый болезненный вопрос для подрядчиков – нестабильное финансирование. Да, заказчик рискует, если авансирует недобросовестного подрядчика, но в свою очередь добросовестный подрядчик без аванса тоже несет финансовые риски, считает Владимир Парамонов. «Мы стараемся выполнять свои обязательства по контрактам в полной мере, но задержки с финансированием для таких небольших предприятий, как наше, являются серьезной финансовой нагрузкой. В этом году мы работаем без аванса, что не способствует нашей финансовой стабильности, снижает прибыльность предприятия. Поэтому и приходится основные дорожно–строительные материалы покупать в разгар сезона по завышенным ценам, хотя при наличии свободных денежных средств можно было сделать запасы зимой. Хотелось бы, чтобы финансирование шло вовремя или осуществлялись короткие транши за выполненный объем работ», – заявил он.

Солидарен с коллегой и директор ООО «Русь» Александр Шадышков: «Мы работаем в основном по контрактам, финансируемым из областного бюджета. Муниципалитеты не всегда вовремя оплачивают работы, а материалы и запасные части мы приобретаем по предоплате, поэтому вынуждены брать кредиты, строго выдерживая график погашения. Естественно, это накладывает свой отпечаток на деятельность предприятия».

Тема авансирования дорожных работ регулярно поднимается на различных уровнях. Так, по итогам Госсовета 26 июня 2019 года дано поручение Министерству финансов РФ: в процессе подготовки бюджетных документов на 2020–2022 годы предусмотреть возврат выделенного аванса до 30% по решению заказчика «живыми» деньгами. Одно из поручений касалось предложений по установлению особенностей выплаты авансов при исполнении контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением дорожной деятельности, в отношении обязательств, по которым осуществляется казначейское сопровождение.

С этого года Ульяновская область перешла на новые, передовые материалы при выполнении ремонта дорожного полотна. Для контроля качества используется современное лабораторное оборудование, которым оснастили как департамент автомобильных дорог Ульяновской области, так и предприятия подрядчиков. Новые приборы предназначены для испытания асфальтобетона на колееобразование, битума на старение, а также для подбора состава смесей дорожного покрытия и изготовления образцов.

Новый подвижной состав

Одной из задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является обновление подвижного состава в регионах РФ. В течение пяти лет, с 2020 по 2024 год, из федерального центра на эти цели будут выделены 20 млрд руб. в качестве субсидий на часть стоимости транспорта. Подать заявку на обновление подвижного состава может любая из 104 городских агломераций, участвующих в нацпроекте. В лизинг можно взять транспортные средства большого и особо большого класса: автобусы на газомоторном топливе, электробусы, троллейбусы и трамваи.

Потребность городских агломераций в обновлении подвижного состава городского пассажирского транспорта составляет более 15 тыс. машин. Около 60% – это автобусы на газомоторном топливе, но с учетом среднерыночной стоимости запрос на электротранспорт превышает запрос на автобусы.

В Ульяновской области на пассажирских перевозках автомобильным транспортом по областным междугородным и пригородным маршрутам задействованы 800 единиц подвижного состава различной вместимости. Из них 350 единиц были приобретены с 2013 по 2019 год. Таким образом, доля автобусов со сроком эксплуатации до 5 лет в общем количестве автобусов организаций автомобильного транспорта составляет 44%. По состоянию на 1 октября 2019 года пассажирским автомобильным транспортом по пригородным и междугородным автобусным маршрутам перевезены более 1 млн человек.

Для повышения комфортности перевозок в Ульяновской области продолжается обновление пассажирского транспорта. В 2019 году закуплены и введены в эксплуатацию 36 автобусов на маршрутах Димитровграда, из них 11 работают на метане, 22 автобуса СимАЗ задействованы на маршрутах ПАТП–1 в Ульяновске. До конца года обновление подвижного состава будет продолжено, в целом автобусный парк региона будет пополнен 100 машинами.

На «зеленой» волне

Ульяновск не пошел по пути многих других городов и сохранил трамваи. 80% всех трамвайных путей в областном центре выделены, не пересекаются с автодорогами. В 2018 году услугами электротранспорта воспользовались 30 млн человек, поэтому для удобства пассажиров в городе выстраивается приоритетное движение для трамваев, создаются условия для повышения скорости на трамвайных маршрутах.

«В Ульяновске необходимо заменить порядка ста трамваев, срок эксплуатации которых превышает 25 лет. Сейчас мы готовим программу, чтобы в 2020 году на улицы Ульяновска вышли новые, современные трамваи, разработали модель закупки новых вагонов, – сказал первый заместитель председателя правительства Ульяновской области

Андрей Тюрин. – Стоимость одного вагона – 35 млн руб., даже с учетом федеральной компенсации в размере 8 млн руб. вагон будет стоить 27 млн руб. Всего на эти цели необходимо более 2 млрд руб., для нас это очень большие деньги. Требуется модернизация и путевое хозяйство, на многих участках необходимо заменить рельсы. Поэтому мы заинтересованы в том, чтобы принять участие в федеральной программе по содействию регионам в замене электротранспорта».

Губернатор Сергей Морозов также поставил задачу – сделать Ульяновскую область самым электромобильным регионом страны, однако сегодня здесь эксплуатируются только 11 электромобилей. «Перед нами стоит задача – создать полноценную заправочную инфраструктуру, поскольку ее отсутствие сдерживает развитие этого вида транспорта. В этом году принят закон Ульяновской области, освобождающий владельцев электромобилей от уплаты транспортного налога, разрабатываются дополнительные требования к госзакупкам автомобилей с электрическим приводом для государственных и муниципальных нужд», – проинформировал министр промышленности и транспорта Ульяновской области Дмитрий Вавилин.

Региональные власти разработали дорожную карту, которая включает в себя мероприятия по стимулированию использования «зеленого» транспорта и созданию всей необходимой инфраструктуры на период 2019–2024 годов. В 2020 году в Ульяновской области установят 10 зарядных станций для электромобилей. Плановая реализация дорожной карты позволит до 2024 года достичь регионального показателя в 4 тыс. электромобилей.

В Ульяновской области выпускают автобус СимаЗ на шасси Isuzu, предназначенный для перевозки 54 пассажиров на городских и пригородных маршрутах. В текущем году была запущена в производство новая модель автобуса, работающего на метане.

«Перевозчики поняли, что в условиях постоянного роста цен на дизтопливо выгоднее работать на природном газе. Поэтому мы готовы развивать пассажирский транспорт, работающий на альтернативных видах топлива, – подчеркнул Дмитрий Вавилин. – Большие надежды возлагаем на завод «СИМАЗ». Новый автобус в сентябре прошел все ступени необходимой сертификации. В 2019 году будут произведены примерно 300 единиц техники, а в 2020 году – 700, 80% из них – модели, которые работают на природном газе».

Сегодня в Ульяновской области работают четыре станции для заправки природным газом, к концу 2019 года будут введены в эксплуатацию еще четыре. До 2024 года в регионе планируется сформировать заправочную сеть, куда войдут порядка 20 автозаправочных газовых станций, а количество ТС, работающих на природном газе, должно достигнуть 2,2 тыс. единиц.

Большое внимание в регионе уделяется развитию интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Количество камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения увеличено до 205 комплексов (160 стационарных, 37 передвижных и восемь мобильных).

В рамках внедрения ИТС на территории Ульяновской области оборудуют метеостанцию в Инзе, а до 2024 года таких станций станет пять. Внедрена система видеонаблюдения за дорожной обстановкой: 752 камеры работают на дорожной сети Ульяновска, 24 – на региональных трассах.

Перспективное направление

Как известно, **Минтранс** России предлагает включить в нацпроект БКАД еще один федеральный проект – «Мосты и путепроводы». Разработана программа приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений и мостов на региональных и местных автодорогах. Всего заявлены более 3900 объектов с общим объемом финансирования свыше 370 млрд руб. В настоящее время определяются источники финансирования программы.

Хорошие показатели, достигнутые Ульяновской областью при выполнении нацпроекта, стали решающим фактором при принятии решения на федеральном уровне о выделении региону 500 млн руб. на строительство левобережной развязки Президентского моста. Работы на этом объекте начнутся в 2020 году. Планируется выполнить перенос коммуникаций, устройство объездной дороги, строительство путепроводов через автодорогу Ульяновск – Димитровград – Самара, возведение насыпи земполотна кольцевой развязки и подъездных путей к ней.

В целом в регионе нет мостов, на которых из-за плохого состояния требуется закрывать движение автотранспорта, тем не менее порядка 120 мостов требуют ремонта, стоимость которого может варьироваться от 10 млн руб. до 120 млн руб. Деньги немалые. Но региональные власти оперативно реагируют на запросы жителей. Например, 1 декабря на личном приеме граждан к губернатору обратились жители села Заречное Барышского района с просьбой оказать содействие и привести в порядок два мостовых перехода, чтобы обеспечить безопасный проезд. Мост через реку Малая Свияга в селе Заречное протяженностью 24 м был построен в 1985 году и с тех пор ни разу не ремонтировался. Сергей Морозов распорядился изыскать 7,5 млн руб. для восстановления мостов и в 2020 году провести работы.

В условиях все возрастающих затрат на дорожное и транспортное строительство и поддержание транспортной инфраструктуры среди перспективных направлений находятся строительство и реконструкция мостов на основе использования новых материалов. Так, в 2019 году в Ульяновской области, в рабочем поселке Языково Карсунского района, построен уникальный мост из полимерных композитных материалов. Производство композитов выбрано в качестве одного из перспективных направлений развития региона.

Еще одно перспективное направление в мостостроении – использование алюминиевых сплавов. «К основным преимуществам алюминия относятся легкий вес, высокая коррозионная стойкость, небольшие затраты на эксплуатацию и содержание, эстетичный внешний вид, – прокомментировал директор ЗАО «Институт Гипротрансмот–Ульяновск» Сергей Чурбаков. – Сплавы из алюминия, применяемые в мостостроении, по прочности сопоставимы со сталью. Если сталь при низких температурах становится хрупкой, то алюминий, напротив, набирает прочность, лучше показывает себя в зимних условиях. К тому же пролетные строения из алюминия не требуют покраски, что делает их более выгодными при эксплуатации. Их анодируют – покрывают защитной оксидной пленкой, которая служит многие годы без необходимости ее восстановления».

В июле 2019 года Минстрой России утвердил свод правил на проектирование новых и реконструируемых пешеходных мостов из алюминиевых сплавов, что позволит применять в мостостроении самые передовые технологии и методы проектирования, использовать современные алюминиевые сплавы, подходящие для эксплуатации в климатических условиях России. «До сих пор для каждого нового проектируемого пешеходного моста из алюминиевых сплавов разрабатывались специальные технические условия (СТУ), что увеличивало стоимость и сроки проектирования, – пояснил Сергей Чурбаков. – Благодаря новому СП можно будет разрабатывать типовые проекты мостов. Это сделает их еще более привлекательными по своим технико-экономическим параметрам, позволит снизить расходы федерального и региональных бюджетов на всех этапах проектирования, строительства и эксплуатации, что в полной мере соответствует реализации ключевых целей нацпроектов. Утвержденный свод правил начнет действовать в ноябре 2019 года и позволит распространить в России передовые технологии использования алюминия для возведения современных, безопасных, экологичных и эстетичных мостовых конструкций».

<http://transportrussia.ru/item/5337-vybran-kurs-vidna-rabota.html>

ТАСС; 2019.12.19; МЕДВЕДЕВ: ОКОЛО 235 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство РФ выделит около 235 млрд рублей на развитие сети автодорог. Об этом заявил на заседании кабмина премьер-министр России Дмитрий **Медведев**.

"Весьма значительные ресурсы - около 235 млрд рублей направим на развитие сети автомобильных дорог и соответствующей инфраструктуры. Деньги позволят выполнить ряд мероприятий в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", усовершенствовать дорожное хозяйство в городах, где проживает более 300 тысяч человек, и модернизировать трассы регионального, муниципального и местного значения в десятках регионов", - сказал **Медведев**.

По его словам, эта сумма состоит из четырех межбюджетных трансфертов. "Первый предполагается выделять в течение ближайших лет для внедрения интеллектуальных

транспортных систем. Второй позволит укрепить транспортную связанность между центрами экономического роста. Ну и также мы направим деньги на реализацию национального проекта "Безопасные и качественные дороги" в 41 регионе страны", - добавил премьер-министр.

Как заявил **Медведев**, еще более 154 млрд рублей на ближайшие три года пойдут на реализацию ведомственной программы содействия развитию автомобильных дорог регионального, муниципального и местного значения. "Это тоже очень важно, поскольку во многих регионах, к сожалению, эти дороги вообще длительное время не приводились в порядок, их получит 40 регионов", - сказал **Медведев**.

<https://tass.ru/ekonomika/7379741>

ТАСС; 2019.12.19; БОЛЕЕ 20 КМ АВТОДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЯКУТСКЕ В 2020 ГОДУ

Ремонт 22 км автодорог пройдет в Якутске в 2020 году в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". На эти цели предусмотрено почти 1,6 млрд рублей, сообщила в четверг пресс-служба администрации города.

"В рамках приоритетного национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в 2020 году в столице [Якутии] будет отремонтировано 22 км дорог", - говорится в сообщении.

Как сообщил начальник управления дорог Якутска Валерий Домотов, в следующем году будут отремонтированы улицы с интенсивным движением, а также большим числом ДТП, при этом часть улиц были включена в список по обращениям жителей. "Еще один немаловажный критерий, определяющий выбор, - мнение горожан, полученное в рамках общественных обсуждений, письменных обращений", - цитирует пресс-служба Домотова. По данным пресс-службы администрации города, в 2019 году в Якутске в рамках нацпроекта было отремонтировано почти 26 км дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bole-20-km-avtodorog-otremontiruyut-v-akutske-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.12.20; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧАТ 731 МЛН РУБ. НА СОЗДАНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ ЛЕДОВОЙ АРЕНЫ

Новосибирская область в 2019 году получила по нацпроекту "Безопасные и качественные автодороги" 731 млн рублей для создания дорожной инфраструктуры около строящегося ЛДС в Новосибирске, в котором планируется проводить соревнования в рамках международного чемпионата мира по хоккею в 2023 году. Об этом в четверг в пресс-центре ТАСС сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский.

"Мы отработали с федеральным центром, и нам выделили дополнительно федеральных денег именно на дороги по нацпроекту — в конце года уже 731 млн рублей на объекты, которые обеспечивают транспортную доступность к строящемуся ледовому дворцу спорта", — сказал Костылевский.

По словам министра, федеральное финансирование рассчитано на создание пяти транспортных объектов.

Ранее сообщалось, что Международная федерация хоккея утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novosibirskie-vlasti-polucat-731-mln-rub-na-sozdanie-doroznoj-seti-dla-ledovoj-areny>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.12.19; ОТВЕЧАТЬ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

Государственная компания «Автодор» презентовала концепцию перспективной опорной сети автодорог до 2035 года.

В Москве прошла конференция «Скорость. Безопасность. Комфорт», приуроченная к 10-летию Госкомпании. В рамках конференции и была презентована концепция. В разработке документа принимали участие Росавтодор и Аналитический центр при Правительстве РФ.

Ряд планируемых магистралей уже упомянуты в «дорожной» части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры: это международный коридор «Европа – Западный Китай» (в который входят новая скоростная автомобильная дорога М–11 Москва – Санкт–Петербург, строящаяся ЦКАД, М–12 Москва – Казань), ответвления в сторону Самары, Оренбурга до границы с Казахстаном, а также обходы 12 городов.

Первый блок концепции предусматривает строительство автодорог для обхода Московского региона. Так, к 2035 году планируется построить магистраль, которая соединит М–11, Ярославль, Кострому, Кировск и Пензу, включив в себя существующие дороги, которые будут расширены. По схожему сценарию будет создана новая трасса Самара – Саратов – Волгоград – Краснодар. Реконструкция дорог к 2035 году планируется по направлениям Саратов – Тамбов – Орел – Смоленск – Псков – Санкт–Петербург, Тамбов – Арзамас и Саратов – Арзамас.

Второй блок – дороги Юга России и Черноморского побережья. До 2030 года на базе существующей сети появится магистраль Дербент – Махачкала – Грозный – Нальчик, которая в обход Краснодара вольется в М–4 «Дон». Будут реконструированы и расширены дороги от Волгограда через Астрахань в Грозный. До конца текущего года Госкомпания планирует завершить разработку транспортной модели всей территории Южного федерального округа.

Другое направление – «хорда» на восток. К 2030 году появится новая трасса от Набережных Челнов до Екатеринбурга. К 2035 году до первой категории доведут дорогу от Екатеринбурга до Тюмени, Омска, Новосибирска, Кемерово с продолжением в сторону Хабаровска. В итоге должна появиться магистраль, которая свяжет Санкт–Петербург и Дальний Восток. В самом дальневосточном секторе к 2035 году планируется новая дорога между Комсомольском–на–Амуре, Хабаровском и Владивостоком.

В настоящий момент в России насчитываются 5,1 тыс. км магистралей (автодорог высшей технической категории). Согласно концепции протяженность скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации к 2035 году может составить порядка 17,6 тыс. км (включая подъезды к скоростным дорогам, участвующие в формировании непрерывной сети, для которых допускается II категория), или около 25% от общей протяженности федеральных автомобильных дорог. Скоростными дорогами будут охвачены 44 региона Российской Федерации, где проживает 75% населения страны и на долю которых приходится 72% общероссийского валового регионального продукта. «Автодор» ожидает ускорения перемещения грузов и пассажиров: от границы с Белоруссией до границы с Казахстаном время в пути сократится с 27 до 18 часов, от Екатеринбурга до Черноморского побережья – с 33 до 22 часов.

Изначально концепцию развития скоростных дорог до 2030 года Госкомпания «Автодор» представляла в 2015 году, однако тогда она не была утверждена. На заявленные цели требовалось 7,8 трлн руб. Стоимость реализации новых планов первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов оценил как «достаточно большие деньги». «Минтранс готов обсуждать вопрос использования средств не только Фонда национального благосостояния, но и средств федерального бюджета и привлекать частные инвестиции», – сказал он. Заместитель председателя правления по инвестициям и стратегическому планированию Государственной компании «Автодор» Георгий Чичерин добавил, что участие частного капитала ожидается в объеме 20–30%.

Свои соображения по поводу новых планов Госкомпании и существующего положения дел в дорожной отрасли высказали ряд специалистов на экспертной сессии «Маршрут построен». Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков отметил, что основной задачей на сегодня является сохранение существующей сети. Для этого необходимо довести до нормативного состояния региональные автодороги – так же, как это было сделано с дорогами федерального значения. Но этого мало, необходимо нагнать отставание по строительству

новых дорог, и в первую очередь – хордовых направлений, которые предлагает в своей концепции «Автодор».

Впрочем, для реализации этих планов необходимо снять ряд барьеров, уверен Григорий Волков. Во-первых, это градостроительные барьеры, в частности, затягивание сроков строительства из-за переносов инженерных коммуникаций и «взаимоотношений с сетевыми компаниями». Второй блок – нововведения в законодательстве, касающиеся ГЧП. Речь идет о законопроекте «О защите и поощрении капиталовложений», который Правительство РФ внесло на рассмотрение в Государственную думу. Документ формирует новые положения законодательства об инвестиционной деятельности и вводит институт соглашения о защите и поощрении капиталовложений. Часть участников рынка считает, что внедрение принципов законопроекта приведет к остановке уже запущенных концессий и проектов ГЧП. «Мы будем просить, чтобы эти инициативы на Госкомпанию не распространялись, – сказал Григорий Волков. – Если появятся изменения, то нам придется подготовить предложения, которые позволят завершить существующие проекты, предусмотренные Комплексным планом (в действующих условиях). За это время станет понятно, где эти инициативы могут помочь, а где – нанесут вред».

По мнению директора Института экономики транспорта ВШЭ, председателя Общественного совета при Минтрансе России Михаила Блинкина, по количеству автодорог в России наблюдается «жуткое отставание». По этому показателю в рейтинге Всемирного экономического форума Россия находится во второй сотне. По словам эксперта, в США и Европе дорожная сеть равномерно распределена по территории стран, а в РФ основные трассы сосредоточены вокруг столицы. Михаил Блинкин еще раз повторил любимую им интенцию, что за пользование дорогами надо платить так же, как мы постоянно платим за мобильную связь. «Идея простая: за трафик надо платить. В дорожном хозяйстве этот принцип рано или поздно заработает», – считает он. Эксперт также отметил, что сейчас нужны «концептуальные перемены» по темпам строительства. В Китае ежегодно вводятся 5–11 тыс. км дорог высшей технической категории, а в России – в лучшем случае 200–400 км.

В свою очередь генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» Алексей Журбин задался вопросом: какими силами будут реализованы столь амбициозные задачи? На сегодняшний день дорожные подрядные организации переживают не лучшие времена. По данным Росстата, на 2005 год убытки в строительной отрасли составляли 18 млрд руб. в год, к 2015 году – уже 320 млрд руб. А с 2016 года такая статистика вообще не ведется. Алексей Журбин предложил программу–максимум, выполнение которой позволит приблизиться к заявленным целям. В числе приоритетных задач – перейти на контракты Международной федерации инженеров–консультантов ФИДИК. Также необходимо применять международную практику ценообразования, при которой действуют не государственные расценки, а региональные центры ценообразования мониторят единичные расценки подрядчика на строительных торгах и уже статистическими методами выводят среднюю цену на все виды работ. При этом функция экспертизы должна быть передана заказчику, а в органах государственной экспертизы должны остаться лишь функции рассмотрения обоснования инвестиций для включения в государственные целевые программы. «Заказчик будет сам решать, обращаться ему в государственную экспертизу или в негосударственную. Это общемировая практика, к которой нужно стремиться», – резюмировал Алексей Журбин.

<http://transportrussia.ru/item/5336-otvechat-na-vyzovy-vremeni.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.12.19; ИННОВАЦИОННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

«Цифровые двойники» стали неотъемлемой частью пассажирского транспорта.

«Развитие цифровой инфраструктуры пассажирского транспорта» – так называлась конференция, организованная ПАО «Сбербанк». Обсуждаемые вопросы касались организации мультимодальных пассажирских перевозок, развития систем искусственного интеллекта в пассажирском транспорте, оплаты проезда на различных его видах.

Открывая конференцию, заместитель председателя правления ПАО «Сбербанк» Анатолий Попов подчеркнул, что интерес банка прежде всего направлен на сферу пассажирских перевозок транспортной отрасли и на то, что крупнейший банк страны собирается изменить в этой части.

Пассажирский транспорт долгое время оставался одним из тех направлений, где оплата проезда осуществлялась, что называется, живыми деньгами. И это в то время, когда безналичные расчеты уже шагнули в торговлю, в систему ЖКХ. Однако в последнее время безналичный расчет в транспорте прогрессирует, и сегодня Россия в этом отношении выглядит очень неплохо на фоне других государств. Что же касается Сбербанка, то он по некоторым позициям, а именно, по части расчетов через сервисы Samsung Pay и Apple Pay, можно сказать, впереди планеты всей. Почему?

– Дело в том, что здесь сошлись интересы транспортной отрасли и банка, имеющего очень развитую платежную инфраструктуру, благодаря которой он ежемесячно обслуживает более 2 млрд платежей, – пояснил Анатолий Попов, – и наша задача не допустить ни одного сбоя.

Еще один важный момент касается решения вопроса по созданию единого «кошелька». Главным образом речь идет о клиентах Сбербанка, которые путешествуют по России и пока вынуждены в разных городах использовать различные платежные решения. Естественно, это неудобно.

– Нам нужно универсальное платежное средство, которое объединило бы все «кошельки», в том числе и для оплаты проезда в пассажирском транспорте, – отметил Анатолий Попов. За путешествия с комфортом, за удобные сервисы, за создание единого цифрового пространства выступают и Российские железные дороги. Директор по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгений Чаркин напомнил, что советом директоров госкомпании принята Стратегия цифровой трансформации РЖД до 2025 года.

В рамках проекта РЖД сформирует восемь цифровых платформ, каждая из которых представляет технологические решения для взаимодействия участников транспортного рынка. В общей сложности РЖД планирует реализовать более 50 «цифровых проектов».

– Упор делается на мультимодальность, которая на всем протяжении пути предоставит удобный сервис порядка 1,2 млрд пассажиров, – сообщил Евгений Чаркин. – Как пример – разработанный недавно сервис «Попутчик». Он работает на поездах дальнего следования и пользуется большой популярностью. По статистике, ежемесячно к сервису присоединяются около 1 млн человек. Всего же в «Попутчике», несмотря на его довольно юный возраст, зарегистрированы уже 10 млн пользователей.

Евгений Чаркин добавил, что многократный рост пользовательской базы по продаже билетов наблюдается не только на поезда дальнего следования, но и в пригородных направлениях. Кроме того, пассажирам может стать очень интересной услуга, которую РЖД запускает с февраля 2020 года. Речь о продаже билетов более чем за 90 дней. Внедрять эту услугу начнут на самых популярных направлениях: Москва – Санкт–Петербург и Москва – Сочи. Список направлений, на которые можно будет приобретать такие билеты, в недалекой перспективе заметно возрастет.

В 2019 году компания Mastercard отмечает 20 лет своего пребывания в России. За это время компания провела большую работу по внедрению современных платежных технологий на отечественном транспорте, которые дают ряд преимуществ как транспортному предприятию, так и городу в целом, и пассажиру в частности. Об этом в своем выступлении сказал директор по развитию бесконтактных технологий и транспортных проектов Mastercard в России Антон Шигапов. Однако, по его заверению, проблем все еще хватает. Главные – это так называемое обилечивание пассажиров, обслуживание как можно большего их числа за единицу времени, осуществление жесткого контроля за выручкой и соблюдение всего необходимого, чтобы сделать перевозку пассажиров безопасной и комфортной. Стремясь соблюсти все это, транспортные предприятия пытаются придумать какой–то способ, который бы упростил, облегчил бы жизнь пассажиров, дал бы им какой–то новый и в то же время простой способ оплаты. Но, как показывает практика, не все так просто.

– По нашим подсчетам, число бесконтактных транзакций сегодня составляет порядка 85% от всего количества проездов в общественном транспорте, – отметил Антон Шигапов. –

Пассажир имеет на руках «умный» билет в виде пластиковой карты или карты в смартфоне, что очень удобно, но, тем не менее, существующая инфраструктура уже требует модернизации.

Старые способы оплаты проезда требуют вложения серьезных средств в обслуживание. Если совместить все условия, необходимые для осуществления продажи только одного билета, то мы получим феноменальные потери: от 8% до 14% от стоимости билета, который реализует перевозчик. Скажу больше: есть кейсы, в том числе и в России, где эти показатели превышают 14%.

С учетом требований государства, направленных на повышение эффективности, конкурентоспособности цифровых технологий на рынке, надо как можно быстрее внедрять новые инструменты. Некоторые устаревшие системы значительно усложняют процесс путешествия пассажиров. Зачастую приехав в другой город, человеку очень сложно разобраться, как оплатить проезд на том или ином виде транспорта. Это ведет к потере времени, к опозданиям. Проведенные компанией Mastercard исследования показали, что из-за несовершенства системы оплаты проезда в больших городах временные потери пассажиров порой достигают... 1,5 – 2 дней.

Технологией, применимой к транспорту, Mastercard начал заниматься после подробного изучения мировых данных о расходах на пользование пассажирским транспортом. Они составляют 590 млрд долларов. Причем большая часть осуществляется путем наличных расчетов. Поэтому в компании решили, что необходимы единые, простые стандарты для проезда во всех транспортных средствах. И Mastercard, как глобальная платежная компания, такие стандарты создала и внедрила. Первый пилотный проект для общественного транспорта был запущен в нью-йоркском метрополитене в 2006 году. Тогда и началось тесное взаимодействие компании с транспортной отраслью в плане ее цифровизации.

Параллельно с развитием технологий, требующих серьезной стандартизации, идет формирование партнерских отношений с транспортными предприятиями. Это необходимо для того, чтобы определить, какие схемы с точки зрения управления рисками должны использоваться. А поскольку помимо «пластика» в качестве платежных средств используются брелоки, часы, смартфоны, необходимо также определить совместимость оборудования с типами носителей. Есть еще технологии, которые позволяют реализовать разные тарифные сетки. Например, дневной проездной. Кроме этого, транспорт – это среда, которая предъявляет высокие требования к скорости прохода пассажиров. Поэтому компания работает сегодня в тесном контакте с производителями картридеров и распознавателей типов пластика, что крайне важно для минимизации времени транзакции, которая должна быть надежной и безопасной.

Но и это еще не все. Развитие платежных систем влечет за собой новые потребности. Есть пассажиры, которые едут не только от «домашней» станции метро до «рабочей», но есть и те, кому необходимо спланировать гораздо более сложный маршрут.

– Возьмем, к примеру, маршрут Лондон – Москва, в рамках которого необходимо все спланировать, забронировать и оплатить, – отметил Антон Шигапов. – Так вот, благодаря бесконтактной инфраструктуре Mastercard появляется возможность внедрения новых мультимодальных билетов – *Mobility in the service*. То есть при выборе маршрута человеку будет достаточно пользоваться одним приложением, которым он сможет полностью оплатить весь свой путь из точки «А» в точку «Б». Есть, конечно, еще ряд нерешенных вопросов, касающихся случаев опоздания пассажира при пересадке с одного транспорта на другой, использования авансовых платежей за каждый этап передвижения и т. д.

Но в ближайшем будущем все это тоже будет решено. Ведь работа Mastercard и состоит в том, чтобы добиться поставленной задачи: сделать процесс оплаты максимально удобным и безопасным.

Свое мнение по дальнейшей цифровизации транспорта, а также по поводу того, каких направлений придерживается в этом плане **Минтранс** России, высказал директор Департамента цифровой трансформации **Минтранса** России Дмитрий Баканов. Он отметил, что очень важной является демонстрация на подобных этому форуму мероприятиях прикладных программ или приложений, предназначенных для выполнения определенных задач и рассчитанных на непосредственное взаимодействие с

пользователем. Говоря о направлениях, необходимых для создания федеральной нормативной базы, Дмитрий Баканов обозначил следующие:

- окончательный отказ от так называемых бумажных перевозок. Имеются в виду билеты, чеки и прочие бумажные носители;
- повсеместное внедрение мультимодальных перевозок, которые, кроме центрального округа и еще двух–трех регионов страны, пока что больше нигде на территории России не используются;
- по аналогии с мультимодальными внедрение мультирегиональных перевозок, поскольку использование карты одного региона практически невозможно в каком–либо другом;
- информационная безопасность, так как с каждым днем все большее количество баз данных синхронизируется и стыкуется в единое пространство. Эти данные надо защищать от любых целей, которые не являются профильными для осуществления перевозки;
- развитие онлайн продаж, потому что ряд названных направлений будет невозможно реализовать без формирования маршрута именно в таком режиме.
- У каждого из нас сегодня есть «цифровой двойник», состоящий из сим–карты, банковской карты и того же смартфона, куда занесены транспортные маршруты, соцсети и масса другой информации, – отметил Дмитрий Баканов, – и здесь возникает вопрос, так ли сейчас необходим переход к следующей формации – организации всех транспортных процессов на основе биометрии? Об этом все чаще можно услышать на различных мероприятиях и от коллег. Если для того, чтобы просто побаловаться техникой, то это одно дело. Но, с точки зрения выработки каких–то федеральных стандартов, это, думаю, преждевременно.

<http://transportrussia.ru/item/5338-innovatsionnaya-mobilnost.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.12.19; ОТСЕЧЬ ВСЕ НЕНУЖНОЕ

Весь массив обязательных требований должен быть кардинально пересмотрен.

Программа по реформированию контрольно–надзорной деятельности (КНД) на транспорте, которая получила название «регуляторная гильотина», – тема, которая очень интересует профессиональное сообщество. И не только. Как следует понимать реформу КНД, чего от нее ждут транспортники, бизнес и общество в целом?

Под термином «регуляторная гильотина» понимают инвентаризацию всех действующих и обязательных для бизнеса требований с целью понять – соответствуют ли они современным реалиям. В действующих нормативных актах содержатся более 2 миллионов обязательных требований. Среди них до сих пор встречаются те, что были приняты еще в СССР. При нынешнем уровне технологического развития это является не только одним из основных препятствий для развития бизнеса, но и не обеспечивает ключевую цель этих требований – безопасность людей.

Именно поэтому Правительство РФ приняло решение провести «регуляторную гильотину» – к 1 января 2021 года весь массив норм, устанавливающих обязательные требования, должен быть полностью кардинально пересмотрен. Это позволит существенно сократить административную нагрузку на бизнес – с одной стороны, а с другой – повысить уровень безопасности потребителей.

Реформа КНД нацелена на повышение уровня безопасности и устранение избыточной административной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности. Она будет проводиться с помощью отмены всех неактуальных нормативных актов в сфере надзора и контроля, а также построения новой, современной эффективной системы государственного контроля (надзора), направленной на снижение социально значимых рисков.

Работа ведется в двух направлениях. Во–первых, это построение новой системы обязательных требований, соответствующих современному уровню технологического развития и риск–ориентированному подходу. Во–вторых, это установление детальных правил, относящихся к организации КНД.

Последняя в рамках проводимой реформы включает в себя как процессуально–правовой, так и материальный аспект. Процедура контроля базируется на законе госконтроля,

проект которого поступил в Госдуму в осеннюю сессию. Он включает в себя целый список. Это и применение риск–ориентированного подхода, и альтернативных инструментов регулирования, и статус участников контрольно–надзорного производства, и перечень и порядок контрольно–надзорных мероприятий, и процедуры профилактики по предупреждению рисков, и порядок привлечения подконтрольных лиц к ответственности, и оспаривание действий инспекторов.

В этот же период запланировано внесение в Государственную думу проекта федерального закона об обязательных требованиях, который должен однозначно определить само понятие обязательного требования. Кроме того, регламентировать процесс разработки и принятия таких требований, установить цели и основные принципы их закрепления в законодательстве. Также определить сферы общественных отношений, в рамках которых должны группироваться обязательные требования и соответствующие им виды государственного и муниципального контроля.

Таким образом, если процедура рассмотрения и принятия законов пройдет без осложнений, то реформа будет иметь четкое правовое обеспечение.

В транспортной сфере пересмотру подлежат федеральный государственный транспортный надзор по всем направлениям транспортной деятельности, и надзор в отношении судоходных и портовых сооружений и портовый контроль. Реформированию подлежат лицензионная, страховая деятельность, а также весовой и габаритный контроль. Не останется без внимания надзор за возмещением вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами массой свыше 12 т.

Таким образом, через полтора года транспортная отрасль в полном объеме будет жить по новым законам.

Чтобы понимать, о каком массиве работы идет речь, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин отметил, что еще до начала действия «регуляторной гильотины» рассматривались все обязательные требования. Действуют 457 законодательных и нормативных актов первого уровня, то есть уровня правительства. Действуют почти 11 тысяч обязательных требований с учетом транспортной безопасности. Самый емкий раздел – воздушный транспорт, где более трех тысяч обязательных требований. Полностью проведен анализ действующей правовой базы, и все акты СССР устранены. Фактически закончена работа на первом уровне по железнодорожному транспорту. Начиная с 2015 года отменены более тысячи нормативных актов. В этом году планировалось проанализировать 150 подобных документов, а уже пересмотрено более 500. Две трети из них скорее всего пойдут под нож.

Помимо отмены устаревших и неактуальных требований в ходе реформы снижается давление на бизнес за счет сокращения плановых и внеплановых проверок. На отраслевой конференции «Реализация механизма «регуляторной гильотины»: проблемные вопросы и пути их решения» в рамках «Транспортной недели – 2019» Виктор Басаргин отметил, что за три года число плановых и внеплановых проверок сократилось в 2,4 раза (в 2015–м было 96 336 проверок, а в 2018–м – 38 968). Количество внеплановых проверок сократилось более чем в 2,1 раза (в 2015–м было 56 854 внеплановые проверки, а в 2018–м – 26 292).

По материалам Аналитического центра при Правительстве РФ уровень (индекс) административной нагрузки для Ространснадзора составил 27,6%, это самый высокий уровень снижения по всем контрольно–надзорным органам, участвующим в реформе.

Но снижение административной нагрузки на бизнес не должно приводить к снижению уровня безопасности, а вот с этим–то как раз есть проблемы (табл. 1).

В 2019 году количество происшествий по контролируемым Ространснадзором рискам уже составило 4673 ед., просматривается тенденция к росту.

С мая 2019 года ведется работа по реализации дорожной карты, утвержденной Правительством РФ, в рамках «регуляторной гильотины». Уже разработаны и представлены в **Минтранс** России модели новой структуры нормативного регулирования по видам транспорта. В соответствии с этими моделями Ространснадзор предлагает по возможности разгрузить нормы, устанавливающие виды контроля в основные базовые законы. Помимо этого разработаны проекты постановлений Правительства Российской Федерации о видах государственного контроля (надзора) с учетом положений проекта

федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Еще проработан представленный проект перечня правовых актов СССР и РСФСР, подлежащих признанию утратившими силу или недействующими на территории Российской Федерации с 1 февраля 2020 года. И, наконец, проработаны и направлены предложения по перечню 240 правовых актов, подлежащих отмене с 1 января 2021 года.

На сегодняшний день проблемой остается отсутствие видов контроля в отдельных сегментах ТК.

В соответствии с перечнем видов контроля, утвержденным Правительством РФ, Рос-транснадзор осуществляет 21 вид государственного контроля. Концептуально было принято решение об установлении только 4-х видов по сферам транспорта. В частности, это федеральный государственный надзор в области морского, внутреннего водного транспорта и безопасности гидротехнических сооружений; федеральный государственный контроль (надзор) в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства; федеральный государственный контроль (надзор) в области железнодорожного транспорта; федеральный государственный надзор в области гражданской авиации и использования воздушного пространства, авиационно-космического поиска и спасания.

На настоящий момент не создана рабочая группа на площадке Правительства РФ, нет постановления Правительства РФ об утверждении Положения о виде контроля за внеуличным транспортом.

На сегодняшний день нерешенным остается вопрос, связанный с определением вида государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

Ространснадзором сформирована модель нормативного регулирования в области транспортной безопасности в двух вариантах. Первый: включение в положения о каждом проектируемом виде государственного контроля (надзора). Второй: как самостоятельный вид контроля.

Но окончательного решения не принято, на уровне Правительства РФ не создана отдельная рабочая группа. А если учесть, что при девяти тысячах обязательных требований в транспортной отрасли более половины приходится на транспортную безопасность, то принять решение необходимо в самое ближайшее время.

В настоящее время обязательные требования содержатся в том числе в наднациональном законодательстве, например, в технических регламентах Таможенного союза. В этой связи при пересмотре требований, содержащихся в законах и подзаконных актах РФ, изданных во исполнение международных договоренностей, необходимо учитывать как невозможность отказа от международных обязательств и как следствие снижения экономической активности, так и при установлении обязательных требований необходимо сохранить баланс и создать равные условия для деятельности отечественных и иностранных предпринимателей, обеспечив тем самым защищенность российского бизнеса, в том числе транспортного.

И, наконец, проблемное, известное всем так называемое дублирование функций органами исполнительной власти: Например, с МЧС по маломерным судам, с Ростехнадзором по гидротехническим сооружениям, а также дублирование функций ФСНТ с профильными Федеральными агентствами **Минтранса** России.

Все эти вопросы должны быть сняты в самое ближайшее время. До 1 января 2021 года остался только год.

<http://transportrussia.ru/item/5340-otsech-vse-nenuzhnoe.html>

RNS; 2019.12.19; КРУПНЕЙШИЕ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ СОВМЕСТНО ОЦЕНИЛИ НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕВОЗКАХ

Законопроект о регулировании отрасли такси, внесенный накануне в Госдуму, в целом учитывает особенности российского рынка перевозок, но должен быть сбалансирован с учетом интересов пассажиров, водителей, парков и служб заказа такси. С таким совместным заявлением выступили компании «Яндекс.Такси», «Везет», Gett и «Ситимобил».

«На наш взгляд, законопроект в целом учитывает особенности российского рынка такси, а также некоторые предложения IT-компаний — это хороший знак для нас. Мы, со своей стороны, готовы к обсуждению положений проекта с наших экспертных позиций. Новое регулирование должно основываться на балансе интересов всех участников рынка - пассажиров, водителей, парков и служб заказа такси», — говорится в совместном заявлении сервисов.

Компании указали на ряд важных изменений, необходимость которых назрела в отрасли и которые учтены в проекте, - это введение электронных реестров служб такси и путевых листов, дистанционных технических и медицинских осмотров, а также возможность для самозанятых водителей получать разрешения на работу в такси.

При этом компании, комментируя возможное введение совместной ответственности агрегатора и перевозчика в случае попадания машины такси в ДТП, предложили «максимально четко» определить зоны ответственности разных участников рынка. Со своей стороны, повысить безопасность поездок агрегаторы смогут с помощью цифровых технологий, уточнили компании. «Неоправданное» ограничение субъектами РФ числа разрешений для такси или завышенные требования для водителей могут спровоцировать уход в серую зону, сообщили компании.

Ранее в пресс-службе «Везет» RNS сообщали, что документ в целом закрепит современные тенденции в отрасли. В Gett обращали внимание на риски «моментального» запрета работы в такси водителям с не-российскими правами.

18 декабря группа сенаторов и депутатов внесла в Госдуму законопроект о регулировании рынка таксомоторных перевозок. Инициатива предполагает введение солидарной ответственности для перевозчиков и агрегаторов такси за вред, причиненный здоровью пассажира в случае аварии. Предполагается, что пассажир сам сможет выбрать между требованием компенсации от перевозчика, службы заказа или разделения между ними своих требований. Размер максимальной компенсации составит 2 млн руб.

Законопроектом также устанавливаются право на осуществление таксомоторных перевозок для самозанятых граждан, штрафы для агрегаторов за передачу поездок таксистам, не имеющим лицензии, и требование на наличие у таксистов водительских удостоверений российского образца. Помимо этого, предлагается создать региональные реестры разрешений такси, к которым будет обязан подключиться каждый агрегатор. Субъекты РФ смогут вводить ограничения количества выдаваемых лицензий на работу такси в регионе (минимально 30 на каждую тысячу жителей).

<https://rns.online/transport/Krupneishie-agregatori-taksi-sovmestno-otsenili-novii-zakonoproekt-o-perevozkah-2019-12-19/>

RNS; 2019.12.19; В СУДЕ ОПРОВЕРГЛИ ВОЗВРАЩЕНИЕ «АВТОДОРУ» ИСКА НА 5,4 МЛРД РУБЛЕЙ К CROCUS GROUP

Арбитражный суд Москвы пока не вынес решение о принятии или возвращении иска «Автодора» к структуре Crocus Group Араса Агаларова на сумму 5,4 млрд рублей, сообщили RNS в пресс-службе суда.

«Есть официальное опубликование в картотеке дел, пока там не опубликовано, значит решения еще нет», — сообщили RNS в пресс-службе суда. Там отметили, что решение должно быть принято в пятидневный срок с момента поступления иска.

О возвращении иска ранее сообщил «Интерфакс». В пресс-службе Crocus Group RNS сообщили, что решение пока только ожидается. В пресс-службе «Автодора» отказались комментировать отзыв иска.

Как объясняли RNS в суде ранее, запись «о возвращении искового или иного заявления» не означает вынесения соответствующего решения суда. Речь идет лишь о подаче ходатайства об отзыве иска. Документ о возвращении иска был подан в суд 17 декабря — на следующий день после подачи самого иска.

16 декабря «Автодор» подал иск к «дочке» Crocus Group Араса Агаларова, компании «Крокус Интернешнл» 16 декабря, следовало из данных картотеки суда. Суть претензий в иске не указывалась. По данным источника агентства «РИА Новости», «иск заявлен о взыскании неустойки по контракту на строительство первого пускового комплекса

Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области». При этом в Scopus иск назвали «ошибкой» и сообщили, что скорее всего он будет отозван.

В 2015 году «Автодор» подписал соглашение с «Крокус Интернешнл» на строительство и эксплуатацию первого пускового комплекса ЦКАД. Тогда компания уточняла, что подписанный договор был дополнением к заключенному по итогам открытого конкурса контракту с «Стройгазконсалтинг», которое выступало прежним исполнителем проекта. ЦКАД — кольцевая трасса, которая пройдет по территории Московской области и Новой Москвы приблизительно в 50 км от МКАД. Проект состоит из пяти пусковых комплексов. Новая трасса призвана разгрузить федеральные дороги за счет перераспределения транзитного потока автомобилей.

<https://rns.online/transport/V-sude-oprovergli-vozvraschenie-avtodoru-iska-na-54-mlrd-rublei-k-Crocus-Group-2019-12-19/>

ТАСС; 2019.12.19; ГОСЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ЗАЙМЕТ ДВА-ТРИ МЕСЯЦА

Государственная экспертиза проекта строительства метро в Красноярске займет от 60 до 90 дней, сообщил ТАСС председатель совета директоров "Красноярского треста инженерно-строительных изысканий" (Красноярск ТИЗИС, компания ведет корректировку проекта строительства метрополитена) Олег Митволь.

Президент России Владимир Путин в четверг на большой пресс-конференции, отвечая на вопрос о строительстве второй линии метрополитена в Екатеринбурге, заметил, что в Красноярске начинали строительство метро, но потом заморозили его.

Работы по строительству метрополитена начинались в октябре 1995 года. Потом строительство метро неоднократно приостанавливалось из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году. В 2019 году Красноярскому краю был выделен 1 млрд рублей из федерального бюджета на корректировку проектной документации в рамках федерального проекта "Чистый воздух" (нацпроект "Экология").

"По плану, мы должны были подготовить документы по корректировке до 20 декабря и начать сдавать их в Главгосэкспертизу. Завтра мы эту корректировку начинаем сдавать. <...> Установленные законом сроки - 60 дней, но может быть продление еще на 30 дней", - сказал Митволь.

По его словам, при корректировке проектной документации стоимость строительства первой очереди метрополитена, которая включает одну линию, была сокращена с 70 до 64 млрд рублей. Он отметил, что в случае положительного заключения Главгосэкспертизы строительство может начаться уже в следующем году. "И, если не будет никаких срывов, запустить первую очередь планируется к 1 сентября 2023 года", - подчеркнул Митволь.

<https://tass.ru/sibir-news/7384425>

ТАСС; 2019.12.19; РЖД ЗАПУСТЯТ ПОЕЗДА "ЛАСТОЧКА" ИЗ НОВОСИБИРСКА ДО БАРНАУЛА В ДЕКАБРЕ 2020 ГОДА

Российские железные дороги (РЖД) планируют запустить первые в Сибири скоростные поезда "Ласточка" между Новосибирском и Барнаулом в декабре 2020 года, предполагается запустить два состава, сообщил в четверг журналистам начальник Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) Александр Грицай.

В конце ноября замначальника Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Булгаков сообщал, что РЖД в 2020 году планирует запуск скоростных поездов "Ласточка" в Западной Сибири, первым направлением станет Новосибирск - Барнаул. РЖД рассматривалась возможность запуска "Ласточек" на маршрутах Сибири в 2020-2021 годах. Движение поездов планировалось запустить от Новосибирска до Омска, Кемерово, Томска, Барнаула и Новокузнецка. Для этого нужно модернизировать существующие депо и построить новые, определить пропускную способность железнодорожных линий, выбрать перевозчика.

"Если говорить об обновлении [подвижного состава], то сегодня рассматривается несколько вариантов обновления, в том числе, как минимум, рассчитываем на то, что два состава поездов "Ласточки" будут запущены примерно в это же время в следующем году между нашими столицами регионов Новосибирском и Барнаулом", - сказал Грицай.

Скоростные электропоезда "Ласточка" выпускаются на заводе "Уральские локомотивы" в Верхней Пышме Свердловской области. Как сообщали ранее в пресс-службе предприятия, двухсистемный электропоезд "Ласточка" модификации ЭС1П №005 провел первую пробную поездку по Сибири в третьей декаде сентября.

Межрегиональный электропоезд, способный работать на участках как с постоянным, так и с переменным током, на протяжении недели испытывал готовность железнодорожной инфраструктуры восточных регионов России к скоростным перевозкам. Пробные поездки проходили в направлениях от Омска до Новосибирска (627 км) и далее из Новосибирска до Барнаула (238 км) и Томска (307 км). Все поездки проводились под контролем представителей РЖД и специалистов завода-изготовителя.

<https://tass.ru/sibir-news/7384389>

ТАСС; 2019.12.19; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" И FESCO СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ АУКЦИОНА ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ "РУССКОЙ ТРОЙКИ"

"Трансконтейнер" и транспортная группа Fesco допущены к участию в аукционе по продаже 25% плюс одна акция железнодорожного оператора "Русская тройка", принадлежащих "Российским железным дорогам". Об этом говорится в материалах банка ВТБ, организатора аукциона.

"По результатам рассмотрения заявок аукционной комиссией принято решение о признании участниками аукциона следующих претендентов:

1. Публичное акционерное общество "Дальневосточное морское пароходство";
2. Публичное акционерное общество "Центр по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер", - говорится в сообщении банка.

На данный момент 75% минус одна акция компании принадлежит Fesco, группа имеет приоритетное право на покупку оставшегося пакета у РЖД. Ранее президент Fesco Александр Исурин рассказывал журналистам, что группа хочет консолидировать оператора и размышляет над возможными проектами. Как вариант рассматривается организация транзитного сервиса, который Fesco развивает в сообщении с Китаем, Кореей и Японией, под брендом "Русской тройки".

Основным акционером "Трансконтейнера" (50% плюс две акции) в результате прошедшего в конце ноября аукциона стала группа "Дело" Сергея Шишкарева. В случае покупки доли в 25% плюс одна акция "Русской тройки" компания получит во владение порядка 400 железнодорожных платформ.

<https://tass.ru/ekonomika/7385243>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.12.19; КОРАБЕЛЫ ЗНАЮТ ДЕЛО

Судостроительная отрасль страны набирает силу.

Во всем многообразии

Уходящий год стал довольно «урожайным» на ввод в строй ряда новых высокотехнологичных судов для морских и речных перевозок грузов и пассажиров, аварийно–спасательных операций, а также оборонной и арктической направленности.

В качестве примера можно привести тот факт, что АО «Балтийский завод» (Санкт–Петербург, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация») приступило к ходовым испытаниям головного атомного ледокола «Арктика» проекта 22220.

В настоящее время на Балтийском заводе строятся три атомных ледокола проекта. Контракт на строительство головного ледокола проекта «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и ООО «Балтийский завод – судостроение» (БЗС), правопреемником которого стало АО «Балтийский завод», был подписан в августе 2012 года. Его стоимость составляет 37 млрд руб. Контракт на строительство еще двух ледоколов – «Сибирь» и «Урал» – был заключен между БЗС и

госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд руб. В августе 2019 года ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» подписали договор на выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220, их сдача намечена на декабрь 2024 года. Стоимость ледоколов составит более 100 млрд руб.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и других задач. Длина каждого ледокола составляет 173,3 м, ширина – 34 м, мощность – 60 МВт, ледопроездимость – 2,8 м.

Созданию высокоэффективного и многоцелевого флота в немалой степени способствовали решения законодательной и исполнительной власти по финансированию отечественного судостроения.

На строительство современных судов во всем их многообразии нацелен и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В частности, по данным Росморречфлота, обновление флота под эгидой агентства предусматривает строительство 147 судов различного назначения в рамках федеральных проектов «Морские порты России», «Северный морской путь» и «Внутренние водные пути».

При этом надо учитывать, что обновление транспортного флота – задача прежде всего частных компаний–судовладельцев. Для их мотивации и принимаются меры государственной поддержки строительства новых судов.

Как известно, государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 – 2030 годы» предусматривает целый ряд мер господдержки, в том числе механизм кредитования судовладельцев на условиях постройки судна на отечественных верфях, субсидирование программ утилизации судов речного, смешанного плавания и рыбопромысловых судов. Всеми этими мерами активно пользуются судовладельцы для обновления флота.

Если конкретизировать судостроительную программу Росморречфлота в рамках комплексного плана, она включает в себя выполнение следующих госконтрактов:

- по федеральному проекту «Морские порты России» ФГУП «Росморпорт» осуществит строительство девяти ледоколов для эксплуатации в различных акваториях;

- по федеральному проекту «Северный морской путь» ФКУ «Дирекция госзаказчика» осуществит строительство одиннадцати судов для несения аварийно–спасательной готовности в акватории Северного морского пути, а ФГБУ «Морспасслужба» – пяти буксирно–спасательных судов класса

Агс 4;

- по федеральному проекту «Внутренние водные пути» ФКУ «Речводпуть» осуществит строительство 121 судна для поддержания гарантированных глубин, сбора, очистки и переработки нефтесодержащих вод, промерных работ внутренних водных путей и др.

Главная цель всех усилий государства – загрузка российских судостроительных предприятий путем компенсирования судоходным компаниям разницы между строительством судна на российских и зарубежных верфях (выравнивание условий финансирования и стоимости строительства судна). В целом благодаря комплексу принятых мер на российских верфях за последнее время построены более 200 судов.

Закономерность неравномерности

Но, к сожалению, пока флот обновляется неравномерно. Так, строительство крупнотоннажных морских судов на отечественных верфях пока в проектах. Это обусловлено в первую очередь тем, что условия финансирования и стоимость строительства судов на зарубежных верфях, как правило, конкурентнее предоставляемых российскими финансовыми и судостроительными организациями, даже с учетом существующих мер господдержки. При этом в большинстве случаев иностранное финансирование проектов обязывает судовладельцев к размещению заказа на зарубежной верфи, регистрации и эксплуатации судна под иностранным флагом.

Также существенным фактором для российских заказчиков морских судов является отсутствие гарантий и обязательств возмещения государством затрат в течение всего срока реализации проекта. По мнению экспертов, целесообразно было бы рассмотреть

возможность разработки новых программ или внесения изменений в существующие, которые бы учитывали специфику строительства средне- и крупнотоннажных морских судов.

Необходимо отметить, что строительство, например, круизного речного флота даже при действующих мерах государственной поддержки остается затруднительным. Существенными факторами, влияющими на экономическую эффективность работы круизного судна, являются период его эксплуатации и срок окупаемости проекта: средняя продолжительность навигации – 130 суток. Остальные 7–8 месяцев суда вынуждены простаивать. Все это накладывает отпечаток на экономику круизных проектов и снижает их инвестиционную привлекательность.

Здесь нужен тщательный сравнительный анализ эффективности строительства и эксплуатации нового пассажирского судна с использованием лизинга. Необходимо определить оптимальный вариант стоимости финансирования лизинга, сроков лизинга и размеров судового утилизационного гранта.

При этом можно использовать для обновления флота не только прямые, но и косвенные меры господдержки. Так, например, строительству флота для перевозок сельскохозяйственной и продовольственной продукции, очевидно, будут способствовать возможность заключения долгосрочных контрактов на перевозку таких грузов и выравнивание стоимости перевозки различными видами транспорта.

Было бы полезно рассмотреть возможность получения субсидий не только при перевозке сельхозпродукции железнодорожным и автомобильным транспортом, но и при использовании водного транспорта. Речь идет о перевозках судами пшеницы, ячменя, кукурузы, гороха, ржи и гречихи, именно тех зерновых культур, которые перевозятся водным транспортом. Это будет способствовать строительству сухогрузного флота.

Кроме того, есть все основания полагать, что общий положительный эффект на обновление флота и загрузку российских верфей будет достигнут в случае одновременного использования нескольких мер государственной поддержки при строительстве флота. По мнению экспертов, необходимо принять новые единые правила предоставления субсидий, которые бы предусматривали возможность на разных этапах строительства судна использовать различные меры господдержки.

Динамика – положительная

Окончательные подсчеты по 2019 году еще впереди, если же говорить о цифрах 2018 года, то, по данным Минпромторга, в постройке на российских верфях находились 170 судов. Состоялась закладка 51 судна, переданы заказчикам 90 судов. В настоящее время в портфеле заказов находятся 150 судов, что составляет 3% от мирового портфеля заказов на суда.

По данным ЦНИИМФ, в России наблюдается положительная динамика строительства судов гражданского флота с 2016 по 2018 год. Лидерами российского судостроения являются 4 завода (по количеству построенных в 2018 году судов): ПАО «Завод «Красное Сормово», ПАО «СЗ «Северная верфь», ПАО «Выборгский СЗ», АО «Пелла». Вместе они построили порядка 53% от общего количества судов.

В структуре российского флота по назначениям 68% составляют танкеры, тогда как в мировом флоте основная доля рынка принадлежит балкерам (43%). Это связано с особенностями морской торговли России. По данным за 2018 год, наливные грузы составили почти 54% в общем объеме перевалки грузов в морских портах страны.

Морские суда и суда типа река–море плавания составляют 37% российского флота. Больше половины из них строятся на зарубежных верфях.

Всего за период с 2012 по 2018 год в Россию ввезены порядка 1120 судов (включая речные суда). При этом средняя загрузка отечественных предприятий судостроения не превышает 40–50%. За тот же период в России построены, по данным Минпромторга, 858 судов.

По прогнозам, на 2019 год запланирована сдача 95 судов гражданского флота. Количество заказов на верфях в настоящий момент насчитывает 150 единиц.

Среди классов судов России до 2035 года потребуются 150 рыбопромысловых судов, 100 земснарядов, 100 танкеров для перевозки сырой нефти.

«Квоты под киль»

Сегодня деятельность отечественного судостроения протекает по трем основным направлениям – строительство рыбопромыслового флота, модернизация пассажирского (сюда можно включить и создание новых скоростных судов) судостроения и строительство самых мощных в мире атомных и дизель–электрических ледоколов. Гособоронзаказ, по мнению многих отраслевых экспертов, планомерно сокращается. Несмотря на то, что вес военного кораблестроения в промышленности достаточно солидный, в настоящее время ставка делается на гражданское судостроение.

В 2016 году началась реализация программы «квоты под киль», в рамках которой российские верфи получили заказы на строительство нескольких десятков судов для отечественных рыбодобывающих компаний. К примеру, в портфеле гражданских заказов СЗ «Северная верфь» (Санкт–Петербург) числятся 14 рыболовных судов: 10 траулеров–процессоров и четыре ярусолова–процессора.

Особенно стоит выделить корабелов СЗ «Янтарь» (Калининград), которые стали первопроходцами инвестиционных квот. 26 августа 2019 года коллектив завода передал заказчику первое рыбопромысловое судно в рамках программы – головной траулер–сейнер «Ленинец». Вместе с этим на предприятии началось строительство самого большого траулера в России – БМР «Виктор Гаврилов» проекта 5670WSD.

Коллектив завода АО «Пелла» (Ленинградская область) не отстает от «Янтая» и тоже близится к передаче заказчику первого российского краболова «Русь». На верфи также строятся два средних рыболовных морозильных траулера и четыре траулера проекта 03095. Подобные заказы на заводах – всего лишь часть от большой программы «квоты под киль».

Параллельно этому на российских верфях активно развивается пассажирское и скоростное судостроение. В Нижнем Новгороде и Астрахани одновременно строятся два отечественных круизных лайнера проекта PV300 и PV300VD. Подобный флот строится на заводах впервые за 60 лет.

Корабелы Амурского судостроительного завода сейчас заняты строительством грузопассажирских и железнодорожных паромов для работы на линиях Ванино – Холмск и Усть–Луга – Балтийск. Похожие паромы строят и судостроители Невского ССЗ.

Не менее важными являются развитие и модернизация скоростного флота России. Коллектив НССЗ построил и передал в эксплуатацию петербургскому оператору композитный катамаран «Грифон», а завод «Вымпел» занят строительством серии новых «Комет 120М» по проекту ЦКБ по СПК им. Алексеева. Корабелы легендарного ЦКБ в свою очередь успешно строят и сдают суда на подводных крыльях «Валдай 45Р».

Масштаб строительства гражданских судов на российских верфях существенный.

Однако отрасль нуждается в финансовой опоре, крепком банковском плече. Одним из надежных партнеров для отечественных корабелов является банк «РОССИЯ», который участвует в ключевых событиях отрасли. В настоящее время банк активно ведет переговоры с различными верфями и заводами относительно вложений в гражданское судостроение. Финансирование возможно в том числе и через лизинговые компании, с которыми банк активно сотрудничает.

Ставка на лизинг

В настоящее время применение лизинга в судостроении становится особенно актуальным, поскольку перед отраслью стоит масштабная задача по обновлению флота. И в первую очередь судов смешанного река–море плавания, поскольку действующие суда подлежат в ближайшее время массовому списанию. Как подготовить заводы к грядущему «валу» заказов, обеспечить их конкурентоспособность, какова потенциальная сумма заказов на гражданские суда на ближайшие пять лет, будут ли они обеспечены льготным финансированием?

Все эти и другие вопросы обсуждают с корабелами специалисты Объединенной судостроительной корпорации. Ведется диалог с верфями с целью согласовать такие цены, которые всех устроят. И уже наработаны несколько схем. Ясно, что произвести большое количество судов на каком–то одном заводе невозможно, поэтому очень важно грамотное распределение задач, выстраивание кооперации.

В частности, ОСК готовит внедрение передовых инструментов производственной системы на «Красном Сормове», за счет этого можно строить там до 15 теплоходов в год (а может

быть, даже больше). Еще одно предприятие должно стать площадкой строительства не менее 12 судов река–море в год с заданной себестоимостью. Предварительно речь шла о 50 судах для трех заказчиков плюс еще о 10 судах в опционах. Соответственно, всего планируется создание порядка 60 судов.

Если же учесть, что выбытие судов река–море в среднем по стране будет превышать объем строительства новых судов, 20–40 сухогрузов в год на протяжении следующих 7–10 лет – гарантированный минимум для судостроительного рынка.

Но важно не только предоставить заказчику технологическую возможность построить суда, надо еще и обеспечить судо-

владельцев финансовым инструментом, который бы стимулировал новые контракты.

Речь идет, например, о выделении средств на программу льготного лизинга в судостроении. Лизинг должен стоить таких денег, которые окупаются в существующих реалиях. Согласно исследованию специалистов ОСК экономически обоснованная процентная ставка для грузовых компаний – 5% на срок не менее семи лет. Для пассажирских – это уже 2,5% и срок до 15 лет.

Программа поддержки лизинговых компаний должна быть долгосрочной, а возвратные платежи идти на строительство судов. Тогда за счет оборачиваемости средств в течение трех лет можно получить позитивные параметры бюджетной эффективности самой программы. Она окажется по доходности где-то между государственными облигациями и облигациями самых надежных банковских институтов.

По мнению экспертов, только кэптивная лизинговая компания сможет быть эффективной. Главных причин тому две. Первая – это то, что она дает более точное понимание спроса, что означает равномерные загрузки, планирование деятельности на длительную перспективу. Вторая — кэптивная лизинговая компания всегда будет cost center, она никогда не будет «заточена» для работы на извлечение прибыли. Это говорит о том, что условия у такой компании всегда будут лучше, чем у любой рыночной.

Залог успеха – модернизация

Общий объем контрактов ОСК в горизонте 3–5 лет, более–менее конкретизированных, оценивается на уровне 900 млрд руб. Под пристальным вниманием корпорации весь рынок, все проекты от обновления флота до инфраструктурных задач, требующих поддержки с точки зрения судостроения. Для того же, чтобы они превратились в конкретные контракты, должны появиться финансирование и подтверждение заказчика. Но, пожалуй, важнейшая составляющая успешной работы – модернизация судостроительных предприятий. Сколько средств на это потребуется? Отвечая на этот вопрос, следует вспомнить, что деньги в судостроение не вкладывались на протяжении почти 30 лет. Эта ситуация не могла не иметь «хвоста» — у многих предприятий корпорации большая кредитная нагрузка. Если бы ее можно было снизить, вырученные средства, естественно, в первую очередь пошли бы на перевооружение.

Запросы ОСК на этом направлении приблизительно на уровне 20 млрд в год в течение 7–8 лет. Эта сумма включает потребности всех верфей и обеспечила бы перевод всех предприятий, заводов, машиностроительных подразделений в состояние, которое позволит стать действительно глобально конкурентоспособными. На сегодняшний день имеется меньше половины от требуемого объема средств.

В то же время корпорацией выработаны меры, которые могли бы помочь в сложившейся ситуации. Имеются в виду решения по докапитализации в первую очередь Амурского судостроительного завода, которому тяжелее всего, но есть надежда, что предпринятые меры позволят ему выйти на более–менее устойчивое развитие по сравнению с тем, что было последние пять лет.

Следует учесть, что предприятия, входящие в ОСК, делятся на прибыльные и убыточные. Количество убыточных – уже меньше половины и продолжает сокращаться. Но при этом причины убыточности разные. Где-то они операционные, где-то — исторические, где-то вообще, скажем так, не лежат в плоскости, на которую могут повлиять корпорация или сам завод.

Например, ОСК получала ряд активов по стоимости существенно выше рыночной, а значит, корпорация даже налог на имущество платит и будет платить в большем объеме, чем могла бы. Это увеличивает, соответственно, непроизводственные расходы, которые

также влияют на себестоимость. Например, в 2017 году при 5,9 млрд руб. чистой прибыли ОСК заплатила 5,7 млрд руб. налогов. Возьмем 2018 год: показав чистую прибыль в 2,2 млрд руб., налогов заплатили порядка 4,7 млрд.

Если условно собрать все верфи-чемпионы, то они заработали чистую прибыль где-то около 12 млрд руб. Убыточные принесли 8 млрд убытков. Складывая одно с другим, получаем консолидированно 4 млрд, но налогов-то приходится платить кратно больше – со всех 12 млрд.

Для увеличения чистой прибыли в ОСК реализуется программа управления издержками (ПУИ): это централизация закупочной деятельности, финансового управления, бухгалтерии, отчасти работы с кадрами.

Понятно, что положительная рентабельность не появится ниоткуда, кроме как из экономии. Все больше и больше руководителей предприятий, подразделений понимают, как решать эту задачу. Общая результативность ПУИ по году уже составляет от 5 до 8 млрд руб.

<http://transportrussia.ru/item/5339-korabely-znayut-delo.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.20; СТРУКТУРА ВЭБА ПОДАЛА ИСК К BOEING НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ НА \$185 МЛН; ВЭБ ХОЧЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ 22 ЗАКАЗАННЫХ САМОЛЕТОВ BOEING 737 МАХ, ПОЛЕТЫ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩЕНЫ ИЗ-ЗА АВИАКАТАСТРОФ

Компания Timaero Ireland 17 декабря подала иск к Boeing в суд Северного округа штата Иллинойс. Истец требует расторгнуть договор от января 2014 г. о поставке 22 самолетов Boeing 737 Max и возместить ущерб. Timaero является структурой «ВЭБ-лизинга», а та, в свою очередь, «дочка» ВЭБ.РФ, следует из иска. Это подтверждает пресс-служба ВЭБа.

«ВЭБ-лизинг» заказал эти самолеты еще до падения цен на нефть и девальвации рубля, когда российская экономика в целом и авиационная отрасль росли, а в отношении России и ВЭБа не было масштабных международных санкций. В 2018 г., когда настал срок начала поставок, перед «ВЭБ-лизингом» возник вопрос, что делать с самолетами: «Трансаэро», для которой они предназначались, обанкротилась. Других заказчиков в России не было, а работать на международных рынках мешали санкции. Отказаться от заказа значило потерять предоплату. Это как минимум 10% от стоимости судна. Сейчас один Boeing 737 Max в зависимости от модели стоит \$60–65 млн (половина от каталожной цены). В момент заказа «ВЭБ-лизингом» самолеты стоили дешевле – \$50–55 млн.

Полеты Boeing 737 Max были приостановлены в марте этого года после второго в течение пяти месяцев крушения этой модели. Причиной катастроф стала внедренная производителем новая система управления самолетом, о которой авиакомпания не были предупреждены. Американский регулятор заново сертифицирует Boeing 737 Max, начало полетов ожидается в лучшем случае в феврале 2020 г.

С января Boeing прекратит их производство. У концерна скопилось уже около 400 выпущенных, но не поставленных лайнеров этой модели. Всего компания успела поставить авиаперевозчикам 391 самолет. Портфель заказов превышает 4400 шт.

«Timaero Ireland обратилась в федеральный суд штата Иллинойс с требованием признать недействительным заключенный с The Boeing Company договор о поставке 22 воздушных судов Boeing 737 Max, вернуть авансовые платежи и компенсировать понесенные компанией убытки в связи с намеренным сокрытием производителем информации о летной годности и безопасности воздушных судов», – передал через представителя вице-президент ВЭБ.РФ Игорь Краснов. Эта мера явилась вынужденным и, по сути, единственным средством защиты прав и законных интересов Timaero после неоднократных попыток компании урегулировать сложившуюся ситуацию в досудебном порядке, так и не нашедших отклика со стороны Boeing, добавил он.

Истец требует возместить свыше \$185 млн ущерба, а также взыскать с производителя штрафы за то, что тот обманом вынудил купить небезопасные самолет. Еще Timaero рассчитывает взыскать упущенную выгоду – ее размер истец рассчитывает определить в ходе процесса.

«ВЭБ-лизинг» в декабре 2018 г. успел получить два самолета Boeing 737 Max, говорится в иске. Какие авиакомпании их эксплуатировали, ВЭБ не раскрывает. В иске не поясняется, входит ли в сумму требования возврат предоплаты за 20 самолетов и платы за два полученных лайнера.

«Истец имеет основания для взыскания как ущерба, так и штрафных санкций за нечестные действия, – говорит партнер канадской фирмы Eberg Aviation Consulting Артур Эберг. – Последние призваны отучить нарушителя поступать так впредь».

Структура ВЭБа не первая, кто требует от Boeing расторгнуть контракт и выплатить компенсацию. В сентября лизинговая компания «Ростеха» «Авиакапитал-сервис» подала аналогичный иск на \$115 млн: она также требовала вернуть предоплату за 35 Boeing 737 Max, расторгнуть контракты на их поставку и возместить ущерб. В октябре «Авиакапитал-сервис» отказался от иска в связи достижением понимания с ответчиком. Этот заказ исчез из портфеля заказов Boeing, пишет The Wall Street Journal. Другие лизинговые компании не пытались через суд отказаться от заказов на Boeing 737 Max.

Также до 2015 г. «ВЭБ-лизинг» заказал 20 среднемагистральных самолетов Airbus 320 neo. Их поставки должны были начаться в этом году. «ВЭБ-лизинг» эту тему не комментирует.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/20/819237-isk-k-boeing>

ТАСС; 2019.12.19; НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В АЭРОПОРТУ НОВОСИБИРСКА

Министерство обороны РФ, в ведении которого находится первая взлетно-посадочная полоса аэропорта Толмачево, планирует построить в аэропорту новую ВПП. Находящаяся в плохом техническом состоянии ВПП-1 будет реконструирована в рулежную дорожку, сообщил ТАСС министр транспорта и дорожного комплекса Новосибирской области Анатолий Костылевский.

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы, принадлежащие государству. Первая ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны, вторая - Росавиации. В конце августа губернатор Новосибирской области сообщал, что власти региона совместно с "Новоапортом" и Минобороны приступили в 2019 году к обследованию и подготовке к капремонту и реконструкции первой взлетно-посадочной полосы, стоимость проекта составит более 8 млрд рублей.

"12 ноября 2019 года в Министерстве транспорта Российской Федерации состоялось совещание с участием представителей Министерства обороны Российской Федерации и правительства Новосибирской области по вопросам выработки единой позиции относительно реконструкции ВПП-1 в аэропорту Толмачево, находящийся в ведении Минобороны, и строительства новой ВПП. По итогам указанного совещания, Минобороны России совместно с Минтрансом России, готовится совместный доклад президенту России Владимиру Путину о проведении второго этапа реконструкции аэродромного комплекса Новосибирск (Толмачево), в том числе - строительство новой ВПП", - сказал министр.

Проект строительства новой ВПП с последующим переоборудованием существующей ВПП-1 в рулежную дорожку позволит повысить пропускную способность аэропорта до 15 млн пассажиров к 2024 году. При этом максимальная часовая интенсивность движения воздушных судов вырастет до 32 взлетов-посадок к 2030 году. А в случае использования одной ВПП для взлета, а другой - для посадки, до 50-52 таких операций в час.

Как сообщил ТАСС гендиректор аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич, предпроектные работы для включения ВПП-1 в Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры были проведены в 2019 году. "Надеемся, что источники и порядок финансирования будут определены в ближайшее время и работы по реконструкции ВПП-1 начнутся в 2020-2021 гг.", - сказал он.

<https://tass.ru/obschestvo/7387519>

ТАСС; 2019.12.19; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЧИТЫ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ

Намеченная модернизация аэропорта Кадала в Чите позволит снизить стоимость перелетов и расширить маршрутную сеть, сообщил в четверг журналистам губернатор Забайкальского края Александр Осипов. Также власти работают над привлечением пока отсутствующих в регионе авиакомпаний, которые бы работали по программе "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток.

"Плоский" тариф подразумевает фиксированную стоимость авиабилета, которая не меняется в зависимости от близости к дате вылета на момент покупки билета, уровня спроса и других факторов. Президент РФ Владимир Путин в четверг на большой пресс-конференции заявил, что программа "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой "Аэрофлот", отменена не будет, а саму практику также могут расширить на другие регионы, которые сейчас в программу не входят.

"Минтранс РФ готов расширить перечень субсидируемых маршрутов [связывающих Читу с другими городами], но нам надо как можно быстрее модернизировать аэропорт Кадала. Сейчас идет подготовка проектно-сметной документации, Росавиация провела соответствующий конкурс, заключила договор, проектирует модернизацию нашего главного краевого аэропорта. Это приведет к тому что, у нас появятся более экономичные типы судов, будет снижаться тариф. Благодаря этому, думаю, больше перевозчиков выйдет для полетов из нашего аэропорта в другие города", - сказал Осипов, не уточнив сроки начала модернизации.

Губернатор пояснил, что сейчас аэропорт Читы не способен принимать некоторые типы современных самолетов, что ограничивает возможности для расширения маршрутной сети и снижения цен. "Авиационные перевозки, особенно магистральные, для нас являются критически важными, поскольку на поезде или автомобиле долго добираться до многих территорий Сибири и Дальнего Востока, а до некоторых - невозможно", - отметил глава региона.

Осипов добавил, что сейчас субсидируемыми билетами могут воспользоваться только некоторые категории льготников, большинство же граждан летают по коммерческим тарифам. Он также отметил, что в Забайкалье нет авиакомпаний, которые бы работали по программе "плоских" тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, и власти региона работают над привлечением авиакомпаний к работе по этим тарифам.

<https://tass.ru/ekonomika/7381157>