



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; АКСЕНОВ И ДИТРИХ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ В КРЫМУ	4
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.12.25; В «ПУЛКОВО» БУДЕТ ВВЕДЕН РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ ЕВРОПЫ; СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ЛЕТАТЬ ПОЧТИ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ МОЖНО БУДЕТ В 30 СТРАН	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.25; ШАШЕЧКИ НАГОЛО: ЧИНОВНИКОВ ХОТЯТ ОСТАВИТЬ БЕЗ СЛУЖЕБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ; ВМЕСТО ЭТОГО ИМ РЕКОМЕНДУЮТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАКСИ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ С ПЕРЕБОЯМИ ПЕРЕВОЗОК	7
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; МИХАИЛ ИГНАТЬЕВ: В ЧУВАШИИ ЛЮДЕЙ В БЕДЕ НИКОГДА НЕ БРОСАЛИ	11
ТАСС; 2019.12.24; РОССИЯ И АЗЕРБАЙДЖАН ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ САМУР	13
ПРАЙМ; 2019.12.24; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ, КАК ПОВЫСИТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ СУДОВ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ	13
ТАСС; 2019.12.24; ГК ОРВД ДАЛА ПОЯСНЕНИЯ ПО РЕГИСТРАЦИИ И ЗАПУСКУ БЕСПИЛОТНИКОВ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; НОВОГОДНИЕ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ В РФ БУДУТ ВЫПОЛНЕНЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ, ОБЕЩАЮТ ТУРОПЕРАТОРЫ	16
ТАСС; 2019.12.24; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ОТКРЫТИЕ МАРШРУТА "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" ОТСТАЕТ ОТ ПЛАНА НА СЕМЬ ЛЕТ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; МИНОБОРОНЫ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПУТИНА ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС О СОЗДАНИИ 5 БРИГАД ДЛЯ РАЗВИТИЯ БАМА ..	18
ТАСС; 2019.12.24; АЭРОПОРТЫ В ТРЕХ АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНАХ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ	18
ТАСС; 2019.12.24; АКСЕНОВ ПООБЕЩАЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТЬ 17 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ	19
ТАСС; 2019.12.24; ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УПАЛО НА 13%	19
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.25; ВОДИТЕЛИ ПОЕДУТ ПО ЧАСАМ; В ПДД ЗАКРЕПИЛИ РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ПРИ УПРАВЛЕНИИ АВТОБУСАМИ И ГРУЗОВИКАМИ	20
КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.12.25; ГУПАМ ПОРУЧАТ НРАВСТВЕННОСТЬ И ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ; ФАС ОПРЕДЕЛИЛАСЬ СО СФЕРАМИ СОЗДАНИЯ УНИТАРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	21
ГАЗЕТА.РУ; ОЛЬГА ТИМИРЧИНСКАЯ; 2019.12.24; ЧЕРЕЗ МОСКВУ: Пассажиры оценили работу МЦД; Пассажиры успели полюбить МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ	22
ТАСС; 2019.12.24; В ЧЕЧНЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ УЧАСТОК ДОРОГИ В ОБХОД ГУДЕРМЕСА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 12 КМ	24
ТАСС; 2019.12.24; ТРАВНИКОВ СООБЩИЛ ОБ УГРОЗЕ СРЫВА ГРАФИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В НОВОСИБИРСКЕ	25
ТАСС; 2019.12.24; БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ	25

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; "ХОТЬКОВСКИЙ АВТОМОСТ" ЗАЙМЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРЕТЬЕГО МОСТА ЧЕРЕЗ УДУ И ТРАНССИБ В БУРЯТИИ ЗА 7,5 МЛРД РУБ.	26
RNS; 2019.12.24; НАЗВАНА ПРИЧИНА ИСКЛЮЧЕНИЯ «ПЛОЩАДКИ» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА	26
ТАСС; 2019.12.24; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО КАРШЕРИНГ НУЖНО ВЫДЕЛИТЬ В ОТДЕЛЬНУЮ КАТЕГОРИЮ СТРАХОВАНИЯ	27
ТАСС; 2019.12.24; В МОСКВЕ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЗА ГОД	29
ТАСС; 2019.12.24; ВЛАСТИ КУРГАНА ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В 2020 ГОДУ	30
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, ЕКАТЕРИНА ВОЛКОВА; 2019.12.25; РЖД НАШЛИ ОНЛАЙН-КОНКУРЕНТА; ФАС ОТКРЫЛА ДЕЛО ПРОТИВ ПРОДАВЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ИТОГИ ГОДА: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА - 2019. НЕОЧЕВИДНОЕ. НЕВЕРОЯТНОЕ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРИМЕНЕНИИ ДО 2025Г ОСОБЫХ МЕР ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПРИОРИТЕТНЫХ Ж/Д ОБЪЕКТОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; МОСТОТРЕСТ ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА 287 МЛН РУБ. ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО ИЮЛЯ 2020Г	40
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; РОСТУРИЗМ ПРОРАБАТЫВАЕТ СЕМЬ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ В КРЫМ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.12.25; АКСЕНОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ЗАПУСК Ж/Д ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	40
ТАСС; 2019.12.24; ПАССАЖИРАМ ПЕРВЫХ ПОЕЗДОВ В КРЫМ ПОДАРЯТ КАРТЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	41
ТАСС; 2019.12.24; БИЛЕТЫ НА ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ В СИМФЕРОПОЛЬ КУПИЛИ 973 ЧЕЛОВЕКА	41
ТАСС; 2019.12.24; ПОЕЗДА В КРЫМ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА БУДУТ КРУГЛОГОДИЧНЫМИ ПРИ ЛЮБОМ СПРОСЕ	41
ТАСС; 2019.12.24; БОЛЕЕ 100 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ЗАПУСТЯТ НА МЖД В ПЕРИОД НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ	42
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; В НОВЫХ БИЛЕТАХ РЖД ПОЯВИЛАСЬ ПРОСЬБА К ПАССАЖИРАМ НИЖНИХ МЕСТ	42
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; РЖД ПОКАЗАЛИ, КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ НА ПОЕЗД	43
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; РЖД ПЛАНИРУЮТ БАЛАНСИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВОСТОК С КОНТЕЙНЕРНЫМ ПОТОКОМ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; РЖД БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ИНВЕСТИЦИИ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ, ОЖИДАЯ В БУДУЩЕМ РОСТА ПЕРЕВОЗОК	44
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.25; «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» НЕ СДАЕТСЯ; ЭПОПЕЯ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ЛЕДОКОЛА ПРОДОЛЖАЕТСЯ	44
ПРАЙМ; 2019.12.24; МИНПРОМТОРГ РФ ПРЕДЛАГАЕТ С 2020 Г ВЫДЕЛЯТЬ ИЗ ФНБ СРЕДСТВА НА ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ЗАВОД "КРАСНОЕ СОРМОВО" ДО НОЯБРЯ 2021Г ПОСТРОИТ ДЛЯ ГТЛК 9 СУХОГРУЗОВ ПРОЕКТА RSD59	46
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ТАНКЕРА-ЧЕЛНОКА ARC6	47
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ММТП ПЛАНИРУЕТ В I КВ. 2020Г ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЫЛЕВЕТРОЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ ЗА 700 МЛН РУБЛЕЙ ..	47
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; СТРОЙТРАНСГАЗ ЗАВЕРШИЛ I ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА - РОСТОВСКИЙ МИНТРАНС ..	48

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.12.25; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА ДЕНИС МАНТУРОВ — О ПОТЕНЦИАЛЬНОМ УХОДЕ АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ ИЗ РФ, ПЕРСПЕКТИВАХ «СУПЕРДЖЕТОВ» И ПРОДАЖЕ АЛКОГОЛЯ В ИНТЕРНЕТЕ	49
ТАСС; 2019.12.24; РЕГУЛЯРНОЕ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ТЮМЕНЬЮ И КАЗАНЬЮ ОТКРОЕТСЯ В ЯНВАРЕ	50
ТАСС; 2019.12.24; КОМПАНИЯ S7 В ПРИАМУРЬЕ ЗАПУСКАЕТ ДВА НОВЫХ СУБСИДИРОВАННЫХ МАРШРУТА.....	51
ТАСС; 2019.12.24; UTAIR И "ЯМАЛ" ЗАВЕРИЛИ, ЧТО СРЫВОВ ПОЛЕТНЫХ ПРОГРАММ НА НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКАХ НЕ БУДЕТ	51
ТАСС; 2019.12.24; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ВОЗВРАЩАЕТ В СОБСТВЕННОСТЬ ПЯТЬ АЭРОДРОМОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК	51
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ II ОЧЕРЕДИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА "БЕГИШЕВО"	52
RNS; 2019.12.24; НАЗВАНА ДОЛЯ СТАЛКИВАВШИХСЯ С ПОТЕРЕЙ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ РОССИЯН.....	52
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ВЫДЕЛИТ ЗОНЫ ДЛЯ КУРИЛОК В НОВОМ ТЕРМИНАЛЕ	53
РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ЭКИПАЖ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ЛАЙНЕРА ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ДО ОДНОГО ПИЛОТА.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ ПОЧТИ НА 5%, ЗАНЯТОСТЬ КРЕСЕЛ - НА 0,6 П.П.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; АВИАКОМПАНИЯ "РОССИЯ" УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В 2019Г БОЛЕЕ ЧЕМ НА 4%, ДО 11,6 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	54

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; АКСЕНОВ И ДИТРИХ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ В КРЫМУ

Глава Крыма Сергей Аксенов рассказал, что обсуждал с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** запуск экспрессов из Симферополя в города полуострова, а также возможность строительства прямой железнодорожной ветки от Керчи в столицу республики Симферополь.

"Я вчера имел возможность общаться с **министром транспорта Евгением Ивановичем Дитрихом**. Мы договорились о том, что в планах у нас запуск экспрессов Симферополь - Севастополь, Симферополь - Евпатория... Изучается возможность запуска железнодорожного экспресса в Ялту. Не готов сказать, там рельеф очень сложный – пойдем целесообразность и необходимость, а также сколько средств для этого необходимо", - сказал на пресс-конференции в Симферополе Аксенов.

Аксенов также не исключил принятие положительного решения о строительстве прямой железнодорожной ветки в Керчь.

"Скорее всего, это решение будет принято. Сейчас готовится ряд предложений... сейчас считаются экономические параметры", - добавил он.

На сегодняшний день железная дорога от Керчи к Симферополю проходит через город Джанкой, расположенный на севере Крыма. Большая часть ее однопутная, а ветка от Керчи до Джанкоя не электрифицирована. Железнодорожные пути из Симферополя и Севастополя в Ялту нет, проекты ее проведения разрабатывались еще в начале 20 века, но не были реализованы.

<https://realty.ria.ru/20191224/1562776918.html>

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/F8B433C943D3D8A7432584DA00404474>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.12.25; В «ПУЛКОВО» БУДЕТ ВВЕДЕН РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ ЕВРОПЫ; СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ЛЕТАТЬ ПОЧТИ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ МОЖНО БУДЕТ В 30 СТРАН

С 1 января 2020 г. в санкт-петербургском аэропорту «Пулково» начнет действовать режим открытого неба для полетов из 30 европейских стран. Их список утвердил **Минтранс**. Но пока европейские лоукостеры хотя в следующем году начать полеты из 22 стран, сообщило министерство 24 декабря. Это Бельгия, Болгария, Великобритания, Германия, Дания, Испания, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Македония, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Франция, Швейцария, Швеция и Эстония. Заинтересованность в полетах в новом режиме выразили европейские лоукостеры: Ryanair, EasyJet, Wizz Air, Volotea, Air Baltic, Fly One и др., сообщил **Минтранс**.

Открытое небо дает возможность авиакомпаниям летать в «Пулково» не из домашнего региона. Это позволит перевозчикам серьезно увеличить количество рейсов в Санкт-Петербург и расширить географию полетов, считают в **Минтрансе**. Сейчас полеты между Россией и другими странами регулируются двусторонними соглашениями. Они устроены по принципу паритета. В соглашениях оговариваются города двух стран, между которыми возможны полеты, а также допустимая частота полетов и перевозчиков с каждой стороны. Сейчас лишь в единственном аэропорту России действует ограниченный режим открытого неба. Владивосток может без ограничений принимать транзитные рейсы зарубежных авиакомпаний.

Введение открытого неба в Санкт-Петербурге лоббирует банк ВТБ, совладелец компании – концессионера «Пулково» «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС). Правительство осенью дало **Минтрансу** поручение рассмотреть этот вопрос. ВВСС просила **Минтранс** ввести открытое небо для полетов из 33 стран Европы, рассчитывая,

что три крупнейших европейских лоукостера – Ryanair, EasyJet и Wizz Air – добавят аэропорту к 2025 г. 5,9 млн пассажиров.

С октября 2019 г. граждане 53 стран могут въезжать в Россию через Санкт-Петербург по электронной визе. Введение режима открытого неба в совокупности с упрощением визового режима и либерализация тарифов на услуги аэропорта повысят транспортную доступность Санкт-Петербурга и повлияют на его социально-экономическое развитие, считает **Минтранс**.

Эти меры будут способствовать реализации стратегии развития аэропорта «Пулково» как международного авиахаба, передал через пресс-службу гендиректор ВВСС Леонид Сергеев. Имея уникальные рыночные условия, новые иностранные авиакомпании смогут активно развиваться в Санкт-Петербурге, а российские перевозчики получают возможность расширять региональную маршрутную сеть из «Пулково» и увеличивать частоту рейсов, говорит Сергеев: «Уверен, что все это даст мощный толчок для притока транзитного и зарубежного трафика в Санкт-Петербург, повысит транспортную доступность города и предоставит пассажирам «Пулково» широкий выбор вариантов прямого авиасообщения с пунктами на территории России и иностранных государств. Развитие туризма в Санкт-Петербурге обеспечит экспорт туристических услуг на международный рынок, новые рабочие места и дополнительные налоговые поступления в бюджеты всех уровней».

Wizz Air уже летает из Санкт-Петербурга в Будапешт и Лондон (Лутон). «Мы заинтересованы в новых маршрутах и рынках», – говорит представитель венгерского лоукостера.

Российские авиакомпании выступали против режима открытого неба в «Пулково». Они опасались, что приход европейских лоукостеров вынудит их сократить полеты из Санкт-Петербурга. Тем более что прав без ограничений летать в Европу они не получают. Позиция не изменилась, говорит сотрудник крупной российской авиакомпании.

Новый режим ломает систему соглашений о воздушном сообщении, говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак: «Было много противников, которые настаивали на ограничении режима открытого неба – что можно летать только во второстепенные города, отдаленные от крупных городов, популярных у российских авиакомпаний. Но это все равно нанесет им существенный ущерб, потому что часть пассажиропотока будет оттянута на новые направления». Рыбак считает, что трафик из регионов в «Пулково» не увеличится, так как новые маршруты не будут популярны у российских туристов. Зато они привлекут в Санкт-Петербург туристов выходного дня из Европы. Основным бенефициаром нового режима будут европейские лоукостеры и ВВСС, резюмирует Рыбак.

Представители Ryanair, Air Baltic, «Аэрофлота», S7 Airlines и Utair не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/24/819591-pulkovo>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4206650>

<https://iz.ru/957845/2019-12-24/mintrans-nazval-datu-vvedeniia-rezhima-otkrytogo-neba-v-pulkovo>

<https://ria.ru/20191224/1562781498.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7415151>

<https://rns.online/transport/V-aeroportu-Peterburga-s-2020-goda-vvedut-rezhim-otkritogo-neba-2019-12-24/>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.25; ШАШЕЧКИ НАГОЛО: ЧИНОВНИКОВ ХОТЯТ ОСТАВИТЬ БЕЗ СЛУЖЕБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ; ВМЕСТО ЭТОГО ИМ РЕКОМЕНДУЮТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАКСИ

У российских чиновников может стать меньше персональных служебных автомобилей. Власти рассмотрят вопрос о том, чтобы пересадить госслужащих на такси. Такое поручение дано по итогам заседания правительственной комиссии по оптимизации бюджета, прошедшей в ноябре. Эксперты называют автомобили с персональными

водителями для российских чиновников феодальной экзотикой. Дешевое такси действительно выгоднее содержания собственного автопарка, но агрегаторы пока не могут дать полную гарантию безопасности перевозки.

Ставка на такси

Государственные органы и подведомственные им организации должны постепенно отказываться от использования служебных автомобилей. Вместо этого для обслуживания чиновников нужно активнее привлекать агрегаторов такси. Минфин должен проработать этот вопрос с заинтересованными ведомствами до 27 января 2020 года, следует из протокола заседания правкомиссии по оптимизации бюджетных расходов под председательством первого вице-преьера Антона Силуанова (документ есть у «Известий»).

«Проработать вопрос распространения практики привлечения агрегаторов такси для автотранспортного обслуживания сотрудников госорганов без персонального закрепления [машины] с установлением ограничений по времени, территории и классу обслуживания», — сказано в протоколе.

В кабмин также должен быть представлен перечень форм организации автотранспортного обслуживания чиновников, который бы обеспечивал «прозрачность объемов и оптимизацию стоимости» таких услуг.

Машина чиновника

По возможности нужно сохранить использование закупочных процедур по закону № 44-ФЗ «О контрактной системе...», сообщается в документе. За отказ от персонального автомобиля следует предусмотреть компенсацию должностным лицам, сказано в протоколе.

Также предлагается запретить закреплять персональный автомобиль за сотрудниками госорганов ниже руководителя структурного подразделения (соответствующие изменения предлагается внести в Указ президента № 272 от марта 2010 года). Этот вопрос поручено проработать Минфину совместно с Минтрудом, **Минтрансом** и Управделами президента. «Известия» направили запросы в Минфин и **Минтранс**. В Минтруде вопросы переадресовали в Министерство финансов.

Государство не первый год пытается сэкономить бюджетные деньги, ограничив аппетиты госслужащих, желающих ездить на дорогих автомобилях. В частности, в 2014 году для поддержки отечественного автопрома правительство запретило закупки импортных машин для государственных и муниципальных нужд (ограничение не касалось собранных в РФ авто, к примеру, Audi и BMW). А с 2016-го российские министры и их заместители не могут получить служебный автомобиль мощностью более 200 л.с. и дороже 2,5 млн рублей. Руководители федеральных агентств — **Росавиации**, **Росавтодора**, **Росжелдора** и других — теперь должны довольствоваться машинами не дороже 2 млн рублей, руководитель и заместители структурных подразделений — до 1,5 млн.

Дорогая машина

В Минэкономразвития «Известиям» сказали, что ведомство постоянно занимается вопросами оптимизации автотранспортных расходов.

— В министерстве осуществляется централизованное транспортное обслуживание через подведомственное ФКУ «Центр поддержки». Кроме того, для оптимизации затрат уже второй год заключается контракт на осуществление служебных поездок сотрудников с использованием такси (агрегатор). Это происходит на основании 44-ФЗ через систему госзакупок, — отметили в пресс-службе ведомства.

В ЦБ «Известиям» сообщили, что на постоянной основе ведут работу по оптимизации расходов, в том числе и на транспортное обслуживание. Так, 1 октября 2017 года Банк России пользуется услугами такси одной транспортной компании, а с октября 2019-го проводится пилотный проект с агрегаторами по соответствующим договорам, отметили в ЦБ.

— Использование автомобилей такси за 2019 год позволило сократить около 35% расходов на транспортное обслуживание, — отметили в Центробанке. — Закупки транспортных услуг осуществляются на конкурентной основе в соответствии с профильным Положением Банка России (632-П), носят открытый и прозрачный характер.

В Минстрое «Известиям» сказали, что собственного автопарка служебного автотранспорта не имеют.

Европейский опыт

Огромное количество служебных автомобилей — давняя русская традиция, сказал «Известиям» директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

— А персональный автомобиль — абсолютно феодальная экзотика нашей страны, поскольку за рубежом такая машина — принадлежность очень узкого круга высших должностных лиц, — отметил эксперт.

По его словам, например, в Стокгольме таких людей можно в прямом смысле сосчитать по пальцам.

По мнению эксперта, машины с персональными водителями имеет смысл использовать только исходя из соображений безопасности высших должностных лиц. «Неперсонализированные» служебные авто не имеют смысла после появления агрегаторов такси.

Руководитель центра компетенций Общественного института развития такси МЕФТ Станислав Швагерус сказал «Известиям», что в Европе, например в Германии, Венгрии, Чехии, развита практика использования легкового такси муниципалитетами. В прошлом году такой эксперимент также запущен в мэрии столицы Казахстана. В России, по данным МЕФТ, пилотные проекты по транспортному обслуживанию региональных органов власти легковыми такси действуют лишь в семи субъектах из 85. В частности, по служебной надобности таксомоторами пользуются чиновники Москвы и Санкт-Петербурга, а также Карелии, Удмуртии, Алтая, Белгородской и Нижегородской областей. Госструктуры уже постепенно переходят на использование такси вместо собственных автопарков, в частности, это активно делает Банк России, сказал «Известиям» координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов. Проблема, по его словам, заключается в том, что для корпоративных клиентов агрегаторы устанавливают завышенные тарифы. Поэтому соотношение цены и качества может быть неоптимальным, полагает он. Кроме того, по его мнению, возникает вопрос безопасности перевозки чиновников.

В ФАС и **Росавтодоре** на момент публикации статьи не ответили на вопрос о целесообразности использования такси вместо служебных машин.

<https://iz.ru/957814/aleksandr-volobuev/shashechki-nagolo-chinovnikov-khotiat-ostavit-bez-sluzhebnykh-avtomobilei>

На ту же тему:

<https://iz.ru/957869/2019-12-24/v-mineke-prokommentirovali-vozmozhnoe-lishenie-chinovnikov-sluzhebnykh-avto>

<https://www.vedomosti.ru/finance/news/2019/12/24/819609-minfin-predlagaet-ispolzovat-taksi-dlya-chinovnikov>

<https://www.rbc.ru/economics/24/12/2019/5e01d0599a7947d18112bdcf>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ С ПЕРЕБОЯМИ ПЕРЕВОЗОК

Председатель правительства Якутии Владимир Солодов рассказал в интервью РИА Новости о планах по проектированию и строительству моста через Лену и о том, как мост изменит ситуацию с жизнеобеспечением Якутска и отдаленных районов, а также о развитии территорий опережающего развития в регионе, ходе мусорной реформы и подготовке к пожароопасному сезону в следующем году. Беседовала Майя Акимова.

— Владимир Викторович, вы работаете на посту премьер-министра Якутии уже больше года. Какие задачи успели решить за это время? Какие ключевые задачи стоят перед правительством в следующем году?

— Полтора года я возглавляю правительство — сначала в качестве исполняющего обязанности, потом с октября 2018 года в качестве председателя правительства. Самое главное, на мой взгляд, что удалось сделать, это изменить настрой команды на достижение результатов, исходя из интересов граждан. Это то, на что ориентированы и новые указания главы государства Владимира Путина по национальным проектам.

Безусловно, не все министерства работают ровно. Я думаю, в следующем году предстоят определенные кадровые решения. Но в целом оцениваю работу правительства как эффективную, и это подтверждается оценкой федеральных органов исполнительной власти. Недавно была дана оценка деятельности высших должностных лиц и их команд, и Якутия вошла в число эффективных регионов. Мы получили грант, специальную выплату от федерального центра в размере 530 миллионов рублей, которые будут направлены на закрытие ключевых потребностей и нужд, связанных с обеспечением отопительного сезона и социальных обязательств.

Качественно изменилось взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти. Целый ряд решений, к которым мы шли долгие годы, удалось довести до логического результата: включение дополнительных районов в арктическую зону – их теперь 13, строительство кардиологического центра и целого ряда объектов по субсидии министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики. В общей сложности если год назад общая сумма финансирования по этой программе составляла 1,5 миллиарда рублей, то сейчас более 7 миллиардов рублей. Помимо кардиологического центра, это круглогодичный лагерь "Полярная звезда", школа в Кангаласском районе. Также мы получили федеральные средства на строительство крупнейшего объекта – онкологического центра. Во всем мире именно болезни сердечно-сосудистой системы и новообразования являются основными причинами смертности населения. Наша задача – снизить ее, обеспечить продолжительность жизни до 78 лет к 2024 году. Новые центры будут этому способствовать.

Также результат мы видим в темпах экономического роста и уровне привлечения инвестиций. В 2019 году мы стали регионом-лидером по росту в рейтинге инвестиционной привлекательности, переместившись на 30 позиций – с 52-го на 22-е место. Якутия является лидером Дальнего Востока и по экономическому росту. Но наряду с тем, что уровень заработной платы у нас достаточно высокий и по всем рейтингам регулярно попадаем в число субъектов с высокими доходами, уровень бедности зашкаливает. Два года назад уровень бедности в регионе составлял 20 процентов. Мы планомерно снижаем его, есть позитивные тенденции, сейчас по оценочным характеристикам – примерно 18,2 процента. Нам нужно его в два раза сократить, до 10 процентов.

Ну и, конечно, главный наш проект – это строительство моста. Президентом РФ принципиально он одобрен.

— **Минтранс РФ** ожидает от властей Якутии доработанную заявку на строительство моста в декабре. Когда финальный документ будет представлен в министерство? Какие конкретно параметры подлежат доработке и почему?

— Заявка готова, она направлена в министерство транспорта. Мост включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры страны до 2024 года. Поскольку механизмом строительства этого моста является государственно-частное партнерство, если точнее, частная концессионная инициатива, мы рассчитываем, что инвестор (после его определения) сможет начать разрабатывать проектно-сметную документацию еще до выделения средств из федерального бюджета. Мы планируем разработку проектно-сметной документации на 2020 год, с 2021 года – финансирование из федерального бюджета и начало строительно-монтажных работ.

— Власти Якутии, в свою очередь, ожидают предложения от потенциальных инвесторов. Можете ли вы уже назвать конкретные компании или страны?

— Я знаю, что целый ряд российских и зарубежных инвесторов проявляют интерес. Буквально на днях было объявлено о создании консорциума Ростеха и группы ВИС. Участием в проекте неизменно интересуются японские инвесторы, китайские партнеры тоже задают вопросы. РФПИ является одним из активных интересантов. И Внешэкономбанк интересуется, но сейчас рано говорить о конкретном консорциуме.

— Как заявлено в проекте, мост снизит затраты на северный завоз на 4,1 миллиарда рублей ежегодно. В какую сумму сейчас обходится республике северный завоз?

— В общей сложности на северный завоз отвлекается до 20 миллиардов рублей, считая и субсидии, и кредитные средства. Масштаб северного завоза – одна из особенностей

республики. Традиционно этот маршрут в Якутии связан с перевозками в первую очередь водным транспортом – от железнодорожной станции Усть-Кут в Иркутской области до города Якутска. Здесь перегрузка, и потом уже по нашим рекам. Логистика начала меняться в связи с вводом железнодорожной станции в Нижнем Бестяхе. Все больше грузов идут через Нижний Бестях.

Самое главное, что в результате строительства моста мы получим ритмичность перевозок. Например, при снабжении Вилюйской группы районов сейчас все равно происходит накопление грузов, это удорожает логистику, задерживает поставки. Бесперебойные поставки в течение всего года изменят размещение нефтебаз. Мы перейдем к более крупным нефтебазам в том же Нижнем Бестяхе и ликвидируем ряд нефтебаз, которые находятся в отдаленных районах.

— Летом из-за падения уровня воды на реке Лена были сложности с доставкой грузов. Какой прогноз на следующий год, возможны ли проблемы?

— В этом году мы столкнулись с серьезными сложностями, были вынуждены вводить режим чрезвычайной ситуации в связи со сложностями подхода к городу Якутску. Но мы справились, грузы завезены в полном объеме. Дополнительные выпадающие расходы сформировались у перевозчиков. Средства мы сейчас полностью заложили. Как говорят ученые, мы входим в многолетний цикл низких уровней воды в наших реках. Если по реке Лена это колебания — 2018 год был благополучным, 2019-й – мелководным, то, например, по реке Яна уже много лет держится низкий уровень воды. Особенно в прошлом году он был экстремально низким.

— Вы приняли бюджет на 2020-2022 годы, в нем заложено сокращение дефицита. За счет чего планируете это сделать? И когда республика может выйти на бездефицитный бюджет?

— Само понятие бездефицитного бюджета немного обманчивое, потому что плановый дефицит – это нормальный инструмент. При доходах, которые колеблются от 207 до 216 миллиардов рублей в последние годы, и примерно в таком же объеме мы видим на 2020 год, мы в плановом порядке закладываем расходов больше на один миллиард. Это позволяет нам в течение года сманеврировать и решить больше социальных задач, в том числе за счет привлечения кредитных средств, без увеличения государственного долга.

— Вы упомянули зарплаты. Якутия действительно лидирует в рейтингах регионов по уровню зарплат. При этом многие жители региона, особенно в отдаленных районах, зарабатывают немного – в районе 30-40 тысяч рублей, а цены на продукты и услуги в регионе высокие и постоянно растут. Фиксируете ли вы эту проблему? И что делает региональное правительство для выравнивания ситуации?

— Да, я уже говорил, что проблема неравенства доходов – одна из ключевых. Действительно, Якутия в целом в стране отличается достаточно высокими доходами, но и расходы высоки. С 2012 года правительством реализуется большой комплекс мер. За прошедшее время заработная плата бюджетников увеличилась кратно, в 3-3,5 раза. Второе – мы увеличиваем минимальный размер оплаты труда и следим, чтобы этот уровень выдерживался. В 2019 году МРОТ вырос в 1,6 раза по сравнению с 2017 годом, а по сравнению с 2012 годом в 3,3 раза. Третье, нам важно работать с наименее обеспеченными слоями населения. В 2019 году начали оказывать поддержку семьям с детьми, на третьего и последующих детей выплаты составляют 16 тысяч рублей в месяц.

Мы продолжаем прорабатывать с федеральным центром новые инициативы. Буквально на днях заработала эксклюзивная мера поддержки дальневосточников – ипотека под два процента. Тоже более чем доступный механизм, который уже сейчас любой житель Якутии может получить.

— Власти региона планируют строительство в Якутске культурного кластера, стоимость которого оценивается в 18,6 миллиарда рублей. Чем оправданы такие расходы?

— Сумма в 18,6 миллиарда – это общие расходы республики вплоть до 2030 года, включая эксплуатацию. Это горизонт достаточно далекий. Расходы непосредственно на стройку составляют около 10 миллиардов. Большая сумма, но мы считаем, что это оправданные расходы.

Нам важно продвигать культуру Якутии не только на территории России, но и в сопредельных государствах, и этим усиливать позиции России в Арктике. Создание центра позволит нам также привозить лучших представителей исполнительского искусства со всего мира. Сейчас многих останавливает банальное отсутствие концертного зала с хорошей акустикой.

— В 2020 году власти Якутии собираются объединять учреждения социальной сферы для улучшения качества услуг и высвобождения средств бюджета. Как это будет выглядеть и какой ожидается эффект?

— Преобразования социальной сферы, которые мы проводим, делаются с одной единственной целью – повысить качество социальных услуг для всех граждан. Мы не ставим целью экономию. Да, каждая копейка бюджета должна использоваться рачительно, но задача не в том, чтобы сэкономить, а в том, чтобы обеспечить структуру социальной сферы, которая будет соответствовать запросу наших граждан.

Говоря об объединении, приведу два примера. В совсем небольших отдаленных пунктах мы проектируем многофункциональные социальные центры, которые объединят в одном здании школу, детский сад, возможно, фельдшерско-акушерский пункт и, например, почту. Тем самым мы сможем экономить на коммунальных услугах, и строительство одного здания будет дешевле, чем пяти отдельных.

Второй пример, который мы уже реализуем, – в действующих небольших поселках объединяем в одном здании детский сад и школу. Это эффективно и с точки зрения качества обучения, потому что ребенок еще в детском саду привыкает к образовательному укладу, посещает дополнительные кружки или подготовительные курсы. Потом переход из детского сада в школу происходит более гладко, и ребенок мотивирован и адаптирован к учебе в школе.

— Как идет процесс привлечения инвесторов в территории опережающего развития "Южная Якутия" и "Кангалассы"?

— Эти ТОРы очень разные. "Кангалассы" – это индустриальный парк, где сосредоточен малый бизнес, там же мы запустили вторую очередь теплиц "Саюри". На выходе алмазогранильный кластер, который уже построен инвестором, в декабре будем его запускать. Впереди у нас серьезные расширения, в связи с которыми мы даже предлагаем переименовать ТОР "Кангалассы" в ТОР "Якутия". Туда должна войти Жатайская судоверфь, которая сейчас строится, там объем инвестиций порядка пяти миллиардов рублей. Кроме того, в ТОР войдут логистические предприятия в Нижнем Бестяхе. Мы планируем его расширить круглогодичным детским лагерем "Полярная звезда", которая находится в селе Табага. И в финальной стадии доработка заявки по созданию в Сунтарском районе площадки по производству стройматериалов и глубокой переработке производимой в Кемпендяе соли.

ТОР "Южная Якутия" сфокусирована вокруг якорного инвестора республики – угледобывающей компании "Колмар". Более 100 миллиардов план инвестиций, более пяти тысяч рабочих мест уже создано. Деятельность компании стала стимулом для развития Нерюнгринского района. Я помню, что еще в 2015 году, когда в первый раз приехал в город Нерюнгри, он производил депрессивное впечатление. Сейчас нерюнгринцы с оптимизмом смотрят в будущее.

— Известно, что в Якутске были проблемы, связанные с мусорной реформой. Справляется ли сегодня региональный оператор "Якутскэкосети"? Как идут дела в районах?

— Мусорная реформа – один из вызовов для всей страны в 2019 году. Могу сказать, что Якутия относится к числу регионов, успешно реализующих мусорную реформу. В то же время есть целый ряд сложностей, которые в основном носят объективный характер. Есть и субъективные моменты: в силу организационной неразберихи в этом году город Якутск лихорадило, но я уверен, что сейчас мы настроим все процессы. По республике это сложная задача с учетом обязательной переработки мусора или складирования на полигонах в соответствии с требованиями. Конечно, в маленьких селах это с трудом реализуемо. Организационную схему мы разрабатываем. Основные проблемы, с которыми сталкиваются региональные операторы во всех пяти зонах Якутии, это отсутствие инфраструктуры обращения с отходами, несоответствие требованиям

площадок для накопления отходов, нехватка спецтехники в муниципалитетах. Примерно в два-три раза надо увеличить количество техники, чтобы вывозить мусор. Сложности возникают и с заключениями договоров, платежной дисциплиной. Но я могу сказать, что нужно двигаться вперед и это неизбежно: уровень обращения с отходами, который сейчас у нас есть, неприемлем для современного общества.

— В Якутии строгая антиалкогольная политика, алкоголь продается с 14.00 до 20.00, при этом в регионе процветает подпольный бизнес. Что делать с этим? Не стоит ли смягчить законодательство и привести его, например, к федеральной норме?

— На днях в парламенте состоялись жаркие дискуссии – все инициативы, с которыми депутаты выступали по поводу снижения ограничения по времени, были отклонены. В целом правительство республики поддерживает это решение. Мы считаем, что это верное направление по обеспечению здорового образа жизни населения, ограничению потребления алкоголя. Мы не планируем инициировать решение по отмене или серьезным изменениям режима работы. Да, ключевой проблемой остается незаконная торговля алкоголем, и мы будем комплексно с ней бороться. Но другое дело, что вызвала большую дискуссию инициатива, с которой мы выступали по приведению к нормам федерального законодательства, связанного с процедурой выдачи лицензии организациям общепита. Здесь я могу сказать, что у нас подход очень простой. Наше законодательство должно соответствовать федеральному. Если мы видим противоречия и считаем, что мы правы, надо выступать с законодательной инициативой федерального уровня, но не замалчивать противоречие, не делать вид, что его не существует. Уверен, мы можем получить поддержку на федеральном уровне, ведь наше регулирование многими признается в качестве лучшей практики.

— Еще одна большая тема и для Якутии, и для всего Дальнего Востока – цены на авиабилеты. Жители региона шутят, что в Москву им слетать дешевле, чем в родной район. Есть ли у правительства идеи развития внутренних авиаперевозок?

— Ежегодно мы выделяем серьезные средства на субсидирование авиаперевозок и по нескольким направлениям вводим льготные рейсы, в которых гражданам нужно оплачивать лишь половину рыночной стоимости.

11 декабря прошло совещание президента Путина с вице-премьерами и правительством, на котором обсуждался вопрос развития региональных перевозок. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сказал, что для Дальнего Востока будут разрабатываться дополнительные меры субсидирования перелетов и буквально в феврале будет представлена новая система поддержки. Я уверен, что Якутия станет одним из первых регионов ДФО, где эта система будет опробована, надеюсь, что уже в следующем году.

<https://ria.ru/20191224/1562768337.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; МИХАИЛ ИГНАТЬЕВ: В ЧУВАШИИ ЛЮДЕЙ В БЕДЕ НИКОГДА НЕ БРОСАЛИ

Чувашия в скором времени разрешит историческую проблему с мусором раз и навсегда, уверен глава региона Михаил Игнатьев. О ситуации с мусорной реформой, а также о подготовке к празднованию столетия со дня образования республики, достижениях в агропромышленной области, сотрудничестве с Китаем и о том, как республике удастся сохранять самобытность и традиции, рассказал Игнатьев в интервью РИА Новости. Беседовала Дарья Ураева.

— Михаил Васильевич, какие региональные проекты реализуются сегодня в Чувашии в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, как развивается транспортная инфраструктура и транспортная сеть в республике?

— За последние годы нам удалось многое сделать в области инфраструктурных проектов, дорожного хозяйства. Наша республика компактная, плотность населения высокая. Что касается сельской местности, все населенные пункты соединены дорогами с твердым покрытием, на любой машине можно въехать и выехать. Реализуя **национальный проект**

"Безопасные и качественные автомобильные дороги", в этом году мы заключили 55 контрактов. К концу года практически все 55 объектов будут завершены.

Кроме того, в рамках транспортного форума в Москве я принял участие в деловом завтраке с министром транспорта России Евгением Дитрихом, где обсуждалось строительство скоростной магистрали "Европа — Западный Китай", которая будет проходить через нашу республику. Трасса открывает фантастические перспективы для развития малого и среднего бизнеса Чувашии. Вдоль трассы можно открыть массу различных объектов придорожного сервиса, а это новые налоговые поступления в бюджет и дополнительные рабочие места.

На сегодняшний день мы тратим не менее пяти миллиардов рублей в год на транспортную инфраструктуру. Если смотреть на перспективу, то к 2024 году на соответствующие цели будет потрачено около 30 миллиардов рублей. Кроме того, из федерального бюджета ежегодно в республику поступают десятки миллиардов рублей, в том числе из Росавтодора и Минтранса, на реконструкцию автодорог М7 и А151. Нужно отметить, что по федеральной трассе М7 в сутки проезжает почти 50 тысяч единиц автотранспорта. Мы всегда должны отдавать предпочтение человеку, гражданину Российской Федерации. Одним словом, с каждым годом создаются все новые блага для жителей и гостей республики.

— А как обстоят дела с авиасообщением в республике?

— Пассажиропоток нашего аэропорта в Чебоксарах ежегодно растет. Еще четыре года назад он был на уровне 35-40 тысяч человек в год. По итогам этого года — 375 тысяч. Пассажиропоток увеличился практически в несколько раз. В зимний период у нас три прямых рейса Чебоксары-Москва в неделю. Загрузка хорошая — не менее 95 процентов. Летом, в период отпусков, мы запускаем прямые рейсы в Симферополь, Анапу, Анталию и ряд других городов. Это позволяет жителям республики отправиться в путешествие без пересадок в Москве. По решению президента РФ Владимира Путина аэропорту присвоено имя уроженца Чувашии, третьего космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза Андрияна Николаева. Мы сейчас делаем все, чтобы и сам аэропорт соответствовал имени космонавта. Взлетно-посадочная полоса позволяет принимать любые борты, начато проектирование нового терминала.

— К 2024 году планируется построить трассу Москва-Казань, которая пройдет через шесть районов Чувашии. Как вы относитесь к этому проекту? Что он даст республике?

— Вопрос окончательно не решен. Министр экономического развития РФ Максим Орешкин лично проехал по этой трассе. С учетом дефицита бюджетных средств, планируется сначала построить головной участок этой автотрассы — от Москвы до Владимира, далее – Нижний Новгород, а уже на следующем этапе – Чебоксары и Казань. Это будет скоростная трасса.

— В октябре в Казани прошел Совет округа по туризму. Как вы оцениваете потенциал внутреннего и въездного туризма Чувашии? Что делаете для привлечения гостей?

— Мы хотим увеличить турпоток, поэтому участвуем в конкурсах Федерального агентства по туризму – уже привлекли миллиарды рублей. Так, летом мы получили 500 миллионов рублей федеральных инвестиций, в дальнейшем ожидается еще 1,3 миллиарда рублей на благоустройство набережной города Чебоксары, для реконструкции объектов. Туристы приезжают только туда, где инфраструктура соответствует современным требованиям, запросам туриста, где сервис на высочайшем уровне.

В Чувашии туристов с каждым годом становится больше. У нас есть памятники истории и культуры, в этом направлении мы тоже работаем. Многие выдающиеся личности родились в Чувашии. Например, кораблестроитель Алексей Николаевич Крылов. Я уже упоминал нашего земляка, космонавта Андрияна Николаева – это легендарная личность. Также в нашей республике родился Василий Иванович Чапаев. Сейчас мы проводим реконструкцию музея, на территории которого находится его деревянный дом. Деревня, в которой он родился, не сохранилась, но дом до сих пор стоит.

В Чебоксарском районе мы открыли музей в честь архимандрита Русской православной церкви, востоковеда Никиты Бичурина, который еще в начале XIX века работал в Китае и издал много работ об этой тогда еще загадочной и неизведанной стране. Гостям из Китая

нравится, что мы чтим их культуру. Отношения с Китаем у нас хорошие.

Кроме этого, мы продемонстрировали себя в туристическом межрегиональном проекте "Великий волжский путь". Наш проект — речной круиз "Чебоксары — сердце Волги" был востребован. В перспективе рассчитываем, что такие проекты выстрелят. Но есть проблема — теплоходы старые. После того как теплоход "Булгария" затонул в Татарстане, требования к судоходству ужесточились, многие судна списали. Сегодня не хватает комфортабельных теплоходов, которые курсировали бы по Волге и возили туристов. На базе судостроительного завода в Зеленодольске в Татарстане будет реализовываться проект по строительству новых современных прогулочных теплоходов серии "Чайка". Надеемся в перспективе их задействовать. ***

<https://ria.ru/20191224/1562771448.html>

ТАСС; 2019.12.24; РОССИЯ И АЗЕРБАЙДЖАН ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ САМУР

Автомобильный мост через реку Самур на азербайджано-российской границе ввели в эксплуатацию. В церемонии открытия движения приняли участие глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин и вице-премьер Азербайджана Шахин Мустафаев, передает корреспондент ТАСС с места событий.

Как заявил глава МЭР РФ, большую роль в завершении проекта сыграли президенты двух стран. По его словам, финальные решения были достигнуты 1 сентября 2018 года, когда состоялась встреча президента Азербайджана Ильхама Алиева и президента России Владимира Путина в Сочи. "Спустя год с лишним эта работа завершается, действительно, прекрасным мостом", - подчеркнул Орешкин.

При этом вице-премьер Азербайджана отметил, что мост через реку Самур является символом крепкой дружбы и добрососедства двух стран. "Мост имеет стратегическое значение, открывает большие возможности для реализации важных международных проектов, обеспечивает дальнейшее усиление сотрудничества по многим направлениям, в том числе расширении торговых операций", - сказал Мустафаев. Кроме того, отметил он, мост является важным звеном **международных транспортных коридоров "Север - Юг" и "Север - Запад"**. Он также будет способствовать расширению контактов между населением приграничных регионов Азербайджана и России, наращиванию турпотока между двумя странами.

В знак введения моста в эксплуатацию по нему проехали первые автомобили со стороны российской и азербайджанской стороны.

Автомобильный мост через реку Самур возвели в районе пунктов пропуска "Яраг - Казмаляр". Ранее Орешкин говорил, что мост через реку Самур является важной частью международного транспортного коридора "Север - Юг".

Проект возведения моста через реку Самур реализован в рамках соглашения, подписанного в августе 2013 года между правительствами России и Азербайджана. Новый мост заменит существующий, который был построен в 1957 году. Его протяженность - 325,3 метра, ширина - 17,5 метра. Стоимость проекта - 36,5 млн манатов (около \$21,5 млн). Россия и Азербайджан финансировали строительство поровну.

<https://tass.ru/ekonomika/7412079>

ПРАЙМ; 2019.12.24; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ, КАК ПОВЫСИТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ СУДОВ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

Пересмотр в рамках "регуляторной гильотины" видов деятельности, для которых необходимо лицензирование, заключение между экспортерами и владельцами флота под российским флагом долгосрочных договоров по перевозке грузов, позволят повысить конкурентоспособность и увеличить объем перевозок судами под флагом РФ, сообщил глава департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Юрий Костин на заседании в Совфеде РФ о перспективах российского судостроения.

Минтранс РФ совместно с профильными ведомствами прорабатывает возможные меры господдержки судовладельцев для наращивания экспорта судами под российским флагом, сообщил журналистам в январе **замминистра транспорта РФ Юрий Цветков**. По данным **Росморречфлота**, доля перевозок под российским флагом составляет порядка 2% от общего объема экспорта грузов морским транспортом из РФ.

"Снижение влияния административных барьеров и повышение конкурентоспособности судов под российским флагом за счет создания равных условий для российских перевозчиков по сравнению с перевозчиками из других стран, то есть с судовладельцами, которые оперируют судами под иностранными флагами. ... работаем над этим", - рассказал **Костин**. Он уточнил, что, например, владелец судна под российским флагом для того, чтобы перевезти опасные грузы из российского порта, в обязательном порядке должен иметь лицензию на перевозку опасных грузов.

"В то же самое время этот же самый груз совершенно спокойно вывозится из российского порта судном под иностранным флагом, при этом к судовладельцу такого требования не предъявляется. ... повторяю, считаю, что есть другие виды контроля, которые в полной мере позволяют обеспечить безопасность мореплавания... предлагаем в рамках механизма регуляторной гильотины пересмотреть виды деятельности, подлежащие лицензированию... перевозка опасных грузов, буксировка морским транспортом - точно такой же пример", - добавил он.

Костин отметил также, что **Минтранс** предлагает совместно с Минпромторгом и Минэкономразвития РФ проработать вопросы заключения между компаниями-экспортерами с государственным участием, а также иными юридическими лицами, реализующими инвестиционные проекты с государственной поддержкой, долгосрочных договоров по перевозке экспортных грузов с компаниями, оперирующими флотом под российским флагом. "Второй вопрос - это постепенное замещение флота под российским флагом, построенного за пределами Российской Федерации, на суда, построенные российскими судостроительными предприятиями с учетом опять-таки заключенных долгосрочных договоров на перевозку экспортных грузов", - отметил глава департамента. Госдума в декабре приняла в первом чтении законопроект, по которому кабмин будет наделен полномочиями принимать решения об использовании судов под иностранными флагами при некоторых видах работ, на осуществление которых суда, ходящие под российским флагом, имеют преимущественное право. Представитель **Минтранса** также указал на необходимость "авторизации критериев допуска" таких судов. "Четко должно быть прописано преимущественное право для судов под российским флагом выполнять все перечисленные виды работ", - заключил **Костин**.

ТАСС; 2019.12.24; ГК ОРВД ДАЛА ПОЯСНЕНИЯ ПО РЕГИСТРАЦИИ И ЗАПУСКУ БЕСПИЛОТНИКОВ

В связи с поступающими запросами Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" (ФГУП "Госкорпорация по ОрВД") предоставило разъяснения, касающиеся регистрации беспилотных воздушных судов и организации их полетов без нарушений правил использования воздушного пространства.

Беспилотное воздушное судно (БВС) - воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (п. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ). В соответствии с утвержденными правительством правилами учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в нашей стране, вышеуказанные БВС подлежат постановке на учет с внесением информации, содержащейся в заявлении, в базу данных с формированием учетной записи и учетного номера. Беспилотные воздушные суда массой свыше 30 кг приравниваются к обычным ВС и подлежат государственной регистрации Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиация**) как гражданские воздушные суда, а для управления ими нужно иметь свидетельство внешнего пилота.

Для постановки на учет гражданских БВС с максимальной взлетной массой меньше 30 кг владелец БВС в течение 10 рабочих дней с момента приобретения или ввоза на территорию РФ представляет заявление с приложением фотографии этого БВС почтовым отправлением в адрес **Росавиации** или через курьерскую службу в экспедицию агентства. Заявление должно содержать сведения о беспилотном воздушном судне, его технических характеристиках, информацию об изготовителе, сведения о владельце БВС, а фотография БВС должна обеспечивать отображение всей видимой площади БВС, позволяющее провести его идентификацию.

Процедуры, необходимые для рассмотрения заявлений о постановке БВС на учет, осуществляются **Росавиацией** в срок, не превышающий 10 дней (рабочих) со дня представления этих заявлений. В случае смены владельца БВС (перехода прав владения от владельца БВС, в отношении которого в установленном порядке сформирована учетная запись, к иному лицу), а также в случае утери или хищения БВС или изменения данных о технических характеристиках БВС по заявлению владельца БВС в учетную запись вносятся изменения. Снятие беспилотного воздушного судна с учета осуществляется в случае его разрушения или по просьбе владельца, при этом учетный номер БВС становится недействительным.

В срок не более трех рабочих дней со дня формирования учетной записи (отказа в постановке на учет) или внесения изменений (отказа во внесении изменений) в учетную запись, или снятия беспилотного воздушного судна с учета заявителю направляется соответствующее уведомление в форме электронного документа на электронную почту. В данный момент Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации оказывает содействие **Росавиации** в выполнении части административных процедур по учету. Присвоенный учетный номер подлежит нанесению на элементы конструкции БВС до начала выполнения им полетов. Сейчас порядок нанесения учетного номера на элементы конструкции беспилотного воздушного судна строго не регламентирован. Однако **Росавиацией** рекомендовано наносить учетный номер на отделяемых элементах конструкции не менее трех раз для БВС максимальной взлетной массой до 1,5 кг и пяти раз - для БВС максимальной взлетной массой более 1,5 кг любым из способов, обеспечивающих сохранение и читаемость номера при воздействии воды, а также в случае разрушения БВС. Учетный номер БВС должен быть явно различим и читаем без использования специальных оптических средств, высота шрифта не должна составлять менее 5 мм.

Необходимо помнить, что БВС - это прежде всего воздушное судно, на использование которого распространяются соответствующие авиационные правила. Полеты БВС отнесены к деятельности по использованию воздушного пространства. Порядок использования воздушного пространства Российской Федерации, в том числе и беспилотными воздушными судами, установлен Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением правительства РФ от 11.03.2010, которыми установлен разрешительный порядок использования воздушного пространства для выполнения полетов БВС, независимо от класса воздушного пространства, в котором выполняется полет.

При необходимости использования воздушного пространства над населенным пунктом владельцу БВС в соответствии с пунктом 49 ФАП-138 дополнительно необходимо получить разрешение органа местного самоуправления такого населенного пункта. В городах федерального значения - Санкт-Петербурге, Севастополе и Москве - это разрешение выдает региональный орган исполнительной власти. В приграничных районах необходимо согласование с ФСБ, в отдельных случаях может потребоваться согласование с Минобороны РФ. Согласно пункту 40 ФАП-138, при необходимости использования воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полетов пользователи воздушного пространства (граждане - владельцы БВС) обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны. Почтовые адреса, телефоны, частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче таких разрешений, опубликованы на официальном сайте **Росавиации**. В настоящее время данный список уточняется и дополняется.

В соответствии с разделом VI "Общие правила выполнения авиационных работ" Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Минтранса России, проведение фото - и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна, в том числе и БВС, относится к авиационным работам. Физические (юридические) лица, выполняющие авиационные работы, должны соответствовать сертификационным требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы, порядок проведения сертификации", утвержденными приказом Минтранса России от 23.12.2009.

Воздушное пространство для полетов БВС выделяется в соответствии с государственными приоритетами. Использование воздушного пространства БВС осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты БВС. Представления на установление временного и местного режимов подаются пользователями воздушного пространства в соответствии с Инструкцией по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утвержденной приказом Минтранса России от 27.06.2011. В представлении указывается достоверная и полная информация о планируемой деятельности по использованию воздушного пространства. Разрешительный порядок использования воздушного пространства (ИВП) предусматривает направление в оперативные органы (центры) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации представленного плана полета, а также получение разрешения центра ЕС ОрВД на использование воздушного пространства. Направление плана полета БВС в центры ЕС ОрВД осуществляется пользователем воздушного пространства в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 24.01.2013.

Представленный план полета должен содержать следующую информацию: тип сообщения, номер БВС, место площадки старта и время вылета, маршрут полета (координаты района полета), высота полета, место площадки посадки и общее расчетное истекшее время до посадки, номер разрешительного документа, выданного органом местного самоуправления или исполнительной власти, номер временного/местного режима ИВП, прочую информацию, необходимую для описания особенностей полета. Неправильное оформление флайт-плана может привести к отказу на ИВП. После получения подтверждения органа ЕС ОрВД об установлении местного режима, а также разрешения на использование воздушного пространства пользователю необходимо уведомить органы ЕС ОрВД о фактическом времени начала деятельности, о задержке, переносе или отмене деятельности, об окончании деятельности или о перерывах в полетах более чем на час.

Физическое или юридическое лицо, планирующее осуществлять запуски БВС, должно знать и выполнять правила и процедуры, установленные воздушным законодательством Российской Федерации в сфере использования воздушного пространства. За нарушение правил использования воздушного пространства Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КОАП) установлена соответствующая ответственность: штрафы для физических лиц – до 50 тыс. рублей, для юридических лиц – до 300 тыс. рублей. В случае, если в результате запуска БВС пострадают люди, виновному может грозить уголовная ответственность. Вышеприведенные правила действуют и для БВС весом менее 250 гр, регистрировать которые не нужно.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/7416139>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; НОВОГОДНИЕ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ В РФ БУДУТ ВЫПОЛНЕНЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ, ОБЕЩАЮТ ТУРОПЕРАТОРЫ

Разговоры о возможном срыве новогодних полетных программ в связи с предложением МИД РФ разорвать договор с Бермудами преждевременны, туристические программы

согласованы Росавиацией и обеспечены резервными воздушными судами, сообщили порталу "Интерфакс-Туризм" в Ассоциации туроператоров России (АТОР) во вторник.

Ранее стало известно, что министр иностранных дел РФ Сергей Лавров обратился в **Минтранс** и **Росавиацию** с предложением расторгнуть межправительственный договор РФ с Бермудами о передаче функций надзора над зарегистрированными самолетами, который действует с 1999 года. Предполагается, что расторжение договора с Бермудами позволит перевести все самолеты отечественных перевозчиков в российский реестр.

"Эксперты считают преждевременными разговоры о срыве новогодних полетных программ в связи с предложением разорвать договор с Бермудами. Все туристические полетные программы согласованы **Росавиацией** и обеспечены резервными воздушными судами, они будут выполнены в полном объеме", - сказали в АТОР.

По данным **Росавиации**, сейчас 725 самолетов российских авиакомпаний зарегистрированы на Бермудских островах, по 35 - в Ирландии и России, еще два - на острове Аруба.

Как сообщает Ассоциация эксплуатации воздушного транспорта (АЭВТ), **Минтранс** с октября 2019 года отказывается вносить новые иностранные самолеты, поступающие авиакомпаниям, в межправительственное соглашение с Бермудскими островами. По информации газеты "Коммерсантъ", речь идет о 27 или 30 бортах таких авиакомпаний, как "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), "Победа", S7, "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL), Red Wings и Sirius Aero.

В АЭВТ высказали мнение, что невозможность использовать эти самолеты может привести к срыву новогодних программ, так как предполагалось, что рейсы будут выполняться, в том числе, на этих бортах.

Как считают эксперты АТОР, нехватка этих лайнеров будет заметна рынку, который увеличил объем на 10-15%, но не на Новый год, а позже. "Запланированные новогодние чартерные программы будут выполнены в полном объеме. Все авиакомпании демонстрируют высокие показатели пунктуальности, программы обеспечены резервными бортами", - сказал вице-президент АТОР Дмитрий Горин.

Что касается регулярной перевозки, то, как отмечают в ассоциации, крупнейшим авиакомпаниям "Аэрофлот" и S7 Airlines уже удалось решить проблему с "застрявшими" самолетами.

Бермуды являются популярным в мире "авиационным офшором". В реестрах Бермуд и Ирландии зарегистрированы 95% всех самолетов российских перевозчиков.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191224/1562767604.html>

ТАСС; 2019.12.24; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ОТКРЫТИЕ МАРШРУТА "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" ОТСТАЕТ ОТ ПЛАНА НА СЕМЬ ЛЕТ

Международный транспортный маршрут "Европа - Западный Китай" будет открыт не раньше 2027 года из-за изменения прохождения его пути. Об этом сообщил аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов по итогам анализа эффективности расходования средств на реализацию проекта, передает пресс-служба контрольного органа.

По соглашению стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) транспортный коридор на территории РФ должны были запустить не позднее 2020 года.

"Смещение сроков, в том числе связано с изменениями прохождения международного транспортного маршрута. Так, согласно транспортной стратегии России изначально транспортный коридор должен был пройти по территориям Республик Татарстан, Башкирии и Оренбургской области. В июле 2016 год правительственная комиссия по транспорту решила проложить маршрут через Самарско-Тольяттинскую агломерацию", - сказала Богомолов.

На момент корректировки российского участка трассы, Башкирия и Оренбургская область уже инвестировали в проект 402 млн рублей. "Выполнены проектно-изыскательские работы на строительство автодороги Бавлы - Кумертау на сумму 300 млн рублей, разработан проект планировки и межевания территории под строительство автомобильной

дороги Кумертау - Сагарчин на 102 млн рублей. Однако в связи с изменением прохождения международного транспортного маршрута результаты указанных работ пока не востребованы", - отметил аудитор.

Правительство РФ 30 октября 2019 года приняло решение о выделении отдельных этапов строительства автомобильной дороги "Москва - Нижний Новгород - Казань" с завершением работ в 2027 году. В рамках реализации **федерального проекта "Европа - Западный Китай"** предусматривается строительство автодорог "Москва - Нижний Новгород - Казань" и "Обход Тольятти с мостовым переходом через реку Волга". Однако подтвердить предусмотренный федеральным проектом объем финансовых вложений пока невозможно из-за отсутствия в полном объеме проектно-сметной документации, сообщили в Счетной палате.

Финансирование составляет 539,591 млрд рублей и 115,465 млрд рублей в объекты строительства автомобильной дороги "Москва - Нижний Новгород - Казань" и "Обход Тольятти с новым мостовым переходом через Волгу" соответственно. "Например, по обходу Тольятти, протяженность которого составляет почти 100 км, проектно-сметная документация разработана только в отношении мостового перехода через Волгу, а это всего 3,7 км", - указал Богомолов.

Всего в 2019 году на **проект "Европа - Западный Китай"** из федерального бюджета предусмотрено 4,7 млрд рублей. Однако из-за длительных сроков принятия решения по строительству кассовое исполнение на 1 декабря отсутствует.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/otkrytie-transportnogo-marsruta-evropa---zapadnyj-kitaj-otstaet-ot-plana-na-7-let---sp>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; МИНОБОРОНЫ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПУТИНА ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС О СОЗДАНИИ 5 БРИГАД ДЛЯ РАЗВИТИЯ БАМА

Министерство обороны РФ может создать 5 железнодорожных бригад для развития Байкало-Амурской магистрали "вне численности Вооруженных сил", сообщил глава министерства Сергей Шойгу.

По его словам, вопрос прорабатывается с администрацией президента РФ по его поручению для строительства второго пути БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре, сказал он на итоговой коллегии Минобороны РФ во вторник.

В октябре генеральный директор ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров допускал привлечение военных к модернизации Байкало-Амурской магистрали. "Такие переговоры ведутся. И считаю, что это очень интересно, поскольку мы вместе работали на некоторых объектах (обходе Украины, в частности - ИФ). Соответственно, у них есть свои компетенции очень важные", - отмечал он.

"Военные - хорошие строители", - добавлял топ-менеджер. "У них есть техника и компетенции, а объем строительства сейчас большой, и нужно правильно распоряжаться имеющимися строительными мощностями. Поэтому мы с ними хотели бы в этой части взаимодействовать", - пояснял глава РЖД. О том, какие именно участки БАМа будут модернизировать военные, "будет отдельный разговор", отмечал Белозеров. "Какой объем - нужно дополнительно обсуждать", - также говорил он. Переговоры по этому поводу, по оценкам главы РЖД, завершатся через 4-5 месяцев.

Правда, в ноябре заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров отмечал, что железнодорожные войска пока в силу занятости не готовы участвовать в проекте. "Мы направили предложение коллегам по участию в проектах "восточного полигона". Но официальный ответ, который пока от них получили - что они достаточно серьезно загружены другими работами, и в наших, кроме Кызыл-Курагино (предполагает строительство линии к угольным месторождениям Тувы, РЖД выполняют функции генподрядчика "Тувинской энергетической компании" Руслана Байсарова, которая является концессионером - ИФ), пока участвовать не собираются", - говорил он.

"Мы сейчас продолжаем эту работу, дополнительно даем им информацию, рассчитываем, что все-таки увидим их на объектах "Российских железных дорог", учитывая, что такой

опыт, например, на строительстве линий Журавка-Миллерово (обходе Украины - ИФ) имелся, и зарекомендовали они себя там достаточно неплохо", - отмечал Макаров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/armiya-i-opk/7414455>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-mo-rf-planiruet-sozdat-pat-zd-brigad-dla-stroitelstva-vtoroj-vetki-bam---sojgu>

ТАСС; 2019.12.24; АЭРОПОРТЫ В ТРЕХ АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНАХ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ

Для обеспечения грузовой базы Северного морского пути до 2024 года предполагается реконструировать четыре аэропорта в арктических регионах России - два на Чукотке, по одному в Якутии и Ненецком автономном округе (НАО). Это следует из утвержденного правительством РФ плана развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2035 года.

Так, запланирована реконструкция аэропортового комплекса в поселке Амдерма на востоке НАО, который рассматривается как база для освоения нефтегазоносных месторождений. Она должна завершиться уже в июне 2022 года. Через год, в июне 2023 года, планируется закончить реконструкцию аэропортового комплекса в Певеке (Чукотский автономный округ) - одном из ключевых пунктов маршрута.

Предполагается, что в июне 2024 года завершится реконструкция аэропорта Черский в Якутии. В поселке Черском находится Зеленомысский речной порт - он расположен в 130 километрах от места впадения реки Колыма в Восточно-Сибирское море. В декабре 2024 года планируется закончить реконструкцию аэропорта Кепервеем. Гавань находится около Билибино - третьего по численности населения города на Чукотке. Добраться от столицы региона до Билибино можно только на самолете.

План также предполагает развитие инфраструктуры морских портов и терминалов. Так, в декабре 2020 года должна быть завершена реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певека. Через год, в декабре 2021 года, предполагается закончить реконструкцию морского канала порта Сабетта (Ямало-Ненецкий автономный округ). Он может принимать грузы круглогодично и станет одной из опорных точек СМП. Кроме того, планируется развивать инфраструктуру для аварийно-спасательного и вспомогательного флота. Доля этого МЧС РФ и Росатом должны к декабрю 2020 года представить в кабмин предложения по строительству совместно с добывающими компаниями объектов инфраструктуры арктических центров управления в кризисных ситуациях в Певеке и вахтовом поселке Сабетта.

<https://tass.ru/ekonomika/7409505>

ТАСС; 2019.12.24; АКСЕНОВ ПООБЕЩАЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТЬ 17 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ

Республика Крым в 2020 году получит дополнительно 17 млрд рублей на ремонт дорожной сети, это позволит кардинально изменить ситуацию с состоянием дорог в регионе, сообщил на пресс-конференции во вторник глава республики Сергей Аксенов.

"Объем средств, который по решению главы государства будет республике выделен - дополнительно 17 млрд рублей в 2020 году, <...> позволит соответственно кардинально изменить ситуацию. <...> Предварительно могу сказать, что в городе Керчь будет отремонтировано в 2020 году 32 км дорог, в городе Симферополе - 68 км дорог. <...> Ремонт дорог предполагает также установление освещения на всех отремонтированных участках в полном объеме без исключения, а также ремонт тротуаров", - сказал Аксенов.

По его словам, средства, выделенные на ремонт дорог, будут распределены между всеми городами и районами Крыма в зависимости от протяженности дорожной сети. "На 2021-2022 годы у меня задача такая, чтобы больше 60% всех дорог Республики Крым соответствовали федеральным стандартам и нормативам. Средств выделяется более чем достаточно", - добавил Аксенов.

При этом он уточнил, что единственными исполнителями работ по ремонту муниципальных, региональных и федеральных дорог на территории Республики Крым определены компании "ВАД" или "Центродорстрой".

О дорогах в Крыму

Дорожная сеть Крымского полуострова была спроектирована и построена в 40-50-е годы XX века, она не рассчитана на современные нагрузки. Помимо естественного износа крымских дорог, к их разрушению ведет увеличение грузовых перевозок и периодическая активизация оползневых процессов. Проблему усугубляет и рост числа машин, особенно в летний период. По данным властей, после воссоединения Крыма с Россией автомобильный парк региона стал увеличиваться ежегодно на 20%, а в 2015 году число машин в республике возросло в полтора раза.

Ранее министр транспорта республики Сергей Карпов сообщал, что Крыму, где около 80% автодорог не соответствуют нормативам, необходимо 144 млрд рублей до 2024 года на их ремонт и реконструкцию.

Аксенов ранее заявлял, что тема развития транспортной сети в регионе является ключевой. В 2015-2016 годы в Крыму удалось отремонтировать около 520 км дорог, а до 2021 года власти обещали в целом отремонтировать около 700 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1CF178DCAF1CE263432584DA003FBVB4>

ТАСС; 2019.12.24; ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УПАЛО НА 13%

С начала текущего года в Нижегородской области на 13% сократилось количество жертв в дорожно-транспортных происшествиях. В региональном правительстве отметили, что связывают это с реализацией в субъекте национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Об этом сообщает издание "NewsRoom24" со ссылкой на заявление регионального **Минтранса**.

Как отметил областной министр транспорта и автомобильных дорог Павел Саватеев, повысить безопасность дорожного движения удалось благодаря нанесению разметки, установке дополнительного количества светофоров и ограждений, монтажу элементов системы фото и видеофиксации.

На данный момент система включает в себя 234 стационарных комплекса. До конца года планируется закупить еще порядка 100 объектов. Министр подчеркнул, что при помощи принятых мер не удастся ликвидировать смертность на дорогах полностью, но они позволят повысить безопасность передвижения автомобилистов и пассажиров.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cislo-zertv-dtp-v-nizegorodskoj-oblasti-upalo-na-13>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.25; ВОДИТЕЛИ ПОЕДУТ ПО ЧАСАМ; В ПДД ЗАКРЕПИЛИ РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ПРИ УПРАВЛЕНИИ АВТОБУСАМИ И ГРУЗОВИКАМИ

Согласно новым правилам дорожного движения, которые вступят в силу в начале года, водителям грузовиков и автобусов запретят находиться за рулем более девяти часов в сутки, каждые четыре с половиной часа нужно будет отдыхать. Суммарное время управления машиной в течение недели не должно превышать 56 часов. Штраф для водителей, нарушающих правила, составит 1,5–2 тыс. руб.

Премьер Дмитрий Медведев подписал поправки к правилам дорожного движения (постановление правительства от 20 декабря 2019 г. №1733), сообщается на сайте Белого дома. Впервые вводятся требования к режиму труда и отдыха водителей, управляющих грузовиками массой более 3,5 тонны и автобусами. За рулем можно находиться не более девяти часов в сутки. В качестве исключения, не чаще двух раз в рабочую неделю, можно ехать в течение 10 часов. Каждые четыре с половиной часа нужно делать 45-минутный перерыв (либо два перерыва — 15 и 30 минут).

Если на трассе нет места для стоянки и отдыха, то водитель имеет право находиться за рулем еще час сверх разрешенной нормы, при этом двигаться «с соблюдением необходимых мер предосторожности».

В течение недели суммарное время нахождения за рулем не должно превышать 56 часов, в течение двух недель — не более 90 часов. Отдых водителя должен быть непрерывным и составлять не менее 11 часов в сутки.

Поправки к ПДД связаны с новой редакцией закона «О безопасности дорожного движения», которая вступила в силу 1 ноября 2019 года: в ней прописана обязанность перевозчиков соблюдать «нормы времени управления». За нарушение правил водители могут быть оштрафованы на 1,5–2 тыс. руб., санкция прописана в ч. 3 ст. 11.23 КоАП.

Контролировать правила будут с помощью тахографов: инспектор ГИБДД или Ространснадзора вправе остановить машину и проверить данные с прибора.

Устройства обязательны с 1 ноября 2019 года на всех автобусах и грузовиках (независимо от собственника). 15 октября **Минтранс** утвердил приказ №339 о порядке оснащения транспортных средств, принадлежащих физлицам, контрольным оборудованием. В нем заложена поэтапность: в частности, до 1 февраля 2020 года тахографами должны быть оснащены автобусы массой более 5 тонн с третьим (и ниже) экологическим классом, до 1 марта — старые грузовики массой более 12 тонн с неопределенным экологическим классом и т. д. Дольше всего, до 1 января 2022 года, смогут ездить без тахографов небольшие автобусы массой до 5 тонн, используемые многодетными семьями для перевозки детей.

Новые ПДД поэтапно не предусматривают, обязанность соблюдать режим работы и отдыха касается всех. Правила начнут действовать уже в январе, когда постановление вступит в силу.

Пока инструментального способа контроля не будет, инспекторы ГИБДД, возможно, смогут применять другие способы выявления нарушений, предполагает председатель ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин, например опрос пассажиров автобусов.

«Соблюдение установленных норм времени управления транспортным средством и отдыха является обязательным, независимо от наличия на грузовых автомобилях свыше 3,5 тонн и автобусах тахографа,— пояснили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса**.— В случае необходимости должностное лицо, имеющее право рассматривать дело о правонарушениях по части 3 статьи 11.23 КоАП, может использовать любые фактические данные, в том числе свидетельские показания, показания камер видеонаблюдения для привлечения к административной ответственности за нарушения установленных норм».

Координатор проектов ассоциации «Дальнбойщик» Валерий Войтко поправки к ПДД раскритиковал: «Новые правила возможно соблюдать только на европейской части России. Да и то — с оговорками».

«Вполне реальна ситуация, когда грузовик встает в пробку на МКАД на несколько часов. Режим труда и отдыха нарушается, стоянку найти негде, как быть? Или, например, выясняется, что на маршруте Москва—Питер несколько подряд стоянок для отдыха заполнены, встать негде, соблюсти правило невозможно. Что делать? Ведь все равно оштрафуют. В Германии полицейский в таких случаях по телефону получает подтверждение, что стоянка переполнена, у нас инспекторы едва ли будут этим заниматься»,— считает господин Войтко. На остальной территории России за Уралом новые ПДД соблюдать еще сложнее, отмечает он, там стоянок еще меньше. «Европейские правила у нас неприменимы. Надо было дать водителям самим выбирать, когда и где отдыхать, но в **Минтрансе** решили зачем-то объять необъятное»,— говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4206213>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-uzhestochili-trebovaniya-k-otdihu-voditelei-avtobusov-2019-12-24/>

<https://tass.ru/obschestvo/7410699>

<https://ria.ru/20191224/1562765555.html>

<https://iz.ru/957670/video/vneseny-popravki-v-pdd-dlia-voditelei-fur-i-avtobusov>

https://www.gazeta.ru/auto/news/2019/12/24/n_13850264.shtml

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.12.25; ГУПАМ ПОРУЧАТ ПРАВСТВЕННОСТЬ И ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ; ФАС ОПРЕДЕЛИЛАСЬ СО СФЕРАМИ СОЗДАНИЯ УНИТАРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) подготовила проект закрытого перечня сфер, в которых будет допускаться создание государственных унитарных предприятий (ГУП). Необходимость в таком списке возникла после принятия закона, запрещающего деятельность ГУПов на конкурентных рынках. В число разрешенных видов деятельности предложено включить производство продукции стратегическими предприятиями, обеспечение транспортной безопасности, а также перевозку пассажиров городским электротранспортом.

Проект постановления правительства, разработанный Федеральной антимонопольной службой, опубликован на портале regulation.gov.ru. Как отмечается в пояснительной записке, принятые поправки к законам «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» и «О защите конкуренции» устанавливают запрет на создание ГУПов и изменение видов их деятельности на конкурентных рынках. При этом поправками сделаны исключения — для нынешних и будущих предприятий, создаваемых на основании федеральных законов, указов президента или постановлений правительства.

ФАС предлагает ограничить перечень видов деятельности, где это возможно, тремя сферами. Первая — производство продукции (работ, услуг), «имеющей стратегическое значение для обеспечения обороноспособности и безопасности государства, защиты нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан», ГУПами, включенными в перечень стратегических предприятий и акционерных обществ. Такой перечень утвержден законом о приватизации, изменения вносятся президентскими указами, в него входят оборонные предприятия и НИИ, «Почта России» и другие организации). Также предлагается разрешить создавать ГУПы для обеспечения транспортной безопасности, а также для перевозки пассажиров метрополитеном и наземным городским электрическим транспортом.

Напомним, изначально в ФАС предлагали запретить создание новых государственных и муниципальных унитарных предприятий еще с 2019 года. Действующие предполагалось преобразовать в АО или бюджетные учреждения либо ликвидировать к 2021 году. Исключение хотели сделать лишь для предприятий, созданных в соответствии с федеральными законами, актами президента или правительства, учрежденных Минобороны или ФСБ, а также образованных в сфере естественных монополий.

ФГУПов меньше, убытков больше

Соответствующий законопроект был принят Госдумой в первом чтении в декабре прошлого года, однако затем резко против него выступил Совет федерации. ФАС пришлось пересмотреть проект: ко второму чтению в него внесли ряд устраивающих регионы поправок. Помимо расширения перечня исключений губернаторы получили право обращаться к правительству с мотивированными инициативами по созданию или сохранению предприятий — если это «необходимо для устранения последствий чрезвычайной ситуации либо недопущения угрозы нормальной жизнедеятельности».

Кроме того, из законопроекта исчезла норма об обязанности регионов согласовывать с ФАС создание или реорганизацию унитарных предприятий: этим местные власти будут заниматься самостоятельно, а антимонопольная служба сможет лишь требовать ликвидации предприятий-нарушителей через суд (см. «Ъ» от 5 декабря). В результате из 16,8 тыс. предприятий, которые, по данным ФАС, действовали в стране на начало года, под реформу подпадут лишь 6–7 тыс. Более того, срок реорганизации или ликвидации для них продлили сначала до 2023 года, а в итоговом варианте, за который в понедельник проголосовал Совет федерации, — до 1 января 2025 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4206756>

ГАЗЕТА.РУ; ОЛЬГА ТИМИРЧИНСКАЯ; 2019.12.24; ЧЕРЕЗ МОСКВУ: ПАССАЖИРЫ ОЦЕНИЛИ РАБОТУ МЦД; ПАССАЖИРЫ УСПЕЛИ ПОЛЮБИТЬ

МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ

В Москве уже месяц работает новый вид транспорта – Московские центральные диаметры. Этот способ передвижения позволяет существенно сэкономить время в пути, если пассажиру нужно добраться из одного конца огромной столицы в другой или быстро попасть в Москву из ближайшего Подмосковья. По словам пассажиров, перемещаться с помощью МЦД можно не только быстро, но и с комфортом благодаря удобным поездам «Иволга».

Вот уже месяц жители Москвы и ближайшего Подмосковья пользуются Московскими центральными диаметрами – новым видом транспорта, популярность которого удивила даже чиновников из столичного Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры. Пока работают два диаметра: «Белорусско – Савеловский» от Одинцова до Лобни (МЦД-1) и «Курско – Рижский», соединяющий Нахабино и Подольск (МЦД-2). Новая транспортная система была запущена 21 ноября, а уже 6 декабря побила своеобразный рекорд – пассажиры совершили более 550 поездок в сутки.

«Это превысило наши ожидания: по подсчетам, так пассажиропоток должен был увеличиться по итогам нескольких месяцев работы МЦД, а он вырос уже через 15 дней с момента запуска», — отмечали в пресс-службе Дептранса столицы.

Проезд по МЦД был бесплатным до 8 декабря, но и после введения платы популярность новых маршрутов не уменьшилась. И уже 9 декабря, когда на станциях заработали турникеты, пассажиры Московских центральных диаметров совершили 516 000 поездок. Для сравнения до запуска МЦД суточный пассажиропоток пригородных электричек был меньше на 9,8%.

При этом предварительные расчеты показывали, что с пассажиропотоком справятся 6-вагонные (максимальная вместимость 1916 человек) и 7-вагонные (на 2267 пассажиров) «Иволги». Однако этого оказалось недостаточно. В качестве временного решения на линии МЦД были выведены поезда других серий (обычные электрички и даже поезда «Аэроэкспресс» на МЦД-1) и 11-вагонные «Иволги», работающие в сцепках (сплотках) по две. «Работа по системе многих единиц широко используется на железнодорожном транспорте и никак не влияет ни на управляемость поезда «Иволга», ни на другие аспекты безопасности перевозок, - отметил директор Транспортной ассоциации Московской агломерации Нораир Блудян. При этом «Иволги», в зависимости от пожеланий заказчика, могут быть разной составности, так как они сконструированы по системе многих единиц. У «Тверского вагоностроительного завода» «Трансмашхолдинга» есть производственные возможности и опыт для оперативного выпуска и испытаний поездов «Иволга» любой составности - от 5 до 11 вагонов, и даже двухэтажных вагонов, что также могло бы быть актуально для МЦД, так как популярность этого проекта будет расти».

Губернатор Московской области Андрей Воробьев 17 декабря заявил, что запуск Московских центральных диаметров за ближайшие 4 года позволит увеличить ежегодный пассажиропоток из Москвы в Подмосковье и обратно до 1 миллиарда человек. Сейчас рост пассажирских перевозок составляет 10-15% в год. МЦД позволили решить и еще одну важную проблему – перераспределить человеческие потоки, разгрузив переполненные станции метро и МЦК.

«Благодаря тому, что у пассажиров больше нет необходимости ехать до первых пересадочных станций, они стали строить более удобные маршруты и пересаживаться с МЦД на менее востребованные станции метро. Таким образом, стала востребованнее станция метро «Волоколамская»(+45%) и станция МЦК «Новохохловская» (+31%)», - рассказали в пресс-службе Департамента транспорта Москвы.

Потому что удобно и безопасно

Чем же объясняется такая популярность МЦД? Во-первых, это удобно. Как справедливо отметили представители Дептранса, люди получили возможность стоять оптимальные для себя маршруты с минимумом пересадок. Кроме того, за это удобство не нужно переплачивать – специалисты Дептранса подсчитали, что со дня вступления в силу тарифов МЦД и до 17 декабря пассажиры сэкономили более 50 млн рублей благодаря новой тарифной системе.

Во-вторых, современные поезда «Иволга», курсирующие по МЦД, очень комфортны. «Иволга» предназначена для проезда на относительно небольшие расстояния, с частыми остановками, поэтому поезд быстро разгоняется и плавно тормозит, внутри много пространства и многоуровневых поручней для стоящих пассажиров. По МЦД курсируют две модификации Иволги – 1.0 и 2.0. Во второй версии была изменена расстановка пассажирских кресел, которые теперь расположены по схеме 2+2 в два ряда напротив друг друга, добавлены прислонные накладки для тех, кто едет стоя.

«Меня устраивает комфорт в «Иволге» и отсутствие толпы в часы пик из-за частоты рейсов в расписании. Билет, если ехать до Царицыно из Подольска, удобнее оплачивать «Тройкой». Это тоже плюс самих МЦД», — поделилась впечатлениями Елена из Подольска, которая каждый день ездит на работу в Москву.

И, конечно, ценится скорость поезда, ведь москвичи и жители Подмосковья всегда куда-то спешат: «Иволга» разгоняется до 60 км/с при ускорении в 0,9 м/с², а это на 20% выше, чем у аналогов.

«Для меня главная проблема – успеть везде вовремя. Я давно перестал ездить в Москву на машине, потому что на дорогах нереальные пробки. Но ведь и комфорта тоже хочется! Поэтому меня очень порадовал запуск МЦД: получается добраться до работы быстро и удобно, почти как в салоне своей машины, только без стояния в пробках. А еще есть бесплатный Wi-Fi и USB-розетки, можно по дороге и делами заняться», — рассказывает житель Одинцово Виктор.

Действительно, в каждом вагоне модернизированного поезда между креслами и удверей есть USB-разъемы для электронных устройств (на семивагонный состав «Иволги 2.0» - 496 штук). В головных вагонах предусмотрены крепления для велосипедов (всего 8 на поезд). Кроме того, в туалетных модулях появились сенсорные смесители для воды и дозаторы мыла, а также электросушилки для рук и пеленальные столики.

Во всех вагонах работает климат-контроль и обеззараживатель воздуха, что особенно актуально в сезон простуд и гриппа. Одежду можно повесить на крючки, а небольшие сумки разместить на полках над сидениями. Приятная деталь – в утренние часы подсветку в вагонах сделали холодной и бодрящей, в вечерние – теплой и спокойной, настраивающей на отдых. Наконец, в поездах размещены информационные табло, которые показывают новости, прогноз погоды и маршрут следования.

Вместе с тем «Иволги» адаптированы для проезда маломобильных пассажиров: входы в головные вагоны оборудованы специальными аппарелями, в просторных салонах предусмотрены места для закрепления инвалидной коляски, а туалетные комплексы спроектированы с учетом потребностей людей с ограниченными возможностями. Для слабовидящих пассажиров информационные таблички дублируются шрифтом Брайля

Еще один важный аспект в контексте усиливающихся западных санкций — «Иволга» максимально ориентирована на отечественные разработки и материалы. Доля российских комплектующих при производстве поездов превышает 90% — таковы данные производителя «Иволги», «Тверского вагоностроительного завода», который, как сообщалось ранее, станет якорным предприятием промышленного кластера инновационного транспортного машиностроения в Тверской области. Предполагаемый объем инвестиций в проект, который позволит создать более 17,7 тысячи рабочих мест, составят 6,5 млрд рублей.

Разумеется, комфортные условия в поезде создавались с учетом всех требований безопасности. Речь идет, в частности, о механизме работы дверей «Иволги» в аварийном режиме. Так, в случае, если в момент закрывания автодверей между ними попадет препятствие, створки раздвинутся, а затем попробуют закрыться вновь трижды. Если препятствие никуда не делось, дверь заблокируется в открытом состоянии – и так до тех пор, пока помощник машиниста лично не оценит ситуацию. Только тогда состав сможет тронуться с места – движение поезда с открытыми дверями запрещено правилами безопасности на российских железных дорогах, к которым относятся и МЦД. Примененный механизм – общепринят в поездах мировых производителей, отмечает в своем обзоре «Иволги 2.0» журналист и транспортный эксперт Иван Зенкевич.

Кроме того, «Иволга» оснащена комплексной системой видеонаблюдения и системой контроля бдительности машиниста, что также повышает безопасность поездок.

В безопасности поездов не сомневаются и пассажиры. «Я езжу по МЦД с ребенком. В поезд можно легко и быстро войти – двери широкие, внутри светло. Ездим уже почти месяц, и ни разу не сталкивались с какими-то неполадками. Один раз видела, как подростки дурачились и не давали дверям закрыться – в итоге поезд так и остался с открытыми дверями и никуда не ехал, пока не пришел помощник машиниста», — говорит Юлия из Лобни.

Принимая во внимание все эти факторы, удивительная популярность МЦД уже не кажется такой уж удивительной. И она будет только расти – до 2025 года откроют еще три линии МЦД: МЦД-3 «Ленинградско-Казанский», МЦД-3 «Киевско-Горьковский» и МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий».

<https://www.gazeta.ru/social/2019/12/24/12881354.shtml>

ТАСС; 2019.12.24; В ЧЕЧНЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ УЧАСТОК ДОРОГИ В ОБХОД ГУДЕРМЕСА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 12 КМ

Новый участок федеральной трассы Р-217 "Кавказ" на объездной дороге Гудермеса открыт сегодня в Чеченской Республике в рамках реализации **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**, говорится в сообщении **Росавтодора**.

"Состоялось торжественное открытие участка капитального строительства второго этапа объездной дороги в обход Гудермеса на федеральной трассе Р-217 "Кавказ", - говорится в сообщении ведомства.

Участок автодороги построен на территории Курчалоевского района Чеченской Республики в соответствии с параметрами I категории, его общая протяженность составляет почти 12 км. Для разделения встречных потоков транспорта устроена разделительная полоса и железобетонное ограждение по оси трассы, что позволит повысить безопасность дорожного движения.

Как отметили в **Росавтодоре**, строительство автодорожного обхода Гудермеса включено в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ). Проект реализуется в три этапа. Первый участок протяженностью около 15 км введен в 2015 году, работы на втором участке велись с 2017 года по сегодняшний день. Полностью ввести объект планируется в 2024 году.

Необходимость строительства обхода Гудермеса была обусловлена высокой интенсивностью движения – до 30 тыс. автомобилей в сутки на участке федеральной дороги Р-217 "Кавказ", проходящей через город. Исторически сложившаяся застройка создавала значительные трудности и задержки в пути пассажиров и грузов, а также негативно влияла на безопасность дорожного движения.

Строительство обходной дороги около Гудермеса позволит направить транзитный транспорт за пределы городской черты, что также улучшит экологическую обстановку в жилой зоне.

Сама магистраль Р-217 "Кавказ" играет большую роль в развитии транспортной инфраструктуры Северного Кавказа: пересекая Чеченскую Республику с запада на восток, она обеспечивает связь населенных пунктов между собой и со столицей республики – г. Грозный, а также транзитные перевозки в регионы центральной России, Северо-Кавказского федерального округа, страны Закавказья.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-cecne-otkryli-novyj-ucastok-dorogi-v-obhod-gudermesa-protazennostu-12-km>

ТАСС; 2019.12.24; ТРАВНИКОВ СООБЩИЛ ОБ УГРОЗЕ СРЫВА ГРАФИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В НОВОСИБИРСКЕ

Власти Новосибирской области не исключают, что графики строительства Восточного обхода, призванного разгрузить южный и восточный везды в Новосибирск будут сорваны, сообщил журналистам во вторник губернатор Андрей Травников.

"К сожалению, по Восточному обходу сегодня сохранить те темпы, которые бы обеспечили выполнение графика работ в соответствии с контрактом, не удалось <...> Хватит ли сил у компании ("Сибмост" - подрядчик проекта прим. - ТАСС) в 2020 году все-таки набрать необходимые темпы, я загадывать не могу", - сказал Травников.

Министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский ранее сообщал, что строительство в Новосибирске первой очереди Восточного обхода завершится в 2021 году. Главгосэкспертиза одобрила проект продолжения строительства Восточного обхода в Новосибирске, на которое в 2019 году планировалось потратить около 2 млрд рублей.

О проекте

Восточный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой Р-256 "Чуйский тракт". Строительство первого 20-километрового участка - от трассы Новосибирск - Ленинск-Кузнецкий до автодороги Академгородок - Кольцово - было начато в 2013 году и рассчитано на три года. Стоимость проекта оценивалась в 10,3 млрд рублей, однако из-за ограничения федерального финансирования и финансовых проблем подрядчика - компании "Сибмост" - завершить его не удалось до сих пор.

Травников ранее сообщал, что строительство автодороги будет продолжено за счет улучшения финансового положения "Сибмоста", оказавшегося на грани банкротства.

<https://tass.ru/sibir-news/7410975>

ТАСС; 2019.12.24; БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ

Более 20 млрд рублей будет выделено из федерального бюджета на строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске по концессионному соглашению, сообщил журналистам во вторник губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

"Понимание по финансированию объекта есть, федеральный грант в объеме более 20 млрд рублей будет выделен бюджетом РФ на ближайшие 3 года. Наше софинансирование также предусмотрено", - сказал Травников.

Он напомнил, что сейчас на месте будущего моста выкупаются земельные участки. Строительство планируется начать в I-II квартале 2020 года.

Проект четвертого моста в Новосибирске реализуется с участием частного инвестора на основе концессионного соглашения, подписанного в декабре 2017 года. Концедентом выступает правительство Новосибирской области в лице министерства транспорта и дорожного хозяйства региона. Проект включает создание транспортных развязок на обоих берегах реки Оби, общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км.

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега. Мост позволит значительно разгрузить существующие переправы. Его стоимость составит около 30 млрд рублей, проезд по нему будет платным.

<https://tass.ru/sibir-news/7410561>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; "ХОТЬКОВСКИЙ АВТОМОСТ" ЗАЙМЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРЕТЬЕГО МОСТА ЧЕРЕЗ УДУ И ТРАНССИБ В БУРЯТИИ ЗА 7,5 МЛРД РУБ.

Бурятия заключит с ОАО "Хотьковский автострой" (Московская область) договор на строительство третьего моста в Улан-Удэ через реку Уда и через Транссибирскую магистраль (Транссиб), следует из материалов сайта госзакупок.

Цена контракта останется стартовой - 7 млрд 533,5 млн рублей.

"Хотьковский автострой" стал единственным претендентом на торгах. Агентство по госзакупкам Бурятии признало их несостоявшимися, но решило заключить договор с единственным участником.

Проект должен быть реализован к середине декабря 2024 года. Его финансирование будет вестись из регионального и федерального бюджетов.

Как сообщалось, новый 220-метровый мост с четырехполосным движением соединит Октябрьский и Железнодорожный районы Улан-Удэ. Его пропускная способность ранее оценивалась в 18 тыс. автомобилей в час. Мост должен решить проблему заторов в районе Центрального рынка и улицы Бабушкина в столице Бурятии, а также на 30% увеличить пропускную способность двух действующих мостов через реку Уда.

RNS; 2019.12.24; НАЗВАНА ПРИЧИНА ИСКЛЮЧЕНИЯ «ПЛОЩАДКИ» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

Упражнения, которые были включены в экзамен на площадке, на практике лишь имитируют ощущение управления транспортным средством в условиях реального дорожного движения. Об этом говорится в опубликованной на сайте правительства справке МВД России, поясняющей постановление об изменении правил проведения экзамена на водительские права.

«Как показывает практика, данные упражнения лишь имитируют ощущение управления транспортным средством в условиях реального дорожного движения. Внесёнными изменениями практический экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством исключён», — говорится в документе.

Отныне комплекс упражнений, который входил в данный экзамен, будет входить в практический экзамен в условиях дорожного движения перед выездом на улицы.

«Для этого будут использоваться закрытые площадки, автодромы, территории, имеющие твёрдое покрытие и ограниченные для движения иных транспортных средств и пешеходов, или участки дорог с малоинтенсивным движением, тупиковые участки дорог», — пояснили в МВД.

Постановлением об изменении правил проведения экзамена на водительские права также снимается запрет на осуществление учебной езды на автомагистралях.

«Обучаемому вождению на мотоцикле подкатегории “А1” или мопеде должно быть не менее 15 лет, на легковом или грузовом автомобиле – не менее 16 лет, на мотоцикле категории “А” – не менее 17 лет, на автобусе, троллейбусе и трамвае – не менее 20 лет», — рассказали в МВД.

Отмечается, что принятые изменения направлены на совершенствование системы допуска граждан к управлению транспортными средствами.

<https://rns.online/transport/Nazvana-prichina-isklyucheniya-ploschadki-iz-ekzamena-na-prava-2019-12-24/>

ТАСС; 2019.12.24; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО КАРШЕРИНГ НУЖНО ВЫДЕЛИТЬ В ОТДЕЛЬНУЮ КАТЕГОРИЮ СТРАХОВАНИЯ

Развитие каршеринговых компаний создало не только новый вид транспорта, но и абсолютно новый рынок для страховых компаний. При этом участники рынка заявляют о проблеме отсутствия его регулирования: страховые компании либо терпят убытки, либо становятся монополистами на рынке из-за отсутствия законодательного регулирования. Страховые компании предлагают выделить каршеринг в отдельную категорию как такси, таким образом договоры будут стоить дороже на законодательном уровне, а на рынок сможет выйти большее число компаний, так как они перестанут терпеть убытки. Таким образом, демонополизация рынка сможет привести и к снижению стоимости полисов, не оказывая влияния на стоимость услуг каршеринга. Такое мнение озвучили ТАСС страховые компании. Представители крупнейших каршеринговых компаний отказались от комментариев.

"ОСАГО убыточно по каршеринговым компаниям, так как по текущим тарифам, установленным правительством РФ, стоимость полиса такая же, как для обычного автомобиля, принадлежащего юридическому лицу. Для примера, на такси полис стоит в 2,5 раза дороже", - сообщил управляющий директор по автострахованию "Ренессанс страхование" Сергей Демидов.

Основные проблемы

По данным на сентябрь 2019 года, в московском сегменте краткосрочной аренды более 24 тыс. автомобилей, в 2020 году ожидается уже около 30 тыс. автомобилей. При этом проблема отсутствия законодательного регулирования достаточно остро стоит для рынка. Так, "АльфаСтрахование" отказалось от страхования каршеринговых компаний, аргументируя это тем, что за недолгий период сотрудничества выплатила более 120 млн рублей, а число страховых случаев в несколько раз превысило количество заключенных договоров.

Из опрошенных ТАСС компаний рынок страхования каршеринга как перспективный отметили вышеупомянутый "Ренессанс страхование" и "Ингосстрах". При отсутствии специального законодательного регулирования таких договоров компании сами адаптировали продуктовую линейку под запрос клиента. "Ренессанс страхование" занимается страхованием каршеринга с 2015 года, первые договоры были заключены компанией YouDrive. Сейчас у страховщика 80% рынка и договоры с большинством крупных игроков.

"Мы предлагаем специально разработанный продукт для каршерингов "поминутное каско". Договор каско действует всегда, но, только когда машина находится в движении, взимается стоимость страхования", - сообщил представитель "Ренессанс страхования" Сергей Демидов. Таким образом, страхование каршеринга безубыточно только для страховщиков, контролирующих большую часть рынка и предлагающих комплексное страхование.

"Ингосстрах" с декабря 2018 года зашел на рынок страхования каршеринга, заключив договоры по 500 автомобилям и продолжает развивать направление. В компании отмечают, что основное специальное условия для страхования каршеринга - размер ставки тарифа, полисы с франшизой или усеченным покрытием, а также покрываемые риски.

Подавляющее большинство компаний застраховано по каско, лишь совсем мелкие игроки могут покупать только ОСАГО, сказал представитель "Ренессанс страхование" Сергей Демидов.

"Как правило, по договорам устанавливается франшиза не менее 30 тыс. рублей, а также учитывается повышенный риск. Автомобиль каршеринга в среднем ездит в три раза больше, чем в среднем у розничных клиентов", - сказал Демидов. Под франшизой подразумевается максимальная сумма ущерба, которую выплачивает пользователь автомобиля. В среднем, это 30-50 тыс. рублей. У некоторых каршерингов также предусмотрен штраф - % от суммы ущерба. Например, максимальная сумма ответственности пользователя составляет 40 тыс. рублей, а при повреждениях от 30 тыс. рублей водитель платит еще штраф в размере 20% от суммы свыше 30 тыс. рублей. При этом практически все крупные игроки предлагают тарифы, освобождающие от выплат при ДТП.

Безответственные водители

Все участники рынка сходятся на том, что основная причина убыточности ОСАГО для каршерингов - высокая аварийность из-за халатности и неопытности самих водителей.

"Мы наблюдаем высокую убыточность в данном сегменте страхования - 800-1500% в зависимости от конкретной каршеринговой компании. Водители не являются владельцами используемых автомобилей и не чувствуют ответственность за них", - рассказал ТАСС директор департамента обязательных видов страхования "АльфаСтрахование" Денис Макаров.

Он добавил, что число страховых случаев по каршерингу в десятки раз превышает показатели даже по такси.

"Ввиду специфического характера эксплуатации - молодые водители, зачастую без опыта, незнакомый автомобиль - частота ДТП многократно превышает типичную для обычного клиента. Страхование ОСАГО каршеринговых автомобилей безусловно убыточно", - отметил вице-президент, руководитель центра управления страховым портфелем страхового дома ВСК Василий Бусаров. Он добавил, что нередко водители, не имеющие прав, используют поддельные аккаунты и скрываются с места ДТП.

"Бывает, что автомобили используются для подставных ДТП, когда умышленно совершается столкновение с уже ранее поврежденным автомобилем для получения выплаты по ОСАГО и дополнительной гражданской ответственности", - добавил он.

По мнению директора департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании "Согласие" Андрея Ковалева, помог бы более жесткий отбор потенциальных водителей в каршеринге и усиление штрафных мер к неаккуратным водителям со стороны операторов каршеринга.

"За рулем могут оказаться совсем неопытные водители, так как у многих давно получены водительские удостоверения, но не было своего автомобиля и, соответственно, реального опыта управления автомобилем. Также есть водители с крайне агрессивным стилем управления автомобилем", - сказал управляющий директор по автострахованию "Ренессанс страхование" Сергей Демидов.

Ущерб

По статистике СК "Согласие", с автомобилями, используемыми в каршеринге, "тотальные" ДТП (с невозможностью восстановления автомобиля - ред.) происходят с аномально высокой частотой для легковых машин.

"Частота тяжелых убытков в этом сегменте значительно выше, чем, например, в сегменте такси. Поэтому каршеринговые машины представляют большую опасность для других участников дорожного движения, и мы согласны, что для них законом должно быть предусмотрено страхование ответственности с более высокими лимитами, чем в стандартном ОСАГО, и совершенно с другими тарифами", - сообщили ТАСС в пресс-службе СК "Согласие".

По словам Василия Бусарова, ВСК три года назад страховала автомобили BelkaCar и нескольких мелких операторов, но продлить договоры на приемлемых для страховщика условиях не получилось.

"Бизнес-модель каршеринга плохо сочетается с качественным ремонтом на дилерском СТО. Крупные парки имеют свои ремонтные цеха, где поврежденный автомобиль восстанавливают максимально быстро и дешево с минимальным качеством. По этой причине каско операторы каршеринга предпочитают по возможности не страховать, а по ОСАГО получать возмещение в денежной форме", сказал Бусаров.

Он добавил, что по каско страхуется небольшая часть, преимущественно лизинговых машин и это полисы с урезанным покрытием - тотал, угон. Повреждения, не препятствующие эксплуатации, не ремонтируют, на улице редко можно встретить автомобиль каршеринга, который совсем не имеет повреждений.

"Можно отметить, что с ростом популярности услуги увеличивается и убыточность, автомобили больше ездят и чаще попадают в ДТП. А с учетом законодательных инициатив по ОСАГО, особенно в части лимитов по жизни и здоровью, и без существенных изменений бизнес-модели самого каршеринга, перспективы рынка страхования этих машин непозитивные", - резюмировал Бусаров. Об убыточности страхования каршеринговых компаний заявил и директор департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании "Согласие" Андрей Ковалев.

"По нашей статистике, каршеринг - это один из наиболее опасных сегментов в автостраховании как с точки зрения частоты попадания клиентов в ДТП, так и с точки зрения тяжести самих убытков, полная гибель ТС происходит в этом сегменте гораздо чаще. Сегмент такси также является опасным с точки зрения страховых случаев, но статистика по нему гораздо лучше каршеринга", - сказал Ковалев.

<https://tass.ru/ekonomika/7412861>

ТАСС; 2019.12.24; В МОСКВЕ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЗА ГОД

Восемь новых станций метро протяженностью около 18 км, 132 км Московских центральных диаметров построено в столице в 2019 году. Об этом во вторник сообщила пресс-служба столичной мэрии по итогам заседания президиума правительства города.

"Начиная с 2011 года в Москве введено в эксплуатацию 155 км линий метро и МЦК, 81 новая станция, три дополнительных вестибюля, 10 электродепо метро и МЦК. В 2019 году было открыто движение по двум новым участкам Московского метро общей протяженностью 17,9 км линий с восемью станциями и электродепо "Руднево": первые четыре станции Некрасовской линии и участок Сокольнической линии от Саларьево до Коммунарки", - говорится в сообщении.

В ноябре 2019 года было открыто движение по первым Московским центральным диаметрам (МЦД) от Одинцова до Лобни и от Нахабина до Подольска. Они включают 132 км путей и 57 станций, с 19 из которых можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. К 2024 году количество станций должно увеличиться до 66, количество пересадок - до 27.

Отмечается, что первые диаметры улучшили транспортное обслуживание более 4 млн человек (порядка 20% населения Московского региона), проживающих в десятках районов Москвы и городов Подмосковья. Планируется открытие пяти диаметров. В общей сложности это - 375 км пути, более 180 станций, организация движения по которым улучшит транспортное обслуживание 6,9 млн москвичей и 5,5 млн жителей Московской области.

"В результате к 2023 году общая протяженность путей внеуличного рельсового транспорта (метро+МЦК+МЦД) в столичном регионе составит более 1 тыс. км, количество станций увеличится до 498, а пассажиропоток - в 1,7 раза (более 12,5 млн человек в сутки). Кроме того, в Москве планируется создать 103 транспортно-пересадочных узла (ТПУ), из них 35 - уже построено, 68 - в стадии реализации", - отметили в пресс-службе.

Дорожное строительство

В последние годы столичные власти поддерживают темпы строительства дорог - не менее 100 км в год. С 2011 года было построено 916 км дорог, 295 мостов, тоннелей, эстакад и 243 внеуличных пешеходных перехода. В 2019 году введено в эксплуатацию 111 км дорог, 25 мостов, тоннелей, эстакад и 16 пешеходных переходов.

В 2020-2022 году планируется построить 352 км дорог, 105 искусственных сооружений и 58 пешеходных переходов. Ключевым проектом на ближайшие годы станет строительство новых хордовых магистралей - Северо-Восточной и Юго-Восточной хорды, а также Южной рокады. Общая строительная длина системы из четырех хорд составит 355 км. Хорды улучшат связанность 73 районов Москвы с населением 7 млн человек.

<https://tass.ru/moskva/7412965>

ТАСС; 2019.12.24; ВЛАСТИ КУРГАНА ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В 2020 ГОДУ

Количество общественного транспорта сократится в 2020 году в Кургане. Его избыток негативно сказывается на безопасности дорожного движения, заявил журналистам во вторник глава города Андрей Потапов.

"На 2020 год мы планируем изучение пассажиропотока в городе Кургане с последующим внесением изменений в муниципальную маршрутную сеть. <...> Сейчас на маршрутной сети города Кургана наблюдается избыток транспорта. Это негативно сказывается на безопасности дорожного движения и экономике самих транспортных предприятий. Поэтому мы планируем уменьшить количество транспорта, чтобы улучшить экономику транспортных предприятий и устранить гонки", - сказал он.

Потапов отметил, что сейчас на муниципальной маршрутной сети города работают 435 автобусов. В Кургане проживает более 300 тыс. человек, это треть населения Курганской области.

<https://tass.ru/ural-news/7413059>

**КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, ЕКАТЕРИНА ВОЛКОВА; 2019.12.25;
РЖД НАШЛИ ОНЛАЙН-КОНКУРЕНТА; ФАС ОТКРЫЛА ДЕЛО ПРОТИВ
ПРОДАВЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) возбудила дело против сервиса покупки железнодорожных билетов rzd-online.ru. ОАО РЖД пожаловалось, что ресурс незаконно использует товарный знак и при этом зачастую оказывается выше в выдаче поисковых систем, чем официальный сайт монополии. Аналогичные претензии могут грозить еще примерно 20 ресурсам, продающим билеты ОАО РЖД с комиссией.

ФАС по жалобе ОАО РЖД возбудила дело о недобросовестной конкуренции против сервиса поиска, бронирования и покупки билетов rzd-online.ru, следует из определения о назначении дела на сайте службы. Причиной жалобы стали «многочисленные обращения граждан», которые «отождествляют деятельность интернет-сайта rzd-online.ru с деятельностью ОАО РЖД», следует из документа. При этом сайт rzd-online.ru в выдаче поисковых систем зачастую находится выше, чем официальный сайт ОАО РЖД, подчеркивают в монополии. Сайт зарабатывает на комиссии от реализации железнодорожных билетов, причем информация о ней на нем не указана, говорится в определении ФАС.

В жалобе ОАО РЖД нарушителем антимонопольного законодательства было названо ООО «Железнодорожные кассы», тогда как ФАС выяснила, что владельцем сайта rzd-online.ru является ООО «Инвест Групп», уточнили “Ъ” в пресс-службе ведомства. У ООО «Железнодорожные кассы» и ООО «Инвест Групп» один гендиректор — Роман Калашников, следует из информации в Kartoteka.ru.

Вечером 24 декабря сайт rzd-online.ru перенаправляет на ресурс kassa.su. «По согласованию с Центром инновационного развития ОАО РЖД (филиал РЖД, занимающийся интеллектуальной собственностью компании.— “Ъ”) доменное имя rzd-online.ru заменено на kassa.su и больше не используется, что подтверждено официальной перепиской»,— сообщил “Ъ” представитель kassa.su.

В пресс-службе ОАО РЖД заявили “Ъ”, что холдинг «систематически получает от клиентов жалобы, связанные с тем, что при покупке билетов через интернет на сторонних ресурсах они были вынуждены заплатить больше денег, чем ожидали, из-за дополнительного агентского сбора». В компании изучают более 20 подобных ресурсов на предмет подачи заявлений в ФАС.

Цены на kassa.su действительно выше цен ОАО РЖД в среднем на 100–600 руб., выяснил корреспондент “Ъ”. «Сервисный сбор при оформлении билета выделен в стоимости отдельной строкой, как и услуга страхования пассажиров»,— заявил представитель kassa.su.

Доводы железнодорожников могут послужить основанием для признания действий владельца сайта rzd-online.ru недобросовестной конкуренцией, считает юрист Vegas Lex Ксения Подгузова. Она уточняет, что запрещены любые действия, способные вызвать смешение с деятельностью конкурента, включая «незаконное использование обозначения, тождественного товарному знаку, путем его размещения в доменном имени». Для установления состава нарушения нужно будет, в частности, доказать, что РЖД и владелец спорного сайта являются конкурентами, действия последнего направлены на незаконное получение преимуществ, а также могли причинить убытки или нанести вред деловой репутации РЖД, уточняет юрист. «Серьезным доказательством является то, что потребители фактически смешивали деятельность владельца интернет-сайта rzd-online.ru и РЖД»,— отмечает госпожа Подгузова. В случае признания действий недобросовестной конкуренцией владельцу сайта грозит штраф в размере 100–500 тыс. руб. либо от 1% до 15% выручки от реализации билетов.

Довод о тождественности товаров и услуг, реализуемых ОАО РЖД и ответчиком, можно назвать спорным, возражает старший юрист «Яковлев и партнеры» Роман Сайтов. «Ответчик все же предлагает агентские услуги по приобретению билетов, а РЖД — услуги по перевозке»,— поясняет он. Кроме того, добавляет партнер BGP Litigation Ирина Акимова, смена сайта на kassa.su может помочь снижению ответственности, хотя ФАС

может потребовать указать на сайте, что компания является посредником в продаже билетов ОАО РЖД и берет за это комиссию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4206737>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ИТОГИ ГОДА: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА - 2019. НЕОЧЕВИДНОЕ. НЕВЕРОЯТНОЕ

Экономический кризис конца 2000-х дал жизнь теории "черных лебедей" - редких, труднопрогнозируемых событий, имеющих значительные последствия. "Этот год железнодорожной отрасли послал не одного "черного лебедя", а регулярно присылал нам стаи "черных лебедей", - заявил генеральный директор ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров на пленарной сессии традиционного ж/д форума в Сочи. Говорил он, правда, исключительно о факторах, влиявших в 2019 году на погрузку - один из ключевых макроэкономических показателей.

Однако эту метафору можно легко применить ко всему, что происходило в течение всех последних 12 месяцев: отрасль получила сразу несколько сюжетов, которых, как казалось, совершенно не ожидала. Острый дефицит колес, взметнувший цены на них. Остановленное, по сути, постфактум решение о переходе на новый тип вагонных подшипников, грозившее грузовым операторам многомиллиардными расходами в следующем десятилетии. Наконец, победа группы "Дело" на аукционе по продаже контрольного пакета акций "Трансконтейнера" (МОЕХ: TRCN) и вхождение в ее капитал "Росатома". Вот лишь небольшая часть сюрпризов, которые преподнес год.

ВНЕПЛАНОВОЕ ПОГРУЖЕНИЕ

С погрузкой в 2019 г., действительно, как-то не задалось. При том, что изначальные прогнозы были весьма оптимистичными. В годовой бюджет РЖД закладывали рост отправки не менее чем на 1,5%. Причем замглавы монополии Алексей Шило еще зимой отмечал, что перевозчик видит перспективы для увеличения показателя сверх этого плана. "Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%", - заявлял он.

Однако если в феврале и марте погрузка еще была слабо положительной, то уже в апреле упала до "-1,9%" при верставшемся плане в "+1,3%". В мае негативные тренды еще более усилились: отправка сократилась на 3,8% при ожиданиях роста на 0,5%. К концу I полугодия динамика и вовсе "провалилась": в июне она "просела" до "-5,4%" при прогнозе в "+0,1%". Лишь в июле погрузка вышла на прошлогодний уровень.

В числе возможных факторов восстановления называлась отмена 8%-ной надбавки на экспорт угля через порты юга страны, которая была введена летом на сравнительно непродолжительный срок, но в дальнейшем была продлена до конца года. Позднее "Российские железные дороги" сделали то же самое и на направлении в порты Северо-Запада РФ. В августе рост погрузки составил 0,2%, в сентябре он разогнал до "+1% и сохранился на таком же уровне в октябре, хотя компания делала прогнозы роста на 2%.

Между тем, осенью заявления стали более осторожными. В сентябре Шило заявил, что по итогам 2019 г. "Российские железные дороги" нацелены обеспечить погрузку в объеме не ниже уровня 2018 г. Позднее в проекте финансового плана на ближайшую трехлетку РЖД скорректировали динамику роста до 0,2%, а в более поздней версии документа - еще больше ухудшили прогноз, ожидая падения на 0,5%.

Именно тогда последовали заявления про "черных лебедей". На брифинге в кулуарах сочинского форума топ-менеджер пояснял, в частности, что имел в виду падающие цены на уголь на западных рынках, из-за чего перевозки в этом направлении "очень серьезно сократились". Еще одним "серьезным вызовом" он назвал стоимость металла и волатильность цен на него на мировых рынках. На его потребление, по словам Белозерова, повлияло и антидемпинговое расследование в Европе, и взаимоотношения между Америкой и Китаем. "Стоимость первичного сырья тоже была достаточно волатильна. Это рукотворные вещи, которые не спрогнозировать", - добавлял он.

Также, отмечал глава РЖД, на погрузке сказались паводки, отразившиеся на трафике в дальневосточном направлении (на фоне масштабных работ по модернизации Байкало-

Амурской и Транссибирской магистралей). "Прежде всего, мы решали вопрос, касающийся людей и восстановления. Все силы были брошены на это, были разработаны специальные схемы движения, чтобы своевременно доставить помощь, материалы. В ряде случаев, поскольку размыло автомобильные дороги, железная дорога была единственным видом транспорта", - говорил гендиректор монополии.

Кроме того, свою роль сыграло изменение собственников нефтеперерабатывающих заводов. "Кто-то обанкротился, у кого-то заводы останавливались из-за работ по модернизации, это оказало негативное влияние на погрузку нефти. Казахстан тоже вводил ограничения на импорт нефтепродуктов", - говорил Белозеров. В целом, по оценке компании, в результате всех этих и других факторов потеряно порядка 34 млн тонн грузов, которые были изначально заложены в плане погрузки на 2019 г. (на тот момент - 3% от объемов отправки).

В какой-то степени, отмечают эксперты, на погрузку могла повлиять и недостаточная "раскассировка" запланированных государственных инвестиций. Как заявлял глава Счетной палаты Алексей Кудрин, в 2019 г. федеральный бюджет "не использовал свои ассигнования и назначения на 1 трлн руб."

Определенные проблемы обозначились и на уровне транспортного комплекса: в середине года наметился кризис с подрядчиками. "Сегодня строительные организации, которые могли бы выполнять работы, не всегда готовы выходить на этот заказ и что-то по нему вовремя делать", - заявил в сентябре глава Минтранса Евгений Дитрих, хотя и поспешил заверить, что в среднесрочной перспективе все намеченные планы будут реализованы вовремя. Для этого предполагается уточнить нормативную базу, упростив и ускорив исполнение работ.

Впрочем, с финансовой точки зрения "Российские железные дороги" ничуть не потеряли. Как заявлял Шило на предновогоднем заседании правления компании, рост доходов компании от грузовых перевозок в 2019 г. составит 3,4%. Да и планы, заложенные в долгосрочной программе развития (ДПР) РЖД до 2025 г., на которые ориентируются грузоотправители, не меняются.

По 2020 г. прогнозная цифра осталась той же - 1,315 млрд тонн, что даже при снижении на 0,5% в 2019 г. обеспечивает рост показателя на 2,5% вместо прежних 1,8%. "На следующий год для себя пока берем объемы ДПР, которые были изначально заложены, с недобором (по 2019 г., для его возмещения - ИФ). При более благоприятных условиях постараемся выйти на эту цифру "за два года", чтобы войти в программу", - пояснял глава РЖД.

ТАНЦЫ "МИНУС"

В какой-то степени неожиданностью для промышленных клиентов железной дороги стало и то, что РЖД практически не вели тарифной кампании. Традиционно вторая половина года была самым "кровавопролитным" периодом в дискуссиях монополии и обслуживаемого ею рынка. И со сменой руководства РЖД и правительства эта полемика становилась только жарче: если прежний глава компании Владимир Якунин стремился перекладывать потребности перевозчика на бюджет, то в последние годы отчетливо наметился курс на повышение нагрузки на бизнес.

Особенно жаркие дискуссии выдались в конце прошлого года, когда в тарифный прейскурант были внесены 8%-ные экспортные надбавки, в том числе для угольщиков, ранее имевших преференции в этой части в рамках тарифного прейскуранта. Масла в огонь подлила еще и 6%-ная надбавка на порожний пробег грузовых вагонов. "О какой инвестиционной привлекательности можно говорить, если даже заявленная дважды долгосрочная тарифная политика не живет больше года?", - сетовал в интервью "Коммерсанту" председатель совета директоров Globaltrans Сергей Мальцев.

Топ-менеджер имел в виду, что еще в 2018 г. правительство утвердило решение об индексации грузовых железнодорожных тарифов до 2025 г. по принципу "инфляция минус". Размер повышения рассчитывается на основе макропрогноза министерства экономического развития РФ как среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - минус 0,1 процентных пункта.

Однако в итоге с 2019 г. - помимо "экспортной" и "порожней" наценок - в базе тарифа до 2025 г. была сохранена еще и целевая 2%-ная надбавка для дополнительного финансирования капремонта пути, а также введенная с 2018 г. 1,5%-ная надбавка, компенсирующая РЖД расходы в связи с корректировкой налогового законодательства. Все это балансировало долгосрочную программу развития монополии, но откровенно раздражало операторов и грузоотправителей.

К их удивлению в тарифной заявке "Российских железных дорог" на 2020 г. - возможно, впервые в новейшей истории - никаких тарифных предложений сверх "инфляции минус" (индексации на 3,5%) не было. Если не считать просьбу ввести 8%-ную экспортную надбавку и для алюминщиков, которые вошли в число исключений при переносе наценок РЖД в общий прейскуртант (но даже в этой части представители монополии дали понять, что готовы на тарифные поблажки). Удовлетворение позицией перевозчика на его итоговом в 2019 г. заседании правления выразил председатель Совета потребителей компании Дмитрий Комиссаров.

Между тем, воспользовавшись затишьем, "Российские железные дороги" начали готовить рынок к дискуссиям о тарифах за горизонтом 2025 г., когда истечет период действия принципа "инфляция минус". Это, заявляют представители компании, необходимо для сокращения перекрестного субсидирования между грузами в оплате инфраструктурной ставки. И, если, например, те же угольщики просят сохранения существующей модели до 2035 г. - для предсказуемости транспортных расходов и понятных условий для инвестирования, то РЖД предлагают перейти к "тарифному калькулятору" с расчетом цены услуг монополии для каждого конкретного клиента.

ЗАПИСЬ НА "КАССЕТУ"

Относительное спокойствие в тарифных вопросах, впрочем, у значительной части рынка с лихвой компенсировалось осенью эмоциями от другого сюжета - инициативы о переводе грузовых вагонов с 2021 г. с традиционных роликовых подшипников на более дорогие кассетные. До конца не понятно почему, но бить тревогу основные интересанты стали лишь тогда, когда к середине сентября вопрос по линии "Российских железных дорог" уже вышел на уровень "вагонной" комиссии Совета по железнодорожному транспорту СНГ, а **Минтранс** - отрапортовал о поддержке этой инициативы.

Министерство официально заявило, что вопрос поднимался в подведомственном ему Федеральном агентстве железнодорожного транспорта РФ 3 сентября на заседании научно-технического совета (НТС) с участием производителей кассетных подшипников, представителей РЖД, научных организаций, вагоностроителей, вагоноремонтных предприятий и операторов подвижного состава.

Но источники "Интерфакса" среди владельцев вагонов утверждали, что тема широко не обсуждалась с операторским сообществом. Ее не рассматривал Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), который объединяет крупнейших собственников грузового подвижного состава. Да и присутствовавшие на заседании НТС не подтвердили готовность перевода "парка на "кассету", утверждал один из собеседников агентства. Хотя, согласно пресс-релизу **Минтранса**, "большинством участников заседания безусловно поддержана необходимость" такого шага.

Как бы то ни было, уровень "вагонной" комиссии Совета по ж/д транспорту СНГ вопрос успешно прошел, рекомендация была вынесена на октябрьское заседание участников организации. Предложение предполагало обязательный переход на "кассету" с 2021 г. в процессе капремонта колесных пар, сформированных с использованием новых колес. Для этого планировалось внести соответствующие изменения в руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар в грузовых вагонах на сети с шириной колеи 1520 мм, утверждаемый Советом.

Председательствовавший на "вагонной" комиссии начальник профильного управления центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов, появившийся в публичном поле спустя несколько дней после заседания на одном из профильных мероприятий, выглядел удовлетворенным и пытался убедить отраслевое сообщество в необходимости перехода на кассетные подшипники.

"Там не все однозначно, если считать экономический эффект. Мы его обязательно будем считать. Будем обсуждать, в том числе, и цены на кассетные подшипники. Есть задача решения и с тележками (в типовых вагонах нет сертифицированных узлов с кассетными подшипниками - ИФ), и со всем остальным. Но это задачи технические, решаемые, и надо настроиться на решение этой задачи. Научно-технический прогресс не остановишь, рано или поздно он состоится. Чего оттягивать решение, когда мы реально можем решить общую задачу", - заявлял менеджер, отмечая, что в Китае, например, весь парк был переведен на кассетные подшипники за 3 года.

ШТАТНАЯ СИТУАЦИЯ

Однако решения "вагонной" комиссии уже породили панику у значительной части рынка (в основном с типовыми вагонами): общие затраты на переоборудование подвижного состава в стране оценивались в сотни миллиардов рублей. Напор лоббистов "кассеты" достаточно быстро сформировал лагерь противников инициативы. "Тема вызвала очень серьезный резонанс, в том числе со стороны операторского сообщества. Не успели еще высохнуть чернила у нас на протоколе (комиссии - ИФ), как уже Союз потребителей услуг рынка быстренько среагировал, собрав совещание, ну, и началась довольно-таки серьезная полемика по этому поводу", - признавал Сапетов.

Некоторые комментаторы были даже чересчур прямолинейны. "Тому, кто разработал эту концепцию, Дональд Трамп должен орден дать за содействие американской промышленности. Таким образом грузоперевозки ставятся в прямую зависимость от США, пропадают стимулы к локализации подшипников", - заявлял "Коммерсанту" совладелец "Европейской подшипниковой корпорации" Олег Савченко. Впрочем, эта позиция не была лишена логики. Кассетные подшипники в РФ выпускают всего три завода - шведской SKF и американской Timken, а также "ЕПК-Бренко" - совместное предприятие ЕПК и Brenco (США).

К тому же у оппонентов "кассеты" возникал резонный вопрос, успеют ли эти компании к 2021 г. полностью удовлетворять возросшие потребности в такой продукции. РЖД выражали уверенность, что проблем не будет, поскольку сейчас эти предприятия производят около 500 тыс. кассетных подшипников и обещают нарастить объемы производства к 2021 г. до 1,2 млн. Примерно столько подшипников, по данным Сапетова, потребуется для капитального ремонта и производства вагонов в стране.

Впрочем, одними лишь заявлениями противники идеи не ограничивались. Возглавляемая Савченко Ассоциация производителей подшипников еще в середине сентября направила письма вице-преьерам Максиму Акимову и Дмитрию Козаку с просьбой обеспечить "эволюционный" переход к повсеместному применению в тележках грузовых вагонов кассетных подшипников вместо роликовых. Аналогичные обращения по своим каналам направляли СОЖТ и "Русская сталь". В итоге Козак поручил ведомствам рассмотреть вопрос, о результатах доложить в правительство, а при наличии разногласий с ассоциациями - урегулировать проблему на площадке кабинета министров.

Несмотря на это, с повестки октябрьского заседания Совета по ж/д транспорту СНГ вопрос о переходе на "кассету" снят не был, несмотря на то, что интрига сохранялась до последнего. По сути, прохождению инициативы через наднациональный орган ничто не препятствовало, поскольку декларировалась она исключительно в отношении России, хотя был один нюанс - будет ли в СНГ за пределами РФ ограничиваться использование вагонов с роликовыми подшипниками. Такие опасения, например, выражали железные дороги Казахстана, и в итоговом протоколе была сделана оговорка, что ограничений не будет. В результате решение о переходе на кассетные подшипники было принято.

ШАГ ВПЕРЕД, ДВА НАЗАД

В ответ операторы и грузовладельцы, управляющие половиной вагонов в России, пригрозили правительству РФ перерегистрировать в сопредельные страны парк, у которого подойдет срок замены подшипников. Обращение глав 14-ти крупнейших компаний отрасли (за исключением подконтрольной РЖД "Федеральной грузовой компании") было опубликовано в ведущих деловых СМИ. Однако попытка "отыграть решение назад" успехом не увенчалась. 25 октября **Минтранс** подписал приказ о принятии решений Совета по ж/д транспорту СНГ к исполнению.

Казалось бы, на фоне дружного молчания других регуляторов и аппарата правительства вопрос можно считать решенным, и рынку стоит начинать аккумулировать средства для исполнения очередных регуляторных новшеств. Однако операторы добились обсуждения темы на вице-премьерском уровне - и к глубочайшему удивлению наблюдателей оказались услышанными. Едва успело закончиться совещание у Акимова и Козака, как представитель последнего уже сообщал о поручении министерству транспорта в течение суток отменить приказ о переводе вагонов на кассетные подшипники.

Более того, были выставлены и серьезные процедурные условия для продвижения этой темы в дальнейшем. Во-первых, должен пройти сертификацию по требованиям Таможенного союза типовой грузовой вагон на тележке с осевой нагрузкой (23,5 тс) с кассетными подшипниками. Далее в течение года **Минтранс** и "Российским железным дорогам" нужно будет обеспечить испытания этого подвижного состава и сопоставить экономическую эффективность такого подвижного состава при его эксплуатации с теми же параметрами у такого же вагона на тележке с роликовыми подшипниками.

Полученные результаты должны пройти публичное обсуждение с широким кругом заинтересованным министерств и объединений. Если будут найдены преимущества от эксплуатации вагона с кассетными подшипниками, РЖД и **Минтранс** смогут представить в правительство предложения по "стимулированию использования" такого подвижного состава "посредством применения мер тарифного регулирования, исключив удорожание перевозки грузов" и "предусмотрев переходный период сроком на 10 лет".

ОКОЛЕСИЦА

Одним словом, от нового экономического шока рынку грузовых железнодорожных перевозок в самый последний момент удалось увернуться. В противном случае он дополнил бы другой кризис - по вагонным колесам, который длится уже не первый год и, в силу комплексности причин, породивших его, также стал неожиданным для операторского сообщества и грузоотправителей. Хотя в 2019 г. наметились пути выхода.

По крайней мере, те же "Российские железные дороги" уже выражают надежду на постепенное насыщение в 2020 г. рынка этими компонентами. По словам Сапетова, оно началось уже в 2019 г. Нарастивают выпуск два основных производителя - "Объединенная металлургическая компания" (ОМК) и Evraz, поступают колеса из Китая. "Также радуется, что наконец-то начал работать "Проммашкомплект" на территории Казахстана", - добавлял менеджер.

Кроме того, регулятор Таможенного союза пересмотрел позицию в отношении антидемпинговых барьеров на украинскую продукцию. В 2018 г. по итогам расследования, инициированного Выксунским металлургическим заводом ОКМ и Нижнетагильским металлургическим комбинатом Evraz, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) повысила с 4,75% до 34,22% пошлину на цельнокатаные колеса. Однако после недовольства участников рынка (причем не только в РФ, но и в Казахстане и Белоруссии) летом 2019 г. ЕЭК приостановила действие этого решения сроком до июня 2020 г.

"Если наши уважаемые производители не позволят себе какой-нибудь картельный стговор, сдерживая объем производства, мы рассчитываем, что цена должна немного снизиться", - прогнозировал в итоге Сапетов. Хотя ЕЭК еще на этапе обсуждения моратория на "украинскую" пошлину дала четко понять, что текущая ситуация на рынке не сложилась исключительно из действий российских производителей колес.

Рост спроса на них ЕЭК объясняла в своем докладе списанием в предыдущие годы порядка 260 тыс. вагонов, при котором подержанные колесные пары не утилизировались, а использовались операторами повторно при ремонте других вагонов. При этом срок службы бывших в употреблении колес является более коротким, чем у новых. "В результате чего в 2018-2019 гг. одновременно заканчивался срок службы и у новых колес, которые были поставлены под вагоны несколько лет назад, и у бывших в употреблении колес, которые были поставлены на несколько лет позже, чем новые", - писала комиссия.

Кроме того, в качестве причин дефицита ЕЭК называла наращивание производства новых вагонов на фоне увеличения перевозок и "отсутствие долгосрочного системного информационного взаимодействия между потребителями и производителями колес

относительно потребностей на перспективу 3-5 лет". Интерпретируя это заявление регулятора, можно сделать вывод, что отчасти неожиданность появления проблемы - следствие просчетов в планировании у самих участников железнодорожной отрасли. И риск-менеджмент - серьезная защита от "черных лебедей".

"ДЕЛО" ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Впрочем, пожалуй, главной неожиданностью года стала победа группы "Дело" Сергея Шишкарева в аукционе по продаже 50% + 2 акций "Трансконтейнера", принадлежащих "Российским железным дорогам". И значимость этого события не только в конечных покупателях актива и в сумме предложения (60,3 млрд руб. - или 120,6 млрд руб. в целом за компанию, что больше всей ее общей годовой выручки даже при росте бизнеса в 2019 г.), но и в эпичности самого сюжета борьбы за оператора, которая растянулась более чем на 10 лет и сопровождалась другими громкими событиями.

"Трансконтейнер" - крупнейший игрок рынка в своем сегменте железнодорожной отрасли (владеет и управляет 74,1 тыс. крупнотоннажных контейнеров, 27,8 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, сеть терминалов в РФ и Словакии и долями в "дочках" и совместных предприятиях в различных странах) - всегда находился в центре внимания своей материнской компании. А также ее руководства, ревниво оберегавшего актив от сторонних инвесторов.

Это, кстати, касается, не только прежнего президента РЖД Владимира Якунина, но и нынешнего менеджмента "Российских железных дорог", которые мотивировали свою позицию стремлением сохранить инфраструктурные доходы от маржинальных контейнерных перевозок после приватизации, что, в конечном счете, было прописано в аукционной документации и требованиях к новому мажоритарии: в течение двух лет после сделки ему предстоит обеспечивать оговоренные платежи или компенсировать монополии недополученную выручку.

РЖД НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ

Первый раунд борьбы за столь привлекательный актив в начале десятилетия остался за РЖД. Еще в 2007 г. их совет директоров утвердил программу приватизации "Трансконтейнера", в соответствии с которой оператора предполагалось приватизировать в 3 этапа: в 2007 г. - провести частное размещение 10-15% ее акций, в 2008 г. - IPO на 25-30% в РФ и в 2009 г. - реализовать дополнительную эмиссию и пакет перевозчика на российской бирже. При этом предполагалось, что РЖД сохранят контрольный пакет акций оператора за собой.

Private placement 15% "Трансконтейнера" РЖД провели в конце 2007 г., выручив около \$320 млн. Однако после этого проводить IPO никто не торопился. Более того, когда этот вопрос все-таки дозрел, планируемый к размещению пакет вырос до 35% минус 2 акции. Его публичное размещение прошло лишь в ноябре 2010 г. в РФ и на Лондонской фондовой бирже (монополия выручила от сделки около \$388 млн).

Продажу столь большой доли поддерживали структуры, управляющие пенсионными резервами НПФ "Благосостояние" (создан при участии РЖД), в ходе IPO купившие 5,2% акций "Трансконтейнера". В то же время, именно тогда четко обозначился интерес к активу со стороны бизнеса: еще 12,5% бумаг приобрела транспортная группа FESCO Сергея Генералова. Причем ее представители буквально сразу же заявили о планах в ближайшие годы стать владельцем контрольного пакета.

Следующие два года шла напряженная дискуссия о дальнейшей приватизации. При этом большая часть регуляторов, включая традиционно лояльное РЖД министерство транспорта, в тех или иных выражениях высказывались "за": по мнению ведомств, вырученные средства могли бы покрыть дефицит финансирования инвестпрограммы монополии и улучшить конкурентную среду. Якунин вначале соглашался, что "с учетом развития рынка и конкуренции в области перевозки контейнеров" РЖД нет необходимости держать контроль в "Трансконтейнере", и можно было бы продать блокпакет. Хотя и выражал сомнение в целесообразности "продавать задешево то, что через 2 года можно продать очень дорого". Однако в дальнейшем позиция монополии стала более категоричной - вплоть до полного отказа от дальнейшей приватизации актива.

Масла в огонь подливали заявления FESCO о намерениях полностью консолидировать "Трансконтейнер" в своей собственности (увеличивать свою долю группа тогда уже начала). В определенный момент в ход пошли даже аргументы с ультимативными оттенками: на фоне затянувшейся дискуссии представители группы заявляли, что она может продать собранный к тому времени пакет акций, если государство в ближайшие два года не примет решение о продаже госдоли.

В пику этому РЖД предложили идею транзитного контейнерного оператора Таможенного союза с внесением туда своего контрольного пакета "Трансконтейнера". Позднее инициатива СП была поддержана руководством трех стран. Созданная железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) начала работу в 2014 г. Не дожидаясь этого, Генералов решил продать FESCO группе "Сумма" Зиявудина Магомедова вместе с 23,7% акций оператора и другими активами.

ОТСТАВКИ, ПОСАДКИ И ДРУГИЕ АРГУМЕНТЫ

Впрочем, концепция ОТЛК в ее первоначальном виде так и не была реализована - партнеры РЖД не спешили вносить в СП свои активы, а с отставкой Якунина в 2015 г. и вовсе начала рассыпаться. При Олеге Белозерове было решено строить транзитную логистическую компанию по модели asset light (без активов). Реорганизация была завершена в 2018 г.

Смена власти в РЖД открыла новый раунд дискуссии о дальнейшей приватизации "Трансконтейнера". Уже в 2015 г. Магомедов заявил, что "Сумма" хотела бы участвовать в этом процессе. Постепенно обозначился достаточно широкий круг потенциальных претендентов. Интерес к активу в разное время в числе прочих обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, CMA CGM с компанией "Логопер", а также Российский фонд прямых инвестиций и его арабский партнер DP World.

В итоге, хотя формально оператор и оставался у ОТЛК, кабинет министров принял принципиальное решение о его продаже. В 2017 г. вопрос вышел на уровень Игоря Шувалова, занимавшего тогда пост первого вице-премьера, после дискуссий стали понятны общие контуры сделки. Позднее новое правительство не стало менять наметившийся вектор, лишь подстраховав отрасль от возможных рисков и недружественных действий (например, ограничив участие в операторе морских линий, которые потенциально могли бы в угоду себе просто уничтожить актив).

При этом FESCO, консолидировавшая к тому времени 25,07% акций оператора, выражала готовность создать "национального чемпиона" в контейнерных перевозках. Однако все изменилось в конце 2017 г., когда 24,5% акций "Трансконтейнера" у НПФ "Благосостояние" выкупило ООО "Енисей Капитал" Романа Абрамовича и Александра Абрамова. Впоследствии компания провела в совет директоров оператора двоих своих представителей, а затем был смещен и генеральный директор компании: этот пост занял Вячеслав Сараев, занимавший различные должности в структурах Evraz.

Братья Магомедовы, тем временем, оказались под арестом: им было предъявлено обвинение в организации преступного сообщества, мошенничестве, растрате и незаконном обороте оружия. И уже в октябре FESCO продала ВТБ (МОЕХ: VTBR) 24,84% из своего пакета в операторе, при этом банк заключил форвардный контракт со сторонним инвестором. Сам ВТБ его не называл, но рейтинговое агентство "Эксперт РА" ранее сообщало, что это "Енисей Капитал".

РЕКИ-ОКЕАНЫ

В этой связи рынок подошел к аукциону со стойкой уверенностью в том, что контрольный пакет акций "Трансконтейнера" достанется именно "Енисею". Даже несмотря на то, что чиновники и представители РЖД предрекали высококонкурентные торги. Между тем, торги выдались откровенно "жаркими". При стартовой цене пакета в 36,16 млрд руб. было сделано более 120 шагов (по 200 млн каждый), объявлялось два перерыва. После первого на отметке в 38 млрд руб. из борьбы выбыла "Первая грузовая компания", после второго - и "Енисей".

На брифинге по итогам аукциона Шишкарев давал комментарии, далекие от традиционных победных реляций после такого рода мероприятий. "Я очень переживал до

последнего момента. Осознаю, что, может быть, не до конца ощущаю свои риски", - заявил он. Волнения бизнесмена понятны: скорее всего, теперь "Делу" предстоит приобрести не только "выигранные" 50% + 2 акции "Трансконтейнер", но и соразмерную по объемам долю миноритариев, для которых владение неконтрольной долей становится историей с сомнительными перспективами.

С учетом этого неудивительны заявления Шишкарева о том, что при готовности исполнить обязательства и выставить оферту, группа хотела бы, чтобы ВТБ остался владельцем своей доли. Причем риски дорогостоящего приобретения с "Делом" разделит и Сбербанк (МОЕХ: SBER), который будет финансировать выкуп акций. "Очень надеюсь, что сделал правильный шаг, направленный на реализацию своей мечты - сделать лучшую транспортную компанию России, которую я называю национальным чемпионом", - заявил он, фактически повторив формулировки стратегических деклараций, делавшихся в прошлом представителями FESCO.

Впрочем, романтический образ бизнесмена, поставившего все на карту в борьбе с практически неограниченным ресурсом конкурентов, несколько поколебали дальнейшие события. Вскоре стало понятно, что у "Дела" есть финансовая и аппаратная поддержка такого уровня, на котором фамилии лидеров бизнеса 90-х звучат уже не столь впечатляюще. В декабре 30% в управляющей компании холдинга "Дело" купила структура госкорпорации "Росатом" - АО "Атомэнергпром". Его глава Кирилл Комаров, уже заявил, что на базе логистических активов государственной корпорации и "Дела" может быть создана платформа для новой контейнерной арктической линии.

РЫНОК ДОСТИГ ПЕРЕДЕЛА

Говоря о корпоративных событиях в операторской сфере в 2019 г., стоит отметить, что год в целом был достаточно богат на сделки M&A. Возможно, даже можно говорить о зарождающейся тенденции к перераспределению рынка.

Среди свежих примеров - покупка лизинговой компании "ТрансФин-М" (ТФМ) бывшим главой "Федеральной грузовой" Алексеем Тайчером и его партнеров с дальнейшим объявлением об альянсе с ВЭБом. Сделке предшествовало урегулирование претензий со стороны антимонопольной службы, которая в качестве условия ставила полное устранение аффилированности с "Российскими железными дорогами". Тайчеру пришлось покинуть пост советника главы РЖД и советы директоров "дочек" монополии.

В конце года контрольный пакет ТФМ был в итоге приобретен за 32,6 млрд руб. у НПА "Благосостояние", для которого продажа лизинговой "дочки" в основном была условием для прохождения обязательных стресс-тестов: с учетом облигаций актив занимал самое большое место в портфеле пенсионных резервов фонда. Покупателем выступила компания "ТФМ-Гарант", которой Тайчер владеет совместно с менеджментом "ТрансФин-М" (Максимом Анищенковым, Александром Голандом и Иваном Благодатских). В периметр сделки вошли все активы ТФМ, включая "дочки".

В декабре "ТрансФин-М" продал 25% в подконтрольном ему ООО "Атлант", а через несколько дней ВЭБ заявил, что планирует передать этой структуре "на рыночных условиях" в лизинг или в собственность весь свой парк грузовых вагонов - около 40 тыс. штук. В результате - с учетом управляемого ТФМ парка - в управление СП должно получить порядка 75 тыс. вагонов. Это приблизит компанию к мейджорам операторского рынка - ФГК (в парке - 135 тыс. вагонов), "Первой грузовой компании" (в парке - 113 тыс. вагонов), Globaltrans (около 70 тыс.) и "Нефтетранссервису" (68 тыс.).

К этому же числу может присоединиться и "Модум-Транс", выросший из сравнительно небольшого кэптивного оператора "Уралвагонзавода" - ООО "УВЗ-Логистик". Под руководством новых собственников и менеджмента, среди которых структуры группы "Арети", а также сыновья первого замглавы "Ростеха" Владимира Артякова Дмитрий и генерального прокурора Юрия Чайки Артем, за короткий период практически удвоился парк оператора. Сейчас в нем - более 70 тыс. вагонов. Более 15 тыс. вагонов, например, "Модум" забрал у оператора "Восток1520".

Кроме того, подвижной состав закупается у "Объединенной вагонной компании" (МОЕХ: UWGN), которая, между тем, в 2019 г. сама сменила контролирующего собственника. Им стал "альянс" банка "Траст" и родственной ему группы "Открытие", представители

которых в уходящем году сформировали большинство в совете директоров ОВК. Возглавил его президент "Траста" Александр Соколов. Хотя еще в конце 2018 г. наблюдатели просматривали другие варианты развития событий, когда в капитал "Объединенной вагонной" вошел ее прямой конкурент - "Уралвагонзавод" - и стороны даже начали осторожно говорить о сближении некоторых элементов бизнеса.

Еще одной точкой консолидации потенциально может стать ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК). Та, например, по информации "Коммерсанта", в 2019 г. предпринимала попытки приобрести Brunswick Rail Ильи Беляева, управляющую порядка 28 тыс. вагонов. Однако эту сделку также заблокировала ФАС, мотивировав отказ ее статусом госкомпании. По последней информации, ГТЛК пытается обойти это ограничение за счет привлечения на 50% партнера - Freight Village Ru.

Пока не совсем понятно, в какой конфигурации рынок окажется по итогам изменений, произошедших за последние 12 месяцев, но можно предполагать, что лидеры вагонного сегмента отрасли могут поменяться уже в ближайшей перспективе.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРИМЕНЕНИИ ДО 2025Г ОСОБЫХ МЕР ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПРИОРИТЕТНЫХ Ж/Д ОБЪЕКТОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Группа депутатов от фракции "Единая Россия" внесла в Госдуму законопроект, который упрощает ряд экологических и градостроительных согласований при строительстве приоритетных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. Планируется, что нововведения носят временный характер и будут действовать до 1 января 2025 г.

Проект закона размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента.

"Особенности, установленные законопроектом, предлагается применять при строительстве социально значимых, приоритетных проектов, которые будут утверждаться президентом РФ", - говорится в пояснительной записке.

Для сокращения сроков подготовки градостроительной документации предлагается установить, что документация по планировке территории объектов ж/д инфраструктуры утверждается без проведения общественных обсуждений и публичных слушаний. "Также предусмотрена возможность корректировки границ особо охраняемых природных территорий регионального либо местного значения на основании документации по планировке территории объекта инфраструктуры", - отмечается в законопроекте.

Согласно проекту закона, сокращаются сроки проведения государственной экологической экспертизы с 2 месяцев до 45 дней, также предусматривается возможность направления проектной документации на государственную экспертизу одновременно с направлением на экологическую экспертизу, упрощена процедура оценки воздействия на окружающую среду. "В частности, установлено, что проведение оценки воздействия на окружающую среду осуществляется по варианту размещения объекта, утвержденному заказчиком, без рассмотрения альтернативных вариантов", - уточняется в пояснительной записке.

Для "упрощения процедуры изъятия земельных участков" в документе определено, что решение суда об изъятии земельных участков для строительства приоритетных объектов инфраструктуры подлежит немедленному исполнению.

Законопроект предусматривает право начать строительство приоритетного объекта и выполнять подготовительные работы до получения разрешения на строительство - с момента направления проектной документации для проведения государственной экспертизы.

"Учитывая изложенное, принятие законопроекта будет способствовать эффективному развитию железнодорожного транспорта, его модернизации, а следовательно, выполнению национальных целей", - считают авторы документа.

В случае принятия закон вступит в силу со дня официального опубликования, а его нормы будут действовать до 1 января 2025 г.

Законопроект внесли депутаты Николай Гончар, Игорь Сапко, Раиса Кармазина, Павел Федяев, Владимир Афонский, Ирина Гусева, Николай Малов.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; МОСТОТРЕСТ ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА 287 МЛН РУБ. ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО ИЮЛЯ 2020Г

ФГУП "Крымская железная дорога" (Симферополь, КЖД, структура Росжелдора) заключит с ПАО "Мостотрест" (МОЕХ: MSTT) (Москва) контракт на обслуживание железнодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив, говорится в материалах сайта госзакупок.

Как ожидается, КЖД и "Мостотрест" подпишут договор по начальной (максимальной) цене контракта - 287,095 млн рублей. Срок оказания услуг, указанный в техзадании, - с момента подписания договора до 30 июня 2020 года.

Крымская желдорога объявила аукцион в середине декабря, заявки на участие принимались до 23 декабря. Итоги закупки подвели во вторник. Комиссия признала аукцион несостоявшимся, так как поступила только одна заявка - от ПАО "Мостотрест". Она соответствовала требованиям тендера, поэтому комиссия рекомендовала заключить контракт с этой компанией.

"Цели оказания услуг: обеспечение безопасного и бесперебойного круглогодичного функционирования железнодорожного транспортного перехода (ЖДТП) через Керченский пролив, сохранности имущественного комплекса, включая искусственные сооружения, входящие в состав ЖДТП", - отмечается в документах.

Общая протяженность Крымского моста составляет 19 км, ж/д подходов со стороны Тамани (Краснодарский край) - 475 м, подхода со стороны Керчи (Крым) - 407 м.

Как сообщалось, президент РФ Владимир Путин 23 декабря дал старт регулярным пассажирским железнодорожным перевозкам с материковой части РФ в Крым в обход Украины. Поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправился в путь в понедельник, вечером 24 декабря из Москвы отправится первый поезд в Симферополь.

Оператор пассажирских ж/д перевозок в Крым - компания "Гранд Сервис Экспресс" (ГСЭ, Москва). Ее акционеры не раскрываются. ГСЭ в 2020 году намерена расширить географию поездок на полуостров.

Крымский мост является самым длинным в России и Европе. Стоимость строительства объекта составляет порядка 228 млрд рублей. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября того же года. Грузовые поезда запустят летом 2020 года.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; РОСТУРИЗМ ПРОРАБАТЫВАЕТ СЕМЬ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ В КРЫМ

Еще семь новых железнодорожных направлений в Крым сейчас прорабатываются, сообщила журналистам глава Ростуризма Зарина Догузова.

"Мы вместе с ведомствами работаем над тем, чтобы запустить еще семь дополнительных (железнодорожных) направлений из различных городов России в Крым. Но это пока только планы. Я думаю, что в ближайшее время мы доработаем эту историю. Сейчас пока Москва и Санкт-Петербург", - сказала она.

<https://ria.ru/20191225/1562810635.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.25; АКСЕНОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ЗАПУСК Ж/Д ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Глава Крыма Сергей Аксенов назвал запуск железнодорожного движения по Крымскому мосту эпохальным событием. В среду Аксенов и врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев сели в Симферополе в первый поезд, который отправился в понедельник по маршруту Санкт-Петербург – Севастополь.

"Это событие эпохальное. И те решения, которые наш президент принял, и строители, которые исполнили нашу мечту крымчан, заслуживают огромного уважения. И сегодня крымчане, вы видите, встречают поезд с хорошим настроением. Настолько это ожидаемое событие для Республики Крым. Вокзал ожил. Для нас, без преувеличения, это

историческое событие... Мы едем вместе сегодня, посмотрим, как в поезде кормят и так далее", - сказал Аксенов журналистам.

"Спасибо застройщикам, всем, кто выполнял работы. Это суперсложное сооружение на самом деле. Есть чем гордиться", - добавил он.

<https://ria.ru/20191225/1562810677.html>

ТАСС; 2019.12.24; Пассажирам первых поездов в Крым подарят карты оплаты проезда на общественном транспорте

Пассажирам первых поездов из Санкт-Петербурга и Москвы в Крым, которые 25 и 26 декабря придут по Крымскому мосту на полуостров, подарят "Карты гостя Крыма и Севастополя" для безналичной оплаты проезда в общественном транспорте регионов. Об этом сообщили во вторник журналистам в Мининформе республики.

Первый пассажирский поезд в Крым сообщением Санкт-Петербург - Севастополь (№7/8), который пересечет Керченский пролив 25 декабря, отправился в понедельник, 23 декабря. В этот же день состоялось торжественное открытие железнодорожной части Крымского моста с участием президента России Владимира Путина. Второй поезд уйдет из Москвы в Симферополь во вторник вечером.

"Основные операторы безналичной оплаты проезда в Крыму в честь этого знакового события дарят "Карту гостя Крыма и Севастополя" первым пассажирам, которые придут в Крым на поезде "Таврия" 25 и 26 декабря. Сервис "Карта гостя Крыма" позволяет оплачивать проезд в общественном транспорте Крыма безналичным способом с экономией благодаря включенной транспортной карте", - отметили в министерстве.

Пассажиры поездов также смогут использовать карты в 300 музеях, дворцах, отелях, кафе, аквапарках, дельфинариях, экскурсионных бюро, винных заводах, такси на территории Крымского полуострова. В министерстве уточнили, что основными операторами безналичной оплаты проезда в Крыму являются предприятия "Карта гостя", "Компания Глонасс-Крым" и "Единая городская карта Севастополя".

<https://tass.ru/obschestvo/7416745>

ТАСС; 2019.12.24; Билеты на первый поезд из Москвы в Симферополь купили 973 человека

Билеты на первый поезд из Москвы в Симферополь, который отправится во вторник с Казанского вокзала, купили 973 человека, рассказали ТАСС в компании "Гранд сервис экспресс" (ГСЭ), которая выступает перевозчиком по железнодорожной части Крымского моста.

"973 человека на данный момент. На сегодняшнее утро 940 пассажиров [купили билеты] ", - рассказали в ГСЭ.

<https://tass.ru/obschestvo/7416891>

ТАСС; 2019.12.24; Поезда в Крым из Москвы и Петербурга будут круглогодичными при любом спросе

Поезда, следующие в Симферополь и Севастополь из Москвы и Санкт-Петербурга, будут курсировать круглый год вне зависимости от спроса, сообщил ТАСС гендиректор компании-перевозчика "Гранд сервис экспресс" Александр Ганов.

"Мы решили, что эти два базовых маршрута должны быть круглогодичными", - сказал Ганов.

Он отметил, что на новогодние праздники спрос на билеты очень высокий, потом прогнозируют его снижение. Однако это было учтено заранее, и компания делает ставку на курортный сезон.

Ранее Ганов уточнял, что к маю кроме двух базовых маршрутов планируется запустить еще восемь, которые будут курсировать в летний период. Кроме того, компания рассматривает возможность открытия программы лояльности для пассажиров и, если будет высокий спрос, увеличения числа поездов по базовым направлениям - из Москвы и Санкт-Петербурга.

В понедельник прошло торжественное открытие с участием президента страны Владимира Путина железнодорожной части Крымского моста. Отправление первого поезда из Санкт-Петербурга в Севастополь (№ 7/8) состоялось с Московского вокзала. В пути поезд будет находиться 43 часа 25 минут, в Севастополь он прибудет 25 декабря в 09:25 мск. Непосредственно по Крымскому мосту поезд проедет 25 декабря примерно в 02:10-02:30 мск.

<https://tass.ru/ekonomika/7409985>

ТАСС; 2019.12.24; БОЛЕЕ 100 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ЗАПУСТЯТ НА МЖД В ПЕРИОД НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ

Более 100 дополнительных пригородных поездов и экспрессов будут курсировать на Московской железной дороге (МЖД) на Новый год и Рождество - с 30 декабря по 9 января. Об этом во вторник сообщает пресс-служба МЖД.

"На Белорусском, Горьковском, Казанском, Киевском, Курском, Рижском, Савеловском и Ярославском направлениях станут курсировать дополнительные пригородные поезда, в том числе межобластные экспрессы. Всего в период с 30 декабря 2019 года по 9 января 2020 года назначено дополнительно 116 поездов. Наибольшее количество пригородных поездов и межобластных экспрессов (до Рязани, Владимира, Калуги, Тулы) будут выходить в рейсы в новогоднюю и рождественскую ночи", - говорится в сообщении.

Отмечается, что во время праздников движение электричек в Московском транспортном узле будет организовано следующим образом: 30, 31 декабря - расписанием пятницы, с 1 января по 6 января - расписанием субботы, 7, 8 января - расписанием воскресенья, 9 января - расписанием четверга. На нескольких радиальных направлениях МЖД ряд электричек выйдут на маршруты позже обычного графика в ночь с 31 декабря на 1 января. Кроме того, на период праздников некоторые электропоезда и экспрессы поменяют маршрут следования и периодичность курсирования.

"Московская железная дорога просит пассажиров ознакомиться со всеми изменениями в расписании пригородных поездов и заранее спланировать поездку. Сделать это можно на вокзалах и остановочных пунктах, а также на официальном сайте ОАО "РЖД" и в мобильном приложении "РЖД пассажирам", - добавляется в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/7411657>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; В НОВЫХ БИЛЕТАХ РЖД ПОЯВИЛАСЬ ПРОСЬБА К ПАССАЖИРАМ НИЖНИХ МЕСТ

РЖД показали, как будет выглядеть новый электронный билет на поезда дальнего следования, который появится в первом полугодии 2020 года, в новом бланке прописали просьбу для пассажиров нижних полок разрешать едущим сверху посидеть внизу в дневное время, это следует из ролика компании, предоставленного РИА Новости ее пресс-службой.

Тема прав пассажиров верхних и нижних полок в декабре 2017 года стала одной из главных в информационное пространство после того, как ряд СМИ написали, что РЖД разрешили пассажирам с нижней полки не пускать пассажиров с верхней. "Федеральная пассажирская компания" (ФПК, "дочка" РЖД) разъяснила тогда РИА Новости, что давно действует правило: пассажир поезда с верхней полки может сесть на нижнее место с согласия пассажира с билетом на него.

В ролике про новый билет в качестве одного из примеров РЖД показали картинку бланка, на котором у пассажира верхнее место - 12. "Место для вашего багажа - сверху, на третьей полке. Стол общий. В дневное время разрешается сидеть на нижней полке", - говорится в описании.

В другом примере показано нижнее место - 11. "Место для вашего багажа - снизу под полкой. Стол общий. В дневное время позволяйте пассажирам сверху сидеть на вашей полке", - говорится в тексте.

РЖД в первом полугодии 2020 года планируют ввести новый бланк электронного билета. Там есть ряд отличий по сравнению с действующим.

<https://ria.ru/20191225/1562807829.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; РЖД ПОКАЗАЛИ, КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ НА ПОЕЗД

РЖД показали, как будет выглядеть новый электронный билет на поезда дальнего следования, который появится в первом полугодии 2020 года, следует из ролика, предоставленного РИА Новости пресс-службой компании.

Новый билет в декабре текущего года презентовал замгендиректора РЖД Дмитрий Пегов на итоговом заседании правления компании. РЖД в своем ролике наглядно показывают, чем будет отличаться новый бланк. Для сравнения сначала был показан старый электронный билет.

Компания отмечает, что новый бланк электронного билета будет максимально понятным, функциональным и персонализированным. В ролике показано, что, например, более крупным шрифтом будут написаны номер поезда, вагона, места, время, дата и станция отправления. Указаны в бланке и адрес вокзала, ближайшая станция метро, часовой пояс, время и ночи в пути.

Новый билет содержит информацию с подробным описанием тарифа и класса обслуживания, удобств в вагоне и поезде, персональной схемой размещения пассажира. Там, согласно ролику, даже указано место для размещения багажа. Например, показан бланк электронного билета, в котором у пассажира место номер 12 - верхняя полка. "Место для вашего багажа - сверху, на третьей полке", - говорится в описании. В качестве примера нижней полки выбрано место 11. "Место для вашего багажа - снизу под полкой", - написано в бланке.

Компания сообщила, что будет указана информация о документе, который нужно предъявить проводнику при посадке в поезд, отведенное на посадку время, время прибытия поезда на станцию назначения, информация о работе общественного транспорта в пункте назначения и т.д. Показаны примеры версий новых электронных билетов на русском и английском языках.

Сам бланк нового электронного билета можно сложить несколько раз, и информация на нем будет удобна для восприятия. "Билет складывается вчетверо. И остается функциональным", - говорится в финальной части ролика.

<https://ria.ru/20191225/1562807751.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; РЖД ПЛАНИРУЮТ БАЛАНСИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВОСТОК С КОНТЕЙНЕРНЫМ ПОТОКОМ

ОАО "Российские железные дороги" готово максимально удовлетворять запросы угольщиков на перевозки в восточном направлении, но будет балансировать пропуск их грузов с контейнерным потоком.

"Мы планируем прирост по БАМу и Транссибу до 132 млн тонн (ранее заявленный план на 2019 г. -ИФ), но будем смотреть, какой груз будет формировать это направление. Видим очень хорошие результаты перевозки контейнеров, у нас высокие скорости - 1,15 тыс. км в сутки на направлении, допустим, из Китая в Западную Европу. Но это влияет на тот груз, который едет по "восточному полигону", нам приходится выбирать", - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров в интервью телеканалу "Россия 24".

"Наши угольщики хотели бы, чтобы мы провезли больше, но у нас есть ограничения и, в том числе, контейнерный поток, грузы, которые идут в Азиатско-Тихоокеанском направлении - нам необходимо туда везти. Поэтому мы балансируем, чтобы постараться максимально спрос удовлетворить. Мы договорились с угольщиками по объему, который мы вывезем, но всем хотелось бы больше", - добавил он.

Топ-менеджер также отметил, что монополия обсуждает с угольщиками вопросы распределения грузов по направлениям - для балансировки их загруженности. "(В рамках I этапа программы по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей - ИФ) мы должны провезти 113 млн тонн, касаясь угля и руды. Мы эту цифру выполним", - сказал Белозеров.

При этом, по его словам, монополия хотела бы, чтобы пожелания грузоотправителей "были зафиксированы на бумаге и стали обязательствами". "Иначе нам говорят - постройте туда, мы строим, но обязательств долгосрочных не имеем. Но мы сейчас в дискуссии", - заявил глава "Российских железных дорог".

В частности, он напомнил, что проект по развитию БАМа и Транссиба задумывался как "комплексный" и, в том числе, предполагал развитие ряда месторождений в зоне прохождения "восточного полигона". "Коллеги сдвинули "вправо" (по срокам - ИФ) ряд инвестиций - и мы не получили той (доходной - ИФ) базы, которую имели (в виду - ИФ), а это - другие расстояния, другая доходность", - посетовал топ-менеджер, напомнив в ходе интервью, что тарифный прейскуртант выстроен таким образом, что перевозки на короткие расстояния для компании более маржинальны, чем на дальние.

"Но мы считаем, что восточное направление все равно нам необходимо совместно с коллегами развивать. Это вызов, поскольку у железной дороги очень строгая организация движения, и если что-то меняется, это сразу же влияет на график движения, количество вагонного парка. Это большая транспортная задача с огромным количеством неизвестных, мы их стараемся сделать известными, но жизнь гораздо богаче", - добавил Белозеров.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; РЖД БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ИНВЕСТИЦИИ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ, ОЖИДАЯ В БУДУЩЕМ РОСТА ПЕРЕВОЗОК

ОАО "Российские железные дороги" планирует поддерживать инвестиции на высоком уровне, ожидая в среднесрочной перспективе роста перевозок.

"Мы считаем, что тренды, которые сложились в этом году, - краткосрочны. Исполнение указов президента РФ все-таки даст прирост. Для этого нам нужно подготовиться, выполнить всю инвестиционную программу", - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров в интервью телеканалу "Россия 24", отметив, что в 2019 г. CAPEX компании составит 688 млрд руб., а в 2020 г. - должен превысить 820 млрд руб. "Несмотря на отклонения внешних факторов, мы все равно нашу инвестпрограмму считаем необходимым выполнять", - добавил глава монополии.

Топ-менеджер напомнил о ряде факторов, негативно отразившихся на погрузке в текущем году (компания ожидает ее снижения на 0,5% при первоначальном прогнозе роста на 1,5%) и в конечном счете повлиявших на структуру доходов. "Были введены ограничения по экспорту металлов. То есть импорту за рубежом - экспорту нашего. Спрос очень серьезно влияет, заявления, макроэкономические параметры - и объем потребления металла снизился. Соответственно, мы меньше перевозим", - сказал он.

"В том числе изменилось и направление перевозки. В этом году угольные рынки в Европе просели по ценам - и наши угольные компании меньше стали экспортировать на Запад, а для нас в этом направлении доходный груз. Наши же коллеги едут на премиальный восточный рынок, но мы планировали одну топологию мест размещения наших грузоотправителей, а она стала абсолютно другой. Соответственно изменилась доходность, и нужно было учитывать это в наших действиях", - добавил глава РЖД.

В итоге, выразил сожаление Белозеров, "низкодоходные классы растут в структуре (погрузки - ИФ) и не балансируются высокодоходными грузами" по доходам. "Но мы и с этой задачей справились. Считаем, что нужно работать с экономикой (компания - ИФ), двигаться по всем направлениям, где мы можем повысить нашу эффективность, чтобы основные параметры нашей долгосрочной программы сохранить", - отметил он.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.25; «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» НЕ СДАЕТСЯ; ЭПОПЕЯ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ЛЕДОКОЛА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Срок сдачи самого мощного в мире дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» вновь переносится на первый квартал 2020 года. Как выяснил "Ъ", перенос сроков сдачи на 25 декабря 2019 года не был оформлен постановлением правительства: если сейчас Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) передаст судно заказчику ФГУП «Росморпорт», то столкнется со штрафом и пенями на сумму до 1 млрд руб. При

этом, по данным “Ъ”, правительство пока отказалось выпускать новое постановление о переносе сроков. Кроме того, «Росморпорт» не хочет компенсировать рост стоимости ледокола на 3–4 млрд руб., на чем настаивает корпорация.

Как стало известно “Ъ”, ОСК не готова передать крупнейший в мире дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» 25 декабря, о чем ранее заявлял его заказчик ФГУП «Росморпорт». Об этом “Ъ” рассказали три источника в отрасли. В «Росморпорте» “Ъ” подтвердили, что сдача перенесена на 2020 год, и добавили, что ждут приглашения от ОСК на приемку ледокола, судно технически готово, экипаж сформирован.

В ОСК “Ъ” сообщили, что завершили все работы по строительству, швартовые и ходовые испытания ледокола. Официальная передача судна произойдет сразу после урегулирования всех финансовых и юридических вопросов с заказчиком, а также получения необходимых документов из профильных министерств и ведомств. Планируемый срок сдачи ледокола — первый квартал 2020 года, заключили в корпорации. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что работы и испытания по ледоколу закончены, в скором времени состоится передача судна.

Контракт на самый мощный дизель-электрический ледокол (25 МВт) «Виктор Черномырдин» за 7,94 млрд руб. был заключен в 2011 году. Он должен быть сдан в конце 2015 года. В 2017 году срок был сдвинут на сентябрь 2018 года, а затем появилась информация, что ледокол будет сдан в июне 2019 года, но ледовые испытания пройдут только в 2020 году. В ноябре 2018 года на судне произошел пожар, нанесший ущерб на 150 млн руб. и также повлиявший на срок окончания работ (см. “Ъ” от 30 ноября 2018 года). Изначально судно предназначалось для работы на Севморпути, но за восемь лет строительства ледокола изменились представления о ледоколах в Арктике, а ответственным за инфраструктуру в регионе стал «Росатом». Окончательное применение ледоколу планировали найти после прохождения ледовых испытаний (см. “Ъ” от 1 ноября 2019 года).

По словам источника “Ъ”, близкого к «Росморпорту», ФГУП готов принять ледокол «хоть сегодня», но для этого необходимо распоряжение правительства о переносе сроков его сдачи.

Согласно последнему распоряжению, сроки сдачи ледокола по контракту были перенесены на 30 сентября 2018 года. Если нового документа не будет, то «Росморпорт» вынужден будет выставить штрафные санкции и пени за просрочку. Собеседники “Ъ” не исключают, что их размер может достигать до 1 млрд руб.

Между сторонами уже возникал аналогичный конфликт. В марте 2016 года Росморречфлот подал в суд на корпорацию с требованием выплатить 667 млн руб. (см. “Ъ” от 29 июня 2016 года), в сентябре на заседании суда сообщалось, что размер неустойки вырос до 1,2 млрд руб. В итоге все закончилось мировой, так как было выпущено распоряжение правительства о переносе сроков (см. “Ъ” от 16 октября 2017 года).

Кроме того, по словам источников “Ъ”, между ОСК и «Росморпортом» остается нерешенным вопрос конечной цены, которая, по мнению ОСК, должна вырасти с изначальных 8 млрд руб. По данным “Ъ”, ледокол подорожал на 3–4 млрд руб., но «Росморпорт» не собирается платить эти деньги, там считают, что увеличение цены связано с неправильными проектными решениями и увеличенными сроками строительства.

При этом, по словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, в Белом доме решили не продлевать сроки сдачи ледокола. Договор фактически просрочен, кроме того, в госпрограмме по развитию транспортной системы сдача ледокола стоит на 2018 год. ОСК считала, что контракт действует, пока не закончены обязательства, но юридический департамент правительства решил иначе, отмечает собеседник. По словам другого источника “Ъ”, **Минтранс** уже работает над корректировками госпрограммы, как только они будут закончены, Минпромторг вновь подготовит проект распоряжения правительства. После утверждения документа стороны смогут заключить дополнительное соглашение к контракту и подписать закрывающие акты, заключает собеседник “Ъ”.

Почему планы развития судостроения до 2035 года полны неясных обещаний
Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что полностью разницу между контрактной ценой и фактическими затратами ОСК никто не компенсирует, но за какие-то элементы, где дополнительные расходы обоснованы, корпорация может побороться.

<https://www.kommersant.ru/doc/4206450>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7416023>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ledokol-viktor-cernomyrdin-gotov-k-peredace-zakazciku-ekipaz-sformirovan---rosmorport>

ПРАЙМ; 2019.12.24; МИНПРОМТОРГ РФ ПРЕДЛАГАЕТ С 2020 Г ВЫДЕЛЯТЬ ИЗ ФНБ СРЕДСТВА НА ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ

Минпромторг РФ предлагает с 2020 года выделять из Фонда национального благосостояния (ФНБ) средства на льготный лизинг гражданских судов путем докапитализации Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) на общую сумму в 105 миллиардов рублей, следует из материалов ведомства к заседанию в Совфеде РФ о перспективах российского судостроения.

Источник в Минпромторге РФ в сентябре сообщил РИА Новости, что ведомство предлагает выделить до 2022 года на льготный лизинг судов 105 миллиардов рублей, проведя большую часть этих средств через взнос в уставный капитал ГТЛК. Как уточнял в октябре замглавы департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Алексей Исачкин, данная мера не поддержана.

"На данный момент в интересах диверсификации отрасли в проекте трехлетнего бюджета заложены 10 миллиардов рублей на поддержку лизинга, что обеспечит спуск на воду пассажирских судов, теплоходов и земснарядов. Но в целом с учетом мощностей и потенциального спроса ОСК и другие верфи готовы законтрактовать и построить до 2031 года до 495 судов гражданского назначения. Это потребует докапитализации ГТЛК на 105 миллиардов рублей. В качестве источника предлагаем рассмотреть возможность инвестиций со стороны ФНБ, начиная со следующего года", - говорится в материалах.

ГТЛК совместно с Центральным научно-исследовательским институтом морского флота разработала программу лизинга водного транспорта до 2031 года на 75,5 миллиарда рублей, из них 27,9 миллиарда рублей - бюджетные средства, сообщила лизинговая компания в сентябре.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ЗАВОД "КРАСНОЕ СОРМОВО" ДО НОЯБРЯ 2021Г ПОСТРОИТ ДЛЯ ГТЛК 9 СУХОГРУЗОВ ПРОЕКТА RSD59

ПАО "Завод "Красное Сормово" (Нижний Новгород, входит в "Объединенную судостроительную корпорацию", ОСК) и ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) заключили контракты на строительство 9 сухогрузов проекта RSD59, сообщила пресс-служба ГТЛК.

Согласно пресс-релизу, подписание состоялось в рамках реализации опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 сухогрузных теплоходов проекта RSD59, который был оформлен в сентябре. Закладка первых судов начнется с сентября 2020 года, передача 9 сухогрузов заказчику состоится до ноября 2021 года.

По данным лизинговой компании, заключение контрактов на строительство еще 11 теплоходов запланировано на первое полугодие 2020 года.

В сообщении завода "Красное Сормово" в свою очередь говорится, что завод 20 декабря заключил сделки на строительство и на поставку судов проекта RSD59. Срок поставки первого и второго сухогрузов - не позднее 30 июня 2021 года, третьего и четвертого - не позднее 31 июля 2021 года, пятого и шестого - не позднее 31 августа 2021 года, седьмого и восьмого - не позднее 30 сентября 2021 года, девятого - не позднее 31 октября 2021 года.

"Размер сделки в денежном выражении: 40,5 млн евро плюс 5 млрд 575,5 млн рублей", - говорится в сообщении завода.

ГТЛК и завод "Красное Сормово" сотрудничают уже на протяжении 4 лет. Ранее завод построил для ГТЛК две серии судов данного проекта (первая серия из пяти судов, вторая - из четырех), на текущий момент продолжается строительство третьей серии из 11 сухогрузов проекта RSD59. Согласно условиям контракта, верфь обязалась сдать три сухогруза до конца 2019 года и восемь не позднее 30 ноября 2020 года.

Проект RSD59 - самоходное сухогрузное однопалубное судно класса "Волго-Дон макс" с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками (ВРК), морского и смешанного плавания (река/море). Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории "В".

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ТАНКЕРА-ЧЕЛНОКА ARC6

Судостроительный комплекс "Звезда" приступила к строительству первого танкера-челнока Arc6 полной грузоподъемностью 69 тысяч тонн, сообщила пресс-служба верфи.

"Судостроительный комплекс "Звезда" приступил к резке металла для первого арктического танкера-челнока ледового класса Arc6 дедвейтом 69 000 тонн. Резка первых деталей корпуса танкера началась в блоке корпусных производств на высокотехнологичном газо-плазменном станке", - говорится в сообщении.

Отмечается, что этот заказ открывает новую линейку судов верфи - крупнотоннажных танкеров-челноков ледового класса, что позволит предприятию освоить новые технологии.

Нефтеналивной танкер-челнок будет иметь высокий ледовый класс, способен самостоятельно осуществлять навигацию без ледокольного сопровождения в акваториях арктических морей, в разряженных однолетних арктических льдах при толщине до 1,1 метра в зимне-весеннюю навигацию, и до 1,7 метра в летне-осеннюю.

Длина танкера составляет 257 метров, что на 7 метров больше танкера типа "Афрамекс", ширина - 34 метра. Движительная установка включает управляемые винторулевые колонки. Общая мощность силовых установок около 26,9 тысячи кВт.

<https://ria.ru/20191224/1562771635.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ММТП ПЛАНИРУЕТ В I КВ. 2020Г ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЫЛЕВЕТРОЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ ЗА 700 МЛН РУБЛЕЙ

Строительство пылеветрозащитных экранов в торговом порту Мурманска должно быть завершено в первые два-три месяца 2020 года, сообщил генеральный директор АО "Мурманский морской торговый порт" (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в "СУЭК") Алексей Рыкованов на пресс-конференции во вторник.

"К строительству мы приступили в 2018 году и в апреле текущего года ввели первую очередь, - сказал Рыкованов. - В декабре, буквально недавно, мы завершили второй этап реализации данного проекта. Рассчитываем, что пылеветрозащитные экраны в объеме 100% построим к марту-апрелю 2020 года", - сказал Рыкованов.

Он отметил, что математическое моделирование подтверждает эффективность пылеветрозащитных экранов "на уровне 90% пылеподавления".

По словам гендиректора ММТП, объем инвестиций в экологическую программу предприятия в 2019 году составил более 950 млн рублей, в 2020 году на эти цели будет выделено около 500 млн рублей.

Говоря о реализованных в текущем году экологических мероприятиях, вторым по значимости событием после строительства защитных экранов от угольной пыли Рыкованов назвал начало работы экологической диспетчерской в круглосуточном и круглогодичном режиме. Эта диспетчерская позволяет в режиме реального времени

отслеживать влияние технологических процессов ММТП на окружающую природную среду.

"Немаловажным свойством этого аппаратного комплекса является то, что данная модель может прогнозировать: мы берем прогноз метеорологов и, обрабатывая его, строим модель загрязнения на ближайшие трое суток. Если мы видим ухудшение ветра, если скорость ветра растет, то мы начинаем в более усиленном режиме применять систему пылеподавления, системы орошения, вплоть до исключения из производственных процессов технологических единиц, останавливаем выгрузку вагонов", - пояснил Рыкованов.

В планах предприятия в 2020 году заняться перспективным развитием экологической диспетчерской с привлечением ученых МГУ.

Как сообщалось, в апреле 2019 года ММТП ввел в строй первую очередь пылеветрозащитных экранов. Суммарная стоимость проекта составляет 700 млн рублей.

Высота экранов составляет 20 м, глубина свай - до 29 м. Протяженность экранов первой очереди - 568 м. В настоящее время идет строительство второй и третьей очередей длиной 636 м и 700 м соответственно. Работы должны быть полностью завершены в середине 2020 года.

Моделированием расположения защитных экранов в 2016 году начала заниматься компания "Шанфэн" (Китай), в 2017 году проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

Генеральный директор ММТП Александр Масько (в настоящее время заместитель директора "СУЭК" по логистике-директор по управлению портовыми активами) отмечал, что экраны будут снижать скорость ветра и препятствовать проникновению угольной пыли в район жилой застройки, и если ветер будет скоростью 20 м/с, то после прохождения экрана его скорость упадет до 5 м/с.

На экологическую программу ММТП в 2017-2021 годах заложил финансирование в размере около 3 млрд рублей. В частности, она предполагает оснащение порта комплексом специальных пушек для пылеподавления и возведение пылеветрозащитных ограждений. В настоящее время в порту действует система пылеподавления из 14 стационарных и трех мобильных туманообразующих пушек, способных работать при температуре до минус 30 градусов.

В сентябре 2017 года Северо-Западное следственное управление на транспорте СКР сообщило о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.246 УК РФ по факту нарушения ММТП правил охраны окружающей среды при открытой перевалке угля. В сообщении ведомства говорилось, что при перевалке угля на территории ММТП произошел значительный аварийный выброс каменноугольной пыли, образовалось пылевое облако, которое дошло в сторону города и осело на жилые дома и здания. Впоследствии уголовное дело было прекращено.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; СТРОЙТРАНСГАЗ ЗАВЕРШИЛ I ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА - РОСТОВСКИЙ МИНТРАНС

АО "Стройтрансгаз" (МОЕХ: STGZ) (СТГ, Москва) завершило первый этап (подготовительный период) строительства Багаевского гидроузла в Ростовской области.

"Фактические объемы работы завершены текущим годом. Остается история с рыбоохранными мероприятиями - имеется в виду выпуск малька, то есть естественно сейчас вне сезона этого делать нельзя, и с финансовыми обязательствами, которые перейдут на следующий год. То есть объем работ первого этапа завершен", - сообщил министр транспорта Ростовской области Андрей Иванов на пресс-конференции в ростовском пресс-центре агентства "Интерфакс-Юг" во вторник.

"Были сложности в реализации первого этапа. Это связано с экологическими, природоохранными мероприятиями. Была подвержена корректировке проектная часть объекта с понижением уровня нормативного подпора, что дало возможность минимизировать воздействие на окружающую среду, избежать каких-то дополнительных

подтоплений и, по большому счету после всего этот проект прошел экспертизу", - сказал министр.

Он также напомнил, что реализация второго этапа начнется в 2020 году после проведения конкурсных процедур, по итогам которых будет определен подрядчик.

Как сообщалось, строительство объектов первого этапа (подготовительный период) вело АО "Стройтрансгаз" Геннадия Тимченко с апреля 2018 года. В рамках подготовительного этапа СТГ строил причал стройбазы, судоходную прорезь в левом рукаве Дона, линию электропередачи. Стоимость работ - 667,2 млн рублей. Работы должны были завершиться до 3 декабря 2018 года, затем срок был перенесен на 30 марта 2019 года, затем - на декабрь 2019 года.

Сроки строительства сдвигались из-за обнаружения в Дону фрагментов затопленных в военное время судов, для чего потребовалось очистить территорию от взрывоопасных предметов, извлечь из акватории реки фрагменты судов и передать в музей. Кроме того, с 1 апреля по 30 сентября в период нереста рыбы и роста мальков действуют ограничения Росрыболовства на производство работ.

Сообщалось также, что Росморречфлот в начале 2020 года планирует объявить конкурс на строительство объектов второго (основного) этапа Багаевского гидроузла. В ходе второго этапа планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты.

Строительство Багаевского гидроузла предусмотрено ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)". Максимальная стоимость строительства гидроузла, включая обустройство его водохранилища - 22 млрд рублей. Ввод объекта позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода и обеспечения безопасного судоходства на Нижнем Дону.

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.12.25; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА ДЕНИС МАНТУРОВ — О ПОТЕНЦИАЛЬНОМ УХОДЕ АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ ИЗ РФ, ПЕРСПЕКТИВАХ «СУПЕРДЖЕТОВ» И ПРОДАЖЕ АЛКОГОЛЯ В ИНТЕРНЕТЕ

«Мейджоры бы нас просто задушили»; «Мы смотрим на будущее программы SSJ-100 с оптимизмом»

— Ранее вы говорили, что спрос на Sukhoi Superjet 100 составит 50 самолетов в год, компания-производитель ГСС называла несколько другие цифры — 20 воздушных судов. Но к середине декабря компания поставила лишь один самолет, к которому много претензий. Среди крупнейших заказчиков по-прежнему только «Аэрофлот», иностранные компании его не закупают. Как вы планируете изменить эту ситуацию?

— Мы точно можем гордиться тем, что производим хороший самолет. По всем техническим характеристикам и параметрам, которые демонстрирует Superjet, это конкурентоспособный продукт, но нишевый.

В начале 2000-х годов, когда принималось решение о разработке современного гражданского самолета, мы вынуждены были пойти именно в нишу региональных самолетов, чтобы получить опыт в этом направлении и составить международную кооперацию. Сразу идти в нишу среднемагистральных самолетов было невозможно, главная причина — наличие жесточайшей конкуренции. Мейджоры бы нас просто задушили. Но, даже разработав гражданский самолет, произвести компоненты мы тогда не могли. Только буквально последние несколько лет мы можем говорить о том, что у нас есть свое агрегатное производство, начинаем соответствовать мировым требованиям. Когда мы стартовали, уровень российских компонентов в производстве составлял менее 40%, сегодня мы приближаемся к 50%.

В 2011 году, когда мы выходили на рынок с этим самолетом, ожидали сохранения широкой международной кооперации, надеялись, что нас будут поддерживать международные институты развития, не будет санкций. Но по факту мы получили

внешние факторы, которые невозможно быстро побороть. Из произведённых 160 самолетов 100 с лишним сейчас эксплуатируется в стране. Больше всего их у «Аэрофлота» — 49 машин, и до конца года, вероятно, удастся передать ему дополнительно несколько самолетов.

Если говорить о перспективах, то загрузка и годовые объёмы будут рассчитаны примерно на 25, максимум 30 машин. Это дает экономическую эффективность. Также будет использоваться больше российских компонентов и формироваться больше добавленной стоимости.

Мы поступательно решаем и вторую, наверное, основную проблему — послепродажное обслуживание, к масштабированию которого мы не были готовы. Вы думаете, Airbus не ломается или Boeing? У Boeing сегодня вообще печальная ситуация, которой мы, кстати, не радуемся абсолютно. Это наши партнеры, коллеги, несмотря на то, что это одновременно наши конкуренты. Мы находимся в таком узком мировом авиационном клубе — всего несколько стран имеют школу и производство полного цикла. Мы друг другу часто помогаем, выручаем. То, что коллеги столкнулись с такой проблемой, никого не радует и заставляет лишний раз задуматься о том, что авиация — очень сложная отрасль.

— Какой объем поддержки готово оказать государство для продвижения SSJ?

— Сегодня каких-то чрезвычайных объемов, которые требуют срочных решений, нет. Бюджет по SSJ и MC-21 сверстан на ближайшие два года. В части финансирования НИОКР мы планируем в 2020-2022 годах направить до 56 млрд рублей на программы по SSJ и MC-21, включая работы по импортозамещению. Поддержка лизинга этих воздушных судов потребует из федерального бюджета до 29,5 млрд рублей в этот же период. На формирование системы послепродажного обслуживания планируется направить 22,1 млрд рублей, а на организацию условий для вывода на рынок MC-21 — до 13,7 млрд рублей.

— Решена ли проблема с композитными материалами для MC-21, кто сейчас их выпускает? На что будет потрачен год дополнительного времени, на который сдвинулись сроки сертификации?

— Сдвиг по срокам в части сертификации и организации серийного производства, которое должно быть обеспечено к 2021 году, я не ожидаю. Российские композиционные материалы для крыла самолета MC-21 были оперативно разработаны. Их уже апробировали, переработали конструкторскую документацию и внесли необходимые изменения в технологические процессы и оснастку. Из отечественных материалов изготовлены полноразмерные панели. Заканчивается освоение технологий серийного производства композитных конструкций крыла. Примерно год потратим еще на завершение испытаний композитных конструкций и на разворачивание их серийного производства.

<https://iz.ru/957816/irina-tyruleva/ne-kazhdyi-stanet-pokupat-apple>

ТАСС; 2019.12.24; РЕГУЛЯРНОЕ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ТЮМЕНЬЮ И КАЗАНЬЮ ОТКРОЕТСЯ В ЯНВАРЕ

Прямое сообщение между Тюменью и Казанью будет открыто 14 января 2020 года. Об этом журналистам сообщил во вторник на пресс-конференции губернатор Тюменской области Александр Моор.

16 октября губернатор Тюменской области Александр Моор в ходе рабочей поездки в Татарстан обсудил с президентом республики Рустамом Миннихановым возможность открытия прямого рейса Тюмень - Казань. В областном правительстве сообщили, что прямой рейс в разы увеличит взаимный турпоток и очень важен для дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества двух регионов.

"Мы эту тему с президентом Татарстана обсудили и договорились, и, по-моему, этот рейс с 14 января запускается, три раза в неделю. Там будет региональное и федеральное субсидирование. Договорились на 2020 год, ну а там посмотрим. По идее, по нашим расчетам, рейс должен выйти на самоокупаемость, дальше жизнь покажет", - сказал Моор.

В пресс-службе аэропорта Рошино уточнили ТАСС, что до регулярного сообщения из Тюмени в Казань будет совершено три прямых авиаперелета: 3, 10 и 12 января 2020 года. Далее они будут совершаться каждую неделю с постоянным расписанием вторник, четверг, воскресенье.

"Регулярное авиасообщение прямым рейсом Тюмень-Казань будет выполнять авиакомпания Utair, на самолетах АТР 72 (вместимость борта до 70 человек - прим. ТАСС). Как открытие нового рейса скажется на пассажиропотоке, покажет лишь время", - сказала представитель аэропорта.

В представительстве авиакомпании Utair сообщили, что билеты на прямой рейс уже имеются в продаже. Средняя цена авиабилета в обе стороны составит чуть более 5,3 тыс. рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regularnoe-pramoe-aviasoobsenie-mezdu-tumenu-i-kazanu-otkroetsa-s-anvara-2020-goda>

ТАСС; 2019.12.24; КОМПАНИЯ S7 В ПРИАМУРЬЕ ЗАПУСКАЕТ ДВА НОВЫХ СУБСИДИРОВАННЫХ МАРШРУТА

Компания S7 запускает в Амурской области маршруты Благовещенск - Нерюнгри и Благовещенск - Комсомольск-на-Амуре, которые включены в программу субсидированных региональных перевозок на 2020 год. Об этом сообщается во вторник на сайте регионального министерства транспорта и дорожного хозяйства.

"Министерством транспорта и дорожного хозяйства Амурской области предварительно всем потенциальным перевозчикам были направлены письма с рекомендацией участия программе субсидированных перевозок. Результатом работы стало то, что авиакомпания S7 расширяет полетную программу из Благовещенска в аэропорты Иркутска, Нерюнгри и Комсомольска-на-Амуре <...> Собственные рейсы по новым маршрутам перевозчик начнет выполнять с 27 апреля 2020 года по понедельникам и средам на комфортабельных лайнерах Embraer 170", - говорится в сообщении.

Как уточняется, билеты авиакомпании S7 на новые направления уже появились в продаже. Стоимость билетов для всех категорий граждан по маршруту Благовещенск - Комсомольск-на-Амуре составляет 4950 рублей, Благовещенск - Нерюнгри - 5555 рублей в одну сторону. Как уточнили ТАСС в пресс-службе министерства, цена билета в Иркутск (этот рейс не входит в программу субсидированных перевозок) равна 10990 рублей.

Ранее авиакомпания открыла продажи авиабилетов по субсидированным маршрутам на 2020 год Благовещенск - Москва и Благовещенск - Новосибирск для льготной категории граждан. Льготой могут воспользоваться граждане РФ: молодежь до 22 лет включительно; женщины с 55, мужчины с 60 лет; дети-инвалиды и инвалиды первой группы и их сопровождающие, а также многодетные семьи.

<https://tass.ru/ekonomika/7410191>

ТАСС; 2019.12.24; UTAIR И "ЯМАЛ" ЗАВЕРИЛИ, ЧТО СРЫВОВ ПОЛЕТНЫХ ПРОГРАММ НА НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКАХ НЕ БУДЕТ

Срывы программ перевозок в период новогодних праздников не коснутся авиакомпаний "Ямал" и Utair, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службах перевозчиков.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входят уральские авиакомпании "Ямал" и Utair, 23 декабря сообщила о возможности массовых срывов программ перевозок в период новогодних праздников. По данным ассоциации, до 30 новых самолетов различных авиакомпаний могут не принять участие в программе из-за сложностей в их регистрации.

"[Срывы программ перевозок] не коснулись [авиакомпаний "Ямал"], у нас все по плану", - сказали ТАСС в пресс-службе авиаперевозчика.

В пресс-службе перевозчика Utair также сообщили, что рейсы будут выполняться в новогодние праздники по плану. "Ютэйр" это не коснулось", - уточнили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/7410705>

ТАСС; 2019.12.24; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ВОЗВРАЩАЕТ В СОБСТВЕННОСТЬ ПЯТЬ АЭРОДРОМОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК

Власти Хабаровского края возвращают в собственность пять аэродромов для развития авиасообщения в регионе, сообщил во вторник журналистам губернатор Хабаровского края Сергей Фургал.

В сентябре власти региона сообщали о намерении вернуть в собственность всю переданную ранее инвесторам и ведомствам инфраструктуру малых аэропортов для развития авиаперевозок.

"Мы сегодня забираем пять аэродромов в краевую собственность. И не просто забираем, а с федеральным финансированием. Нам федеральный центр выделяет деньги на реконструкцию, ремонт аэродромов и на создание инфраструктуры. Плюс нам дают деньги на содержание", - сказал Фургал.

В пресс-службе губернатора и правительства Хабаровского края ТАСС уточнили, что средства выделяются по федеральной программе развития транспортной инфраструктуры. Глава региона также сообщил, что летом начнутся ремонтные работы грунтовой взлетно-посадочной полосы на самом севере Хабаровского края - в Охотске, а также в Чегдомыне, в Советской Гавани, в поселке Херпучи.

"Составили план увеличения, развития авиасообщения. Сегодня мы вынуждены ввиду того, что у нас парк не такой большой, нет таких больших возможностей, это все сопрягать с "Авророй". Это вынужденная мера, поскольку граждане должны получать качественный, доступный перелет. И здесь бороться не нужно. Тем не менее есть четко проработанная программа, план увеличения [количества] наших самолетов", - сказал Фургал.

Ранее министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Валерий Немытов сообщал ТАСС, что региональные власти планируют покупку трех канадских самолетов DHC-8-Q300 для увеличения количества межрегиональных рейсов. Их поставят в течение 2020 года. Сейчас авиапарк краевой авиакомпании "Хабаровские авиалинии" насчитывает четыре самолета L-410, четыре Ан-24/ Ан-26-100 и один Ан-26. Рассматривается возможность обновления парка судов самолетами типа DHC-8-400 и Л-610.

<https://tass.ru/ekonomika/7410783>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ II ОЧЕРЕДИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА "БЕГИШЕВО"

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на проект второй очереди реконструкции аэропорта "Бегишево" (Татарстан), сообщает пресс-служба учреждения.

"В рамках реализации проекта будут построены необходимые инженерные сооружения и проложены патрульная дорога, проезды для пожарных автомобилей и площадки служебно-технической территории", - говорится в пресс-релизе.

Отмечается, что целью второй очереди реконструкции аэропорта является приведение ограждения, системы технических средств охраны и патрульной дороги в соответствие с новыми требованиями федеральных авиационных правил.

Ранее сообщалось, что **Росавиация** в 2020-2021 годах планирует провести II очередь реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта "Бегишево".

На время проведения работ аэропорт продолжит принимать рейсы. Новая аэродромная инфраструктура должна принимать самолеты типов Airbus A320 и Boeing-737. Стоимость реконструкции "за счет федерального бюджета не должна превышать 681,3 млн рублей в ценах соответствующих лет" по госпрограмме "Развитие транспортной системы", отмечалось в материалах задания на разработку проекта.

В 2015 году конкурс Росавиации на реконструкцию аэродрома в "Бегишево" выиграло ЗАО "Трест Камдорстрой" (Набережные Челны). Стоимость контракта составила 798,3 млн рублей. Он включал ремонт рулежных дорожек и перрона, светосигнального оборудования, системы электроснабжения и прочие работы.

RNS; 2019.12.24; НАЗВАНА ДОЛЯ СТАЛКИВАВШИХСЯ С ПОТЕРЕЙ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ РОССИЯН

С потерей багажа во время авиаперелетов сталкивались 5% россиян, говорится в отчете Сбербанка с результатами опроса, проведенного СК «Сбербанк страхование» и сервиса Aviasales.

«По данным опроса, проведенного в декабре 2019 года в социальных сетях, половина путешественников стабильно отправляется в отпуск только с ручной кладью, а вторая половина никогда не уедет без чемодана. При этом 5% отметили, что сталкивались с потерей багажа», — сообщила пресс-служба кредитной организации.

Опрос показал, что чаще всего багаж россиян терялся или повреждался во время перелетов внутренними рейсами. Об этом заявили 40% респондентов из числа тех, кто был вынужден искать в аэропорту свое имущество. 38% опрошенных теряли сумки и чемоданы на транзите в Европе, 15% — в Азии и 7% — во время путешествий в США.

В опросе приняли участие 80 тысяч человек. Из них лишь 16% утвердительно ответили на вопрос, страховали ли они когда-либо багаж от потери или задержки.

При этом в отчете СК «Сбербанк страхование» и Aviasales подчеркивается, что утеря и повреждение багажа — мировая проблема. «В 2018 году путешественники зарегистрировали примерно 4,3 млрд сумок, из которых “пострадали” 24,8 млн», — сообщил Сбербанк со ссылкой на отчет SITA 2019 Bag IT Insights.

При этом лишь у 5% пассажиров багаж был потерян или украден во время авиаперелетов в 2018 году. 18% сумок и чемоданов повредились или были вскрыты. У остальных 77% путешественников вещи были задержаны.

<https://rns.online/transport/Nazvana-dolya-stalkivavshih-s-poterei-bagazha-v-aeroportah-rossiyan--2019-12-24/>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ВЫДЕЛИТ ЗОНЫ ДЛЯ КУРИЛОК В НОВОМ ТЕРМИНАЛЕ

Руководство международного аэропорта Хабаровска имени Г.И. Невельского решает вопрос с выделением помещений под курилки в здании нового терминала, сообщили РИА Новости в пресс-службе аэропорта в среду.

Новый терминал внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск, построенный с помощью преференциального режима ТОР, запущен в сентябре этого года на пятом Восточном экономическом форуме президентом РФ Владимиром Путиным. С октября в новом терминале обслуживаются все рейсы.

"Аэропорт рассматривает разные варианты организации пространств для курения, в том числе проводятся обсуждения по созданию отдельной зоны для курения электронных сигарет и сигарет, предназначенных для нагревательных систем. В работе по данному направлению учитываются все особенности - и технические, и, разумеется, те, что касаются исполнения законодательства и соблюдения баланса интересов всех категорий пассажиров", - сказал собеседник агентства.

Он не уточнил, в какие сроки будут созданы курительные комнаты, но отметил, что их организацию руководство аэропорта рассмотрит в приоритетном порядке.

<https://ria.ru/20191225/1562807803.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.24; ЭКИПАЖ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ЛАЙНЕРА ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ДО ОДНОГО ПИЛОТА

Перспективный российско-китайский широкофюзеляжный самолет CR929 может стать однопилотным, сообщил начальник научно-исследовательского отделения компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) - заместитель главного конструктора по аэродинамике Александр Долотовский.

"Я не открою тайны, если скажу, что мы активно думаем над концепцией однопилотной кабины экипажа. Думаем также над концепцией "пилот как навигатор", когда полет выполняется полностью в автоматическом режиме, а пилот выполняет только наиболее трудоемкую задачу, стоящую сейчас перед летным экипажем - планирование полета", -

сказал Долотовский в интервью журналу "Горизонты".

Он отметил, что по мере аппаратной и законодательной готовности вполне возможно перейти на эту концепцию. "По крайней мере, базис мы закладываем для перехода на нее с минимальными техническими изменениями. Это реалистично к 2030 году. Сейчас взят очень серьезный тренд на роботизацию процессов управления", - отметил Долотовский.

По его словам, пока самолет делается под экипаж двух человек, но закладываются проектные резервы. "Внешне, конечно, самолет останется прежним. А вот информационное поле кабины будет существенно изменено. Рычаги управления из такой кабины исчезнут, но не сразу. Естественно, какое-то время должны оставаться средства ручной коррекции полета. Но при этом сами пилотажные характеристики будут настолько простыми, что человек с минимальной подготовкой сможет управлять самолетом", - сказал представитель ГСС.

Россия и Китай намерены реализовать планы по созданию CR929 к 2025-2027 годам. По замыслу сторон, создаваемый лайнер вместимостью 250-300 пассажиров составит конкуренцию самолетам других ведущих мировых авиапроизводителей - европейского Airbus и американского Boeing - и займет существенную долю рынка не только в России и Китае, но и в других странах. Стоимость программы на данный момент оценивается в диапазоне 13-20 миллиардов долларов.

Финансирование проекта с российской стороны - порядка 600 миллиардов рублей, это больше, чем все другие авиастроительные программы вместе взятые. Потребность китайского рынка в широкофюзеляжных самолетах в ближайшие 20 лет оценивается примерно в 1200 штук, российского - всего от 50 до 120. Всего по программе CR929 планируется выпустить в течение 20 лет около 800 лайнеров.

<https://ria.ru/20191225/1562807209.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ ПОЧТИ НА 5%, ЗАНЯТОСТЬ КРЕСЕЛ - НА 0,6 П.П

Российские авиакомпании увеличили перевозки в ноябре 2019 года на 4,8% относительно аналогичного периода 2018 года, до 8,97 млн человек, сообщила **Росавиация**.

Оперативные данные ведомства, опубликованные в начале текущего месяца, указывали на рост перевозок на 4%, до "более 8,9 млн" пассажиров.

На внутренних линиях пассажиропоток вырос на 2,6%, до 5,35 млн человек. В международном сообщении показатель увеличился на 8,3%, до 3,62 млн человек: при этом перевозки между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ выросли на 16,8%, до 3,15 млн человек, между РФ и странами Содружества - снизились на 27,6%, до 463 тыс. Занятость кресел авиакомпаний РФ выросла на 0,6 процентного пункта, до 80,8%. Пассажирооборот поднялся на 8,9%, до 23,55 млрд пассажиро-километров.

С начала года пассажиропоток всех российских авиакомпаний составил 119,3 млн человек (+10,7%), занятость кресел - 84,3% (+0,1 п.п.) Пассажирооборот на конец отчетного периода достиг 299,6 млрд пассажиро-километров (+12,9%).

В лидерах по перевозкам в январе-ноябре - "Аэрофлот - российские авиалинии" (34,4 млн человек, +4,8%), "Сибирь" (12,7 млн человек, +18,2%), "Россия" (10,9 млн человек, +4,5%), "Победа" (9,4 млн человек, +44,4%) и "Уральские авиалинии" (8,9 млн человек, +6,5%). На их долю пришлось 64,2% всего рынка.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.24; АВИАКОМПАНИЯ "РОССИЯ" УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В 2019Г БОЛЕЕ ЧЕМ НА 4%, ДО 11,6 МЛН ЧЕЛОВЕК

Авиакомпания "Россия" увеличила перевозки в 2019 году более чем на 4% в сравнении с показателем за 2018 г., до 11,6 млн человек, сообщается в корпоративной газете компании.

"За этот год мы представили новые услуги (...) и перевезли более 11,6 млн пассажиров, что на полмиллиона больше показателя прошлого года", - заявил председатель совета директоров "России", замгендиректора по стратегии и маркетингу "Аэрофлота" Андрей Панов, чьи слова приводит издание.

В 2020 г. "произойдет масштабная трансформация" флота "России", отметил Панов. "По итогам унификации парка путем осуществления трансфера лайнеров внутри группы наша компания сохранит за собой звание одного из крупнейших эксплуатантов воздушных судов семейства Airbus A320 в Восточной Европе. Этот фактор откроет нам новые горизонты в формировании мощного транспортного узла на базе аэропорта "Пулково", - сказал он.

Ранее сообщалось, что "Россия" сократит количество Boeing-737-800 Next Generation в своем парке с 16 до девяти: три из них будет передано "Аэрофлоту" (МОЕХ: AFLT), четыре - "Победе". При этом "Аэрофлот" передаст "России" такое же количество своих A320. Развитие среднемагистральной маршрутной сети компании сосредоточится в петербургском аэропорту "Пулково", комментировали в "Аэрофлоте".

"Аэрофлот" контролирует 75% минус 1 акцию "России", блокирующий пакет - у администрации Санкт-Петербурга.