



Ежедневный мониторинг СМИ

27 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ГТРК САМАРА; 2019.12.26; КАКОЙ ЭФФЕКТ ОТ ГЛОБАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ; РАБОЧИЕ МЕСТА, ИНВЕСТИЦИИ И ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» ³ КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.26; МИНТРАНС ВЫБРАЛСЯ ИЗ БЕРМУДСКОГО ТРЕУГОЛЬНИКА; ВЕДОМСТВО ДОПУСТИЛО ДО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВСЕ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ ИЗ БЕРМУДСКОГО РЕЕСТРА	3
ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ПОПРАВКИ О ШТРАФАХ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; МИНТРАНС РФ ДОПУСТИЛ К ЭКСПЛУАТАЦИИ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ АВИАКОМПАНИЙ, СРЫВА ПОЛЕТОВ НЕ БУДЕТ - АЭВТ .4 ТАСС; 2019.12.26; ВЭБ.РФ ВЫДАЛ 700 МЛН РУБ. НА ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД-4	5
ПРАЙМ; 2019.12.26; КАБМИН РФ ПРЕДОСТАВИЛ ГТЛК 4,9 МЛРД РУБ ИЗ БЮДЖЕТА НА ЛИЗИНГ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	5
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.12.26; В АССОЦИАЦИЮ "ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" ВОШЛИ НОВЫЕ УЧАСТНИКИ.....	6
ТАСС; 2019.12.26; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЭКСПРЕССЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ОТ АЭРОПОРТА В ГОРОДА КРЫМА	6
ТАСС; 2019.12.26; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КРЫМА ЗАЙМЕТ ДО ПЯТИ ЛЕТ	7
ТАСС; 2019.12.26; РАСХОДЫ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДВЖД В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИСЬ В 1,3 РАЗА	7
ТАСС; 2019.12.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ЧЕРСКИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ НАЧНЕТСЯ В ЯКУТИИ В 2021 ГОДУ	8
РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.12.26; ПЕНЗЕНСКИЕ ВЛАСТИ ЗАЙМУТСЯ ПРОБЛЕМОЙ РЕМОНТА ДОРОГИ ПОСЛЕ ВИДЕО	8
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.12.25; КАК СТАТЬ УСПЕШНЫМ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ: РЕКОМЕНДАЦИИ ИЗ ВЕДУЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА СТРАНЫ ...9	
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.12.26; КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ.....	11
ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.12.27; ОЖИДАНИЯ ОТ ЭКОНОМИКИ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПРЕВРАТИЛИСЬ В РАЗОЧАРОВАНИЯ; ЗА 2019 ГОД РОССИЯ ПОТЕРЯЛА ТЕМПЫ РОСТА ВВП, ДОВЕРИЕ ИНВЕСТОРОВ И ГОД НА НАЦПРОЕКТЫ.....	14
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.12.26; НАСУЩНЫЙ ХЛЕБ ЭКОНОМИКИ.....	15
ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24; 2019.12.26; БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД.....	20
ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ЯКУТИИ РАССКАЗАЛИ, КТО ПРОЯВЛЯЕТ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ.....	22
ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ	23
ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ПЛАНИРУЮТ ПОКУПКУ НЕ МЕНЕЕ 200 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ	23
ТАСС; 2019.12.26; УЗКОКОЛЕЙНЫЙ ТРАМВАЙ ЗАВОДА УРАЛТРАНСМАШ ГОТОВ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ	24

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.27; СИДЯТ ТАКИЕ ЗАГРУЖЕННЫЕ; ЧТО ОЗНАЧАЕТ СПАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК	24
TRANSPORT РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.26; СПРАВИТЬСЯ С НОВЫМИ ВЫЗОВАМИ ИЗБРАННОЕ	25
КОММЕРСАНТЬ; 2019.12.26; ДОКУМЕНТЫ О СРОКАХ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ПОСТУПИЛИ В КРАЕВОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО	27
КОММЕРСАНТЬ; 2019.12.26; АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ В ПЕРМИ УВЕЛИЧИТСЯ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ГОРНОЗАВОДСКОЙ ВЕТКИ	28
ТАСС; 2019.12.26; ПЕРВЫЙ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИЛСЯ В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В МОСКВУ	28
ТАСС; 2019.12.26; ПОЕЗДА В ЕВПАТОРИЮ И ФЕОДОСИЮ ЗАПУСТЯТ К ЛЕТУ 2020 ГОДА	29
ТАСС; 2019.12.26; ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЭЛЕКТРИЧЕК И НОВЫЕ МАРШРУТЫ ПЛАНИРУЮТСЯ В КРЫМУ В 2020 ГОДУ	29
ТАСС; 2019.12.26; ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ КРЫМА В АНАПУ И КРАСНОДАР МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ К ИЮНЮ 2020 ГОДА	29
ТАСС; 2019.12.26; БОЛЕЕ 500 КМ ПУТИ ОТРЕМОНТИРОВАНО НА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	30
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.27; ВСЕМ СЕСТРАМ ПО СУДАМ; ЗА ЧЕЙ СЧЕТ ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИВАЕТ ВЕРФИ	30
ИЗВЕСТИЯ; 2019.12.26; УРАЛЬСКИЙ СК ПРЕДЛОЖИЛ ОБОРУДОВАТЬ ВСЕ ПАССАЖИРСКИЕ СУДА РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ	31
RNS; 2019.12.26; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ МОЖЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ КРУИЗ У БЕРЕГОВ КРЫМА	31
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.27; ЗАТЯЖНАЯ ПРОСТУДА В ВОЗДУХЕ; КАК РОССИЙСКИЙ АВИАРЫНОК ЗАВИС НА ПОРОГЕ КРИЗИСА	32
TRANSPORT РОССИИ; ; 2019.12.26; АЭРОДРОМЫ С ИНТЕЛЛЕКТОМ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; ФАС ПРЕДУПРЕДИЛА ЮТЭЙР В СВЯЗИ С БОЛЬШОЙ РАЗНИЦЕЙ В ЦЕНАХ ЗА ОДИНАКОВЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ИЗ КУРГАНА В МОСКВУ	38
ТАСС; 2019.12.26; AIR BALTIC И SMARTWINGS НАЧНУТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В РИГУ И ПРАГУ	38
ТАСС; 2019.12.26; СЕРИЙНАЯ СБОРКА САМОЛЕТОВ MC-21 НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	39
ТАСС; 2019.12.26; ПОСТАВКИ "АЭРОФЛОТУ" ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПАРТИИ SSJ-100 МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2019 ГОДУ	39

ГТРК САМАРА; 2019.12.26; КАКОЙ ЭФФЕКТ ОТ ГЛОБАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ; РАБОЧИЕ МЕСТА, ИНВЕСТИЦИИ И ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Тема нового моста через Волгу в Самарской области, в районе Климовки прозвучала вновь 25 декабря на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам при президенте России. Ранее, на большой пресс-конференции Владимира Путина вопрос о значении моста для региона, и всей страны задала Президенту РФ наша коллега, корреспондент ГТРК "Самара" Ольга Федорова. Глава Государства тогда объяснил важность строительства этого моста.

«Несмотря на то, что с Китаем и нашими братскими республиками сегодня товарооборот самый большой, развитие инфраструктуры явно недостаточное. Я уже говорил об этом, мы, к сожалению, отстали немного от наших казахстанских друзей, - они то свою часть дороги уже проложили. Мы должны сделать свою часть работы, будем это обязательно делать, в том числе это касается тех мостовых сооружений, о которых вы упомянули», - ответил Владимир Путин.

В этот же день стало известно, что Самарская область дополнительно получит на строительство объекта из федеральной казны 12,4 млрд рублей.

Подготовка к глобальной стройке началась в декабре. В уникальном проекте примут участие те же специалисты, что и работали на возведении Крымского моста. У этого проекта есть свои особенности. Например, протяженность пролетов составляет больше 100 метров, а глубина Волги в месте возведения моста составляет 36 м, в то время как при строительстве Крымского моста максимальная глубина была 12 м. В эти дни по обеим сторонам реки строят подъездные пути и инфраструктура для перевозки стройматериалов. В скором времени приступят к строительству двух рабочих городов на тысячу человек. И специально для этой стройки будет возведен бетонный завод.

Руководитель российского минтранса Евгений Дитрих считает, что новый маршрут станет дополнительным стимулом для развития региональных связей и перевозок от точек производства, к точкам потребления.

Мегамост через Волгу позволит Самарской области развить инфраструктуру, привлечь инвестиции, а также создать новые рабочие места. Об этом сегодня говорят и пишут многие эксперты.

Открытие моста протяженностью 3,7 км запланировано на 2024 год. На правом берегу Волги дорога от моста соединится с подъездом от трассы М-5 "Урал" к Ульяновску, на левом - с М-5 "Урал". Всего на реализацию проекта понадобится 120 млрд рублей.

<https://tvsamara.ru/news/kakoi-effekt-ot-globalnogo-stroitelstva-mosta-v-samarskoi-oblasti/>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.26; МИНТРАНС ВЫБРАЛСЯ ИЗ БЕРМУДСКОГО ТРЕУГОЛЬНИКА; ВЕДОМСТВО ДОПУСТИЛО ДО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВСЕ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ ИЗ БЕРМУДСКОГО РЕЕСТРА

Минтранс внес новые воздушные суда, поступающие российским авиакомпаниям и зарегистрированные на Бермудах, в межправительственное соглашение с этой страной. Если бы министерство этого не сделало, эти самолеты не имели бы права летать. Речь шла о 27–30 самолетах, уже включенных в планы полетов. В начале недели отраслевая Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) утверждала, что отказ ведомства вносить самолеты в реестр может привести к срыву новогодней программы полетов. Теперь, по утверждению авиационного лобби, проблем в праздничном расписании не возникнет.

Заявки авиакомпаний по внесению новых воздушных судов, зарегистрированных в бермудском реестре и поступающих перевозчикам от лизингодателей накануне новогодних праздников, в приложения к межправительственному соглашению с Бермудами рассмотрены, сообщили “Ъ” в АЭВТ.

«По информации авиакомпаний, в настоящее время они обладают необходимым парком воздушных судов для выполнения в полном объеме программы перевозок пассажиров в период новогодних праздников. Ситуация находится под непосредственным контролем заместителя министра транспорта Александра Юрчика»,— говорят в ассоциации. Вновь поступающие от авиакомпаний документы рассматриваются в соответствии с заключенными РФ соглашениями со странами регистрации самолетов в соответствии со статьей 83 bis Чикагской конвенции.

АЭВТ в начале недели разместила у себя на сайте сообщение, в котором говорилось, что отказ министерства вносить новые самолеты в приложения к межправсоглашению с Бермудами может привести к срыву программы полетов, сформированной на новогодние праздники (см. “Ъ” от 23 декабря).

Источники “Ъ” утверждают, что ведомство отказывалось выполнять процедуру и допускать новые самолеты до полетов с октября, когда в Минтранс поступило письмо Министерства иностранных дел, в котором говорилось, что МИД признает соглашение с Бермудскими островами международным договором, но в случае угрозы безопасности полетов допускает расторжение документа по инициативе Минтранса.

По информации “Ъ”, изначально проблема коснулась «Аэрофлота», S7, «Уральских авиалиний», компании Sirius Aero.

“Ъ” отправил в Минтранс запрос с просьбой прокомментировать ситуацию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207849>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ПОПРАВКИ О ШТРАФАХ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Правительство РФ на заседании в среду одобрило законопроекты об ответственности за неоплату проезда по платным автодорогам, говорится на сайте кабинета министров.

Так, установлен запрет на движение по платным автодорогам без внесения платы. Вместе с тем владельцам платных трасс запрещено оказывать предпочтение каким-либо пользователям дороги.

Одобрено внесение изменений в КоАП об административных штрафах для водителей-"зайцев" и сопутствующих изменениях в бюджетное законодательство.

"Зачисление указанных штрафов в федеральный дорожный фонд позволит направлять их на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения", - отмечается в сообщении.

Платными автодорогами в РФ управляет госкомпания "Автодор". В ее доверительном управлении находятся трассы М-1 "Беларусь", М-4 "Дон", М-3 "Украина", М-11 "Москва - Санкт-Петербург" и участки Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). "Автодор" также участвует в реализации проекта скоростной автотрассы М-12 из Москвы в Казань.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-odobrilo-proekt-o-shtrafah-za-neoplatu-proezda-po-platnim-dorogam-2019-12-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; МИНТРАНС РФ ДОПУСТИЛ К ЭКСПЛУАТАЦИИ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ АВИАКОМПАНИЙ, СРЫВА ПОЛЕТОВ НЕ БУДЕТ - АЭВТ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет 27 авиакомпаний РФ, включая S7, Utair, "Уральские авиалинии") сообщила об урегулировании проблемы с допуском к эксплуатации новых самолетов российских авиакомпаний.

"В результате предпринятых министерством транспорта России мер все заявки авиакомпаний, ранее поступившие в Минтранс, рассмотрены. Вновь поступающие от авиакомпаний документы рассматриваются в строгом соответствии с заключенными РФ соглашениями со странами регистрации воздушных судов", - говорится в сообщении на сайте АЭВТ.

"По информации авиакомпаний, в настоящее время они обладают необходимым парком воздушных судов для выполнения в полном объеме программы перевозок пассажиров в период новогодних праздников. Ситуация находится под непосредственным контролем заместителя министра транспорта А.А. Юрчика", - отмечают в ассоциации.

О срыве перевозок в новогодние праздники из-за отсутствия решений **Минтранса** по использованию порядка 27-30 новых самолетов АЭВТ предупреждала в минувший понедельник. Речь шла о приостановке процедуры внесения воздушных судов в приложения к соглашениям между РФ и Бермудами, где зарегистрировано большинство самолетов российских перевозчиков. Эти суда, утверждали в АЭВТ, заранее планировались авиакомпаниями для полетов в новогодние праздники, их не включение в указанные приложения не позволяет внести их в сертификаты эксплуатантов, "что в конечном счете приведет к массовому срыву программ полетов в пиковые дни новогодних праздников".

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aviakompanii-soobschili-o-snyatii-ugrozi-sriva-poletov-v-novogodnie-prazdniki-2019-12-26/>

ТАСС; 2019.12.26; ВЭБ.РФ ВЫДАЛ 700 МЛН РУБ. НА ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД-4

ВЭБ.РФ выдал 700 млн руб. на финансирование проекта строительства четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Московской области, говорится в сообщении госкорпорации.

"ВЭБ.РФ первый из кредиторов выдал 700 млн руб. (свою часть младшего долга) на финансирование проекта строительства четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области. В свою очередь ИнфраВЭБ (группа ВЭБ.РФ) вошел в капитал компании - концессионера ООО "Юго-Восточная магистраль" (основной акционер - АО "Дорожно-строительная компания "Автобан")", - сообщили в **пресс-службе**.

При этом в ВЭБ.РФ пояснили, что внебюджетное финансирование проекта состоит из субординированного финансирования объемом 4,1 млрд руб. сроком на 20 лет (младшие транши) и кредита синдиката банков - старших кредиторов, сформированного из ВЭБ.РФ, Газпромбанка, Сбербанка и Евразийского банка развития, на общую сумму 35,8 млрд руб. сроком до 17 лет. "Общая стоимость проекта превышает 100 млрд руб.", - уточнили в госкорпорации.

"В рамках сделки ВЭБ.РФ обеспечивает предоставление как части младшего долга в рамках пакета спонсорской поддержки проекта, так и часть основного кредита. ВЭБ.РФ, начав финансирование проекта, свою функцию как институт развития выполнил в полном объеме - обеспечил возможность привлечения финансирования от синдиката старших кредиторов", - отметил заместитель председателя ВЭБ.РФ Юрий Корсун.

"ИнфраВЭБ впервые принял участие в капитале специальной проектной компании концессионного проекта на инвестиционной стадии, что было необходимо для создания условий успешной реализации проекта", - сказал генеральный директор ИнфраВЭБ Денис Ноздрачев.

ЦКАД-4

Ранее стоимость строительства четвертого участка ЦКАД оценивалась в 85,4 млрд руб. (из которых 49,7 млрд руб. вносит государство, 35,7 млрд руб. - инвесторы). Однако в апреле 2019 г. министр транспорта РФ Евгений **Дитрих** сообщил, что ЦКАД-4 подорожает на 2,6 млрд руб., в том числе из-за изъятия дополнительных земель.

Достроить четвертый участок ЦКАД должны были к концу 2018 г., потом срок сдвинули на декабрь 2019 г., а позднее - на октябрь 2021 г.

Строительство ЦКАД началось в 2014 г. Трасса протяженностью 530 км пройдет по территории Новой Москвы и Подмосковья приблизительно в 50 км от МКАД, параллельно Малому (А107) и Большому (А108) кольцам. Проект разделен на пять участков.

ПРАЙМ; 2019.12.26; КАБМИН РФ ПРЕДОСТАВИЛ ГТЛК 4,9 МЛРД РУБ ИЗ БЮДЖЕТА НА ЛИЗИНГ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Правительство РФ предоставило Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) субсидию из федерального бюджета в размере 4,9 миллиарда рублей на лизинг

российских воздушных судов, следует из постановления правительства РФ, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Как отмечается в документе, субсидия предоставляется в целях обеспечения поддержки продаж воздушных судов отечественного производства в рамках госпрограммы "Развитие транспортной системы".

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

В 2018 году ГТЛК были выделены из федерального бюджета 20,7 миллиарда рублей, в том числе 9,8 миллиарда планировалось направить на развитие лизинга самолетов SSJ100, 5 миллиардов - на развитие лизинга отечественных вертолетов, а 5,9 миллиарда - на развитие лизинга отечественных сухогрузов и скоростных катеров.

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.12.26; В АССОЦИАЦИЮ "ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" ВОШЛИ НОВЫЕ УЧАСТНИКИ

Новыми участниками Ассоциации "Цифровой транспорт и логистика" (ЦТЛ) по итогам общего собрания стали ФГУП "Госкорпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" и АО "Азимут" (входит в Госкорпорацию "Ростех"), сообщает **пресс-служба Минтранса России**.

ЦТЛ является центром компетенций по одноименному ведомственному проекту **Минтранса** России и по цифровой трансформации транспортного комплекса Российской Федерации. Одной из задач центра является повышение уровня безопасности на транспорте на основе разработки и внедрения цифровых технологий. А среди направлений деятельности: обеспечение информационной и кибербезопасности в процессе разработки, создания, эксплуатации и развития цифровой инфраструктуры и решений в сфере транспорта.

Заместитель министра транспорта, председатель Наблюдательного совета ЦТЛ **Алексей Семенов** подчеркнул значимость появления новых участников для ЦТЛ.

"Глобальный опыт новых участников позволят ускорить реализацию таких пилотных проектов Ассоциации, как комплексная национальная система управления дронами и система полетов по согласованной цифровой траектории", - отметил **Алексей Семенов**.

Генеральный директор "Госкорпорации по ОрВД" Игорь Моисеенко подчеркнул, что внедрение цифровых технологий позволит снизить издержки аэропортов и авиакомпаний.

https://www.securitymedia.ru/news_one_10086.html

ТАСС; 2019.12.26; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЭКСПРЕССЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ОТ АЭРОПОРТА В ГОРОДА КРЫМА

Поезда-экспрессы планируется запустить от аэропорта в Симферополе до крупных городов Крыма, сообщил в четверг руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) Владимир **Чепец** во время митинга, посвященного встрече первого поезда Москва - Симферополь.

Ранее власти Крыма и Севастополя уже высказывали предложения запустить железнодорожный аэроэкспресс из аэропорта Симферополь в курортные районы полуострова. Руководство аэропорта Симферополя заявило, что поддерживает инициативу размещения железнодорожной станции около нового терминала. В настоящее время уехать из аэропорта в другие города Крыма можно только на автобусах и такси.

"Рассматривается вопрос организации движения поездов от аэропорта в крупнейшие города Крыма", - сказал **Чепец**.

Он также сообщил, что пригородное железнодорожное сообщение между Крымом и Краснодарским краем планируется запустить во второй половине 2020 года. Для этого будет закуплено три рельсовых автопоезда.

"Пригородное [сообщение] между Таманью и Тавридой - в 2020 году. Мы ставим задачу полностью организовать пассажирское движение во второй половине года, поэтому будем приближать по максимальному", - сказал он.

Как сообщил **Чепец**, для организации сообщения планируется приобрести рельсовые автобусы РА-3. "Приобретаются РА-3 - рельсовые автобусы, так как там участок не электрифицирован. Это трехвагонные поезда, в каждом вагоне по 60 человек, такая миниэлектричка на дизельном ходу", - отметил **Чепец**, добавив, что пока рассматривается вариант запуска пригородного поезда между Керчью и Таманью.

Он пояснил, что в дальнейшем планируется задача организации пригородных поездов в другие во сточные районы Крыма, в том числе в Феодосию.

<https://tass.ru/obschestvo/7426277>

ТАСС; 2019.12.26; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КРЫМА ЗАЙМЕТ ДО ПЯТИ ЛЕТ

Реализация проекта по электрификации Крымской железной дороги займет до пяти лет, сообщил в четверг ТАСС руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) Владимир **Чепец** во время мероприятий по встрече первого поезда Москва - Симферополь.

После Крымского моста железная дорога от города Керчь на самом востоке полуострова идет в северную часть Крыма до Джанкоя, и, делая крюк, возвращается в южную часть полуострова - до Симферополя, потом идет до Севастополя - тупиковой станции. Крымский мост и часть дороги до Джанкоя не электрифицированы, дорога от Джанкоя до Севастополя электрифицирована, но поезда ходят на постоянном токе, в то время как с другой стороны моста железнодорожные сети работают с использованием переменного тока.

"[Для выполнения работ по электрификации] нужно сделать проектирование, после получить положительный отзыв Главгосэкспертизы, реализовать проекты в установленные сроки. Первый год предусматривается проектирование, дальше в течение трех-четырёх лет строительство", - сказал **Чепец**.

Он уточнил, что сейчас рассматривается вариант провести работы в два этапа. На первом будет электрифицирован Крымский мост и участок Керчь - Джанкой, на втором - заменить оборудование на участке Джанкой - Севастополь. В результате по всей Крымской железной дороге поезда будут ходить, используя переменный ток. **Чепец** добавил, что предстоит заменить или построить заново линии электропередачи, подстанции, системы автоматики и другое.

<https://tass.ru/v-strane/7427891>

ТАСС; 2019.12.26; РАСХОДЫ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДВЖД В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИСЬ В 1,3 РАЗА

Объем инвестиций в развитие Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) в 2019 году увеличился в 1,3 раза по сравнению с прошлым годом и составил более 65 млрд рублей, сообщила **пресс-служба ДВЖД**.

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (БАМа и Транссиб) в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 124,9 млн т - на 66,8 млн т в год к уровню 2012 года.

"Объем инвестиционной программы в этом году в границах Дальневосточной железной дороги был увеличен в 1,3 раза по сравнению с 2018 годом и составил более 65 млрд рублей. На следующий год планируется увеличение объема инвестиций более чем в два раза", - сообщила **пресс-служба**.

На эти средства была проведена работа более чем на 1,3 тыс. объектах, из них на 114 - в рамках проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей". Модернизация БАМ и Транссиба продолжится до 2025 года, она предусматривает укладку вторых путей и электрификацию участка Волочаевка - Советская Гавань, строительство станций и развязок в Тындинском регионе, развитие инфраструктуры на подходах к морским портам.

"В 2020 году предстоит произвести значительное обновление подвижного состава: до конца первого квартала свыше 200 принципиально новых, инновационных пассажирских вагонов будут введены в состав 15 поездов № 99/100 сообщением Владивосток - Москва, а освободившимися вагонами укомплектуют пассажирские поезда регионального значения", - добавили в **пресс-службе**. Грузооборот на ДВЖД в 2019 году вырос на 3,2%, в следующем году компания "Российские железные дороги" ставит перед дальневосточными железнодорожниками задачу увеличить этот показатель еще на 7,5%. Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ - Приморского и Хабаровского краев, Амурской, Сахалинской и Еврейской автономной областей, Якутии. В зоне ее обслуживания находятся также Магаданская область, Камчатский край и Чукотский автономный округ - свыше 40% территории России. Дорога занимает одно из ведущих мест в транспортировке экспортно-импортных грузов, доля которых составляет более 30% от общего объема перевозок экспортных грузов России, и свыше 25% транзитных перевозок грузов других государств.

<https://tass.ru/ekonomika/7427023>

ТАСС; 2019.12.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ЧЕРСКИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ НАЧНЕТСЯ В ЯКУТИИ В 2021 ГОДУ

Реконструкция аэропорта Черский, одного из важнейших пунктов для развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) на берегу нижнего течения реки Колыма, начнется в 2021 году. Об этом сообщили ТАСС в **пресс-службе** регионального Министерства транспорта и дорожного хозяйства в четверг.

"Реконструкция аэропорта Черский будет осуществлена в период с 2021 по 2023 годы. В указанный период будут проведены работы по строительству новой искусственной взлетно-посадочной полосы и ограждения аэродрома. Объем финансирования составляет около 2,1 млн рублей", - сообщили в **пресс-службе**.

В ведомстве отметили, что реконструкция аэропорта имеет социальное значение. "Отсутствие модернизации аэропортовой инфраструктуры может привести к транспортной изоляции отдаленных арктических районов Якутии, где нет другой транспортной альтернативы", - добавили в **пресс-службе**.

Поселок Черский является административным центром Нижнеколымского района, находится на крайнем северо-востоке Якутии, у границы с Чукоткой. В поселке проживает около 2,5 тыс. человек.

По утвержденному правительством РФ плану развития инфраструктуры Северного морского пути нужно реконструировать до 2024 года четыре аэропорта в арктических регионах России. Из них два находятся на Чукотке, один - в Ненецком автономном округе (НАО). Четвертым по счету стал аэропорт поселка Черский в Нижнеколымском районе, там находится Зеленомысский речной порт, который расположен в 130 километрах от места впадения реки Колыма в Восточно-Сибирское море.

<https://tass.ru/v-strane/7425873>

РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.12.26; ПЕНЗЕНСКИЕ ВЛАСТИ ЗАЙМУТСЯ ПРОБЛЕМОЙ РЕМОНТА ДОРОГИ ПОСЛЕ ВИДЕО

Власти Пензы разработают проект дороги, которая из-за многочисленных ухабов попала на видео, а затем включают ее в план ремонта по нацпроекту "**Безопасные и качественные автодороги**", сообщил РИА Новости заместитель главы администрации города Магомед Агамагомедов.

Ранее в паблике "Пенза live" в соцсети "ВКонтакте" было опубликовано видео пользователя Алексея Егорова, на котором запечатлена дорога по улице Озерная с многочисленными ямами. Автор ролика сообщает, что "у легковых машин тут бампера отлетают", а глубина некоторых ям достигает 40 сантиметров так, что "колеса тонут полностью".

"Данный участок как объект улично-дорожной сети не включен в реестр муниципальной собственности и отсутствует в контракте "Пензадормоста" на обслуживание улично-дорожной сети. Для ремонта данной дороги будет рассмотрена возможность разработки

документации на строительство участка данной дороги с последующим включением ее в программу БКД до 2024 года", - сказал собеседник агентства.

Глава администрации Пензенского района Пензенской области Сергей Козин пояснил РИА Новости, что проблемный участок улицы Озерная села Засечное Пензенского района проходит на границе села и города Пензы. По его словам, участок этой дороги, проходящий по селу, был заасфальтирован в этом году.

"Территория района заасфальтирована по улице Озерной. Дальше там территория города идет", - отметил собеседник агентства.

В пресс-службе мэрии уточнили РИА Новости, что действительно проблемный участок дороги находится на границе двух муниципалитетов, тогда как улица Озерная в Пензе находится в другом микрорайоне.

<https://realty.ria.ru/20191226/1562862332.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.12.25; КАК СТАТЬ УСПЕШНЫМ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ: РЕКОМЕНДАЦИИ ИЗ ВЕДУЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА СТРАНЫ

Ситуацию на рынке транспортного образования корреспонденту РЖД-Партнера прокомментировала д. т. н., заместитель директора по науке Института экономики и финансов Российского университета транспорта (МИИТ) Ольга Ефимова.

Понимание рынка формирует спрос

- Ольга Владимировна, как закончив МИИТ добиться жизненного успеха, какие компетенция вы считаете наиболее успешными и востребованными?

- Я считаю, что РУТ (МИИТ), особенно в его сегодняшней конфигурации, дает все возможности для получения качественного образования, что служит хорошей основой для успеха и в первые годы после окончания, и в последующие. Все уровни образования у нас представлены, это: бакалавриат, магистратура, специалитет, магистратура, и аспирантура,

- все это открывает абсолютно любые двери. Каждый человек, так или иначе, выбирает для себя какое-то направление. Мне кажется, что для жизненного успеха исключительно важна междисциплинарность. В этом отношении, с чего начать не особенно важно. В экономическом анализе широко применяется система сбалансированных показателей, разработанная учеными С. Каплан и Д.Нортон, включающая четыре перспективы оценки эффективности (экономика и финансы, клиенты и рынки, внутренние процессы, персонал технологии). Можно сквозь призму вот этих перспектив посмотреть и найти компетенции, которые нужны человеку для успеха. Если мы изучаем общую экономику и финансы, то мы не добьемся успеха, если мы не понимаем клиентов этой области рынка, на который выходит компания. Для того, чтобы удовлетворить клиентов, нужно понимать эффективные внутренние процессы, как построен бизнес, какие у него технологии и соответственно именно это дает возможность завоевать рынок и быть успешным в области экономики и финансов.

- Можно ли стать успешным, закончив узкоспециализированное направление подготовки?

- Если рассматривается работа на транспорте, как в эксплуатирующей организации - это будут технологии транспортных процессов, если мы рассматриваем информационный бизнес - это информационные технологии, если строительство - это строительные технологии. Но в любой сфере, для дальнейшего успеха нужно к технологиям добавить понимание клиентов, рынка и маркетинга, то есть всего того, что формирует спрос в данной области. Нельзя, к примеру, заниматься совершенствованием технологий транспортных процессов, ориентируясь только на внутреннюю эффективность, технология должна обеспечивать добавленную ценность для клиента. То есть вопрос не в том, как создать план формирования или график движения - это узкопрофессиональные области, а умение выйти за горизонт узкопрофессиональных задач и создать новые транспортные продукты, которые рождаются именно из понимания, чего хочет клиент и ждет рынок. Поэтому, я еще раз подчеркиваю необходимость комплексного образования для успешной карьеры.

- Как вы считаете, МИИТ предоставляет сбалансированное образование?

- Наш университет, безусловно, предоставляет эту возможность, потому что в МИИТе есть важное и правильное конкурентное преимущество - возможность поступить в магистратуру на любое направление, вне зависимости от того, какое направление бакалавриата вы закончили. На вступительных экзаменах, конечно, нужно продемонстрировать знания в области выбранного направления, но все-таки, возможность есть. Некоторой особой ветвью образования оказывается специалитет, потому что он ориентирован на специальные знания под определенный вид инженерной деятельности. Но, если абитуриент при поступлении в ВУЗ уже имеет ясный, стратегический и не вариативный план карьерного движения, и он хочет быть узкоспециализированным работником именно в этой вертикали, то ему лучше выбрать специалитет.

Выбирают не профиль, а бюджет

- Сейчас наблюдается спрос на технические направления подготовки или все же на гуманитарные?

- Хочу сказать, что часто выбирают не профиль, а бюджетную форму обучения. Сейчас в стране непростая экономическая обстановка, не предвидится улучшения мировой конъюнктуры и, конечно, это обуславливает выбор формы обучения.

В основном родители подсказывают своим детям, какую специальность выбрать, однако, давая советы, они смотрят на свой жизненный опыт и зачастую считают, что инженерный труд - это один вид деятельности, а экономический - совершенно другой. Им не всегда хватает понимания, что нужна сбалансированность. Поэтому, образовательные услуги потребляются массово и нерационально. Развитие цивилизации и современные цифровые трансформации направлены на высвобождение работника из рутинных процессов, оставляя все больше времени на творчество и развитие. Поэтому, думаю, что в стратегической перспективе именно гуманитарный сектор знаний будет более востребованным.

- Почему МИИТ, будучи транспортным вузом, не дает отраслевые транспортные знания студентам, обучающимся на гуманитарных специальностях?

- Да, это плохо. Но чтобы выдавать дипломы государственного образца, мы обязаны ориентироваться на образовательные стандарты. Сейчас МИИТу дано право самостоятельно формировать учебные программы, в программах есть вариативная часть, которую ВУЗ формирует самостоятельно. Например, метод расходных ставок, который является единственным приемлемым для расчета себестоимости перевозки территориально-распределенной компании, не изучается на экономических факультетах не транспортных ВУЗов. Отсутствие отраслевых знаний в любой области увеличивает период адаптации для решения необходимых задач. Сейчас мы прорабатываем модель базового образования для всех направлений подготовки, планируется включение общетранспортных дисциплин в абсолютно все направления подготовки.

- Как построить карьеру после окончания обучения?

- Я считаю, что очень многое зависит от самих студентов. В процесс обучения заложена учебная и производственная практика, на которой можно проявить личностные и профессиональные качества, однако, не обладая достаточной личностной зрелостью, некоторые студенты воспринимают практику как продолжение каникул. В свою очередь, работники предприятий зачастую прохладно относятся к практикантам.

Ментальность на первых ролях

- Как замотивировать студентов?

- Вуз не может мотивировать всех и каждого, особенно, если нет внутренней культуры и понимания, что для построения карьеры нужно работать, работать и еще раз работать. К сожалению, большинство людей в возрасте 18-20 лет не понимают, что такое работа. Одним из средств воспитания являются СМИ, если в них люди, которые работают усердно, являются героями, то в обществе возникает модель, что именно эти люди - примеры для подражания. Сегодня, к сожалению, не такой образ является предпочтительным на пространстве СМИ.

- Как вы считаете, существует ли проблема утечки кадров, действительно ли отечественное образование проигрывает зарубежному?

- Есть понятие национальной ментальности, оно воплощено и в нашем бизнесе, и в нашем образовании. Когда человек получает образование за рубежом, он должен осознавать, что

он будет морально и личностно подготовлен к работе на других рынках, с другой ментальностью. Несмотря на глобализацию экономики, глобализацию рынков, все равно есть некоторые национальные традиции.

Особенность человека - всегда кажется, что где-то там лучше. Когда мы приезжаем как туристы, мы видим только определенную часть жизни, мы не понимаем всех слоев ее реальной реализации, мы видим только внешний слой и он может быть более привлекательным, чем жизнь в том месте, где человек родился. Всегда происходит слом, к примеру, для того, чтобы жить в Москве, нужно обладать определенным менталитетом, другим темпом жизни. И этот темп должен быть для человека органичным и только тогда он достигнет успеха. Могу сказать, что в обучении за рубежом есть положительные моменты, но если человек постигает знания и думает, как это применить в условиях российского законодательства, менталитета и климата, тогда этот студент сможет получить качественные знания и трудоустроиться на Родине. Если он не думает, как это применить в России, он должен остаться там, где его научили. Но там он всегда будет на вторых ролях, так как он не из этой среды ментально, у него все равно другая языковая среда. Должно пройти много лет, чтобы человек полностью сменил язык мышления.

Если поступаете в зарубежный вуз - нужно точно понимать для чего вы учитесь, чтобы вернуться или чтобы остаться. Неясность жизненных целей у молодежи не приводит к успеху ни отечественных, ни зарубежных работодателей. Если человек ответственно относится к отечественному образованию и приходя в вуз точно понимает, чему бы он хотел научиться - он сможет стать успешным.

- Чтобы вы порекомендовали тем, кто уже заканчивает свое обучение в МИИТ, и тем, кто только думает о выборе транспортного образования?

- Для тех, кто собирается выпускать - нужно постараться, чтобы выпускная квалификационная работа стала "рекламным продуктом", который можно показывать всем. Начинать делать ее нужно с первого месяца выпускного курса и подумать, как идею работы можно будет предложить своему будущему работодателю. После трудоустройства, нужно думать о том, как сделать лучше ту организацию, в которой работаешь, только такой подход дает возможность получения стратегического успеха.

Для тех, кто только выбирает, могу сказать, что транспортная отрасль очень перспективная, а МИИТ - это не просто транспортный вуз, это уникальный сплав самых разных компетенций с многовековой историей и квалифицированным профессорско-преподавательским составом.

Совет для всех, не останавливайтесь, сочетайте разные области и тогда вы построите успешную карьеру.

Напоминаем, что журнал РЖД-Партнер ежегодно проводит конкурс для студентов транспортных вузов. В 2019 году в редакцию "РЖД-Партнера" поступило рекордное за все время проведения конкурса количество студенческих работ - более 70. Помимо сотрудников редакции журнала, компании - партнера конкурса - АО "ПГК" - и отраслевых экспертов, в жюри в этом году вошли представители АО "СУЭК", Центральной дирекции управления движением ОАО "РЖД" и Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО "РЖД". Жюри отметило высокий уровень работ. АО "СУЭК" решили пригласить на стажировку четырех участников конкурса, а партнер конкурса, АО "ПГК", принял решение наградить специальными призами всех 22 студентов, чьи работы вышли в финал.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/kak-stat-uspeshnym-v-transportnoy-sfere-rekomendatsii-iz-vedushchego-transportnogo-vuza-strany/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.12.26; КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ

МГТУ ГА реализует проекты по довузовской подготовке отраслевых специалистов.

Главное на транспорте – безопасность. Ее гарантом для пассажиров выступают отраслевые специалисты, подготовка которых в соответствии с возложенной на них задачей должна осуществляться на высоком уровне. Однако иногда за 4–5 лет изучения образовательной программы студент не успевает в полной мере освоить необходимые для дальнейшей работы профессиональные компетенции. Потенциально это может привести

не только к возникновению риска неправильного формирования отношения к ключевым обязанностям, но и к неготовности к их выполнению. В результате пострадавшей стороной будет сама отрасль, так как насыщение ее высококвалифицированными кадрами – одна из ключевых задач, ведь необходимо реализовывать амбициозные проекты.

К решению проблемы в транспортных университетах России подходят серьезно. Во многих из них проводятся регулярные встречи со школьниками, родителями. В частности, возрастает роль таких масштабных образовательных проектов, как «Университетские субботы». Логика такой деятельности проста: воспитывать уважение к профессии, к эффективному и корректному выполнению своих профессиональных обязанностей нужно с детства. В МГТУ ГА же решили пойти еще дальше: серьезные беседы ведутся даже с учителями общеобразовательных школ, которые могут на ранней стадии заметить потенциал ученика и направить его в нужное русло. При описанном формате общения у представителей университетов есть все шансы через 5–10 лет получить подготовленных к освоению образовательной программы молодых людей.

В некотором роде уникальным стал проект «Инженерный класс московского школьника», к участию в котором представители Московского государственного технического университета гражданской авиации привлекли не только учеников школ и студентов образовательных организаций, реализующих программы среднего профессионального образования, но и педагогических работников государственных организаций, подведомственных Департаменту образования города Москвы. В 2019 году участниками проекта стали 470 человек, 90 из которых – учителя.

Мероприятия проекта направлены на популяризацию инженерных специальностей среди подрастающего поколения и разделены на две категории. Первая направлена непосредственно на детей. В план мероприятий входят курсы образовательных программ для потенциальных студентов, занятия в специализированных научных лабораториях и тренажерных центрах МГТУ ГА, тематические экскурсии. По словам представителей университета, преподаватели вуза курируют более 65 подобных мероприятий и исследовательских работ, разработку программ дополнительного образования в рамках «инженерных суббот». В частности, преподаватели МГТУ ГА знакомят молодое поколение с такими сложными для восприятия дисциплинами, как аэродинамика, аэромеханика и радиотехника. Внимание школьников и представителей СПО заостряют на изучении информационной безопасности, без знания основ которой, по словам педагогов, освоение современного транспортного средства, а уж тем более в условиях повсеместной цифровизации, невозможно.

Вторая категория мероприятий проекта «Инженерный класс московского школьника» разработана специально для учителей. Преподаватели МГТУ ГА приглашают коллег из общеобразовательных школ для обсуждения проблем и трудностей, связанных с преподаванием некоторых дисциплин. Результаты этих обсуждений легли в основу лекционного материала, разработанного для соответствующих занятий с учителями. На протяжении двух академических часов педагоги высшей школы знакомят коллег с соответствующими направлениями и прикладными инженерными вопросами по математике, физике, информатике. Отдельное внимание уделяется циклу лекций «Авиаинженер будущего. Человек и техника», в ходе которого с особенностями преподавания инженерных дисциплин знакомят учителей обществознания, истории, иностранных языков и экономики.

О том, каким должен быть инженер будущего, говорят и в рамках тематических каникул. Если первый цикл мероприятий направлен на взаимодействие с детьми во время занятий в школах, то второй – исключительно в свободное от учебы время. Преподаватели и сотрудники МГТУ ГА заранее оповещают общеобразовательные учреждения о том, что во время каникул с детьми будут проводиться тематические развивающие занятия, организованы экскурсии, в том числе в аэропорт Шереметьево, музей самого университета, а также в Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации. По согласованному с родителями школьников и администрацией каждой школы графику потенциальные инженеры знакомятся с основами профессии, имеют возможность пообщаться с представителями отрасли, посмотреть на процесс изнутри.

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации школьники также могут пройти дополнительные курсы подготовки для дальнейшего поступления в вуз. При этом жесткой привязки нет: пройдя обучение, любой из учеников сможет свободно выбрать другой университет, да и направления подготовки дополнительного образования весьма обтекаемы. По словам самих будущих студентов, обучение по таким направлениям похоже на репетицию реальной академической деятельности. Из преимуществ – возможность подтянуть собственные знания по физике, математике и информатике, познакомиться с преподавательским составом и даже примерить на себя роль студента одного из ведущих транспортных вузов страны. В 2019 году такой возможностью воспользовались 270 учеников общеобразовательных школ. По словам представителей университета, недовольных не осталось.

Однако отметим, что довузовская подготовка вряд ли может быть ограничена экскурсиями и лекциями. Важно, чтобы реализуемые в транспортных вузах, в том числе и в МГТУ ГА, проекты были ориентированы не просто на развитие школьников, но и на достижение определенного результата их деятельности. Только в таком случае речь может идти об оценке эффективности осуществления довузовской подготовки. Кстати, после «Инженерных каникул» ученики общеобразовательных организаций получают возможность принять участие в научной конференции учащихся г. Москвы «Профессиональная смена: авиаинженер будущего». Также в течение года университетом организуются соответствующие конкурсы – инженерные олимпиады, состоящие из отборочного и заключительного этапов. Школьников – участников образовательных проектов вуза тестируют на усвоение полученных ими знаний в области математики, физики, информатики и английского. В 2019 году участниками подобных мероприятий стали 520 человек: 500 из них – учащиеся общеобразовательных организаций, а 20 – студенты образовательных организаций, реализующих программы СПО.

Еще одним важным элементом организации довузовской подготовки становится учебно-методическое обеспечение и последующее проведение предпрофессионального экзамена среди обучающихся по профильным программам, реализуемым в том числе в инженерных классах образовательных организаций г. Москвы. Предпрофессиональный экзамен – это форма независимой итоговой оценки знаний учащихся с участием представителей вузов. В первую очередь сотрудники МГТУ ГА занимаются подготовкой участников к тестированию, организуя перечисленные проекты в течение года. Во вторую – в ходе общения со школьниками разрабатывают соответствующую учебно-методическую базу. По словам представителей университета, подобный формат позволяет им одновременно обучать потенциальных инженеров транспорта, прививать им интерес к профессии, а также проверять на них эффективность той или иной методики, которая в дальнейшем ляжет в основу проведения предпрофессионального экзамена.

В 2019 году в МГТУ ГА активно велись работы по разработке демонстрационного варианта теоретической и практической частей предпрофильного экзамена, в которые вошли четыре варианта вопросов и ситуационные инженерные задачи по моделированию, прототипированию, прикладной математике, приборостроению и радиотехнике, машиностроению и функционированию транспорта. В частности, в стенах университета за 2019 год прошли девять обучающих семинаров для школьников старших классов, ведущими которых стали педагоги инженерных классов. На протяжении двух академических часов участников образовательных проектов вуза знакомили с особенностями проведения тестирования, основными критериями оценивания и тематикой потенциальных заданий. Для тех из них, кто все же решил пойти до конца и попытаться удачу в сдаче предпрофессионального экзамена, сотрудниками МГТУ ГА были проведены дополнительные консультации. По результатам работы трех экзаменационных комиссий по оцениванию знаний учащихся общеобразовательных школ по названным направлениям с практической частью экзамена справились 65 человек. Каждый из них был активным участником поддерживаемых и реализуемых в МГТУ ГА проектов по довузовской подготовке.

Воспитание подрастающего поколения нередко становится непростой задачей для представителей старшего. В особенности это касается транспортной отрасли, где зачастую трудные, но вместе с тем интересные стратегические задачи нередко трансформируются в

требования к потенциальным кадрам. Однако транспортные вузы привыкли искать ответы на сложные вопросы, попутно исследуя способы организации качественной подготовки отраслевых специалистов.

<http://transportrussia.ru/item/5351-konsolidatsiya-usilij.html>

ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.12.27; ОЖИДАНИЯ ОТ ЭКОНОМИКИ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПРЕВРАТИЛИСЬ В РАЗОЧАРОВАНИЯ; ЗА 2019 ГОД РОССИЯ ПОТЕРЯЛА ТЕМПЫ РОСТА ВВП, ДОВЕРИЕ ИНВЕСТОРОВ И ГОД НА НАЦПРОЕКТЫ

«Нам предстоит решить немало насущных задач в экономике <...> и, главное, шаг за шагом добиваться повышения благосостояния и качества жизни, чтобы все граждане России, каждый из нас уже в наступающем году почувствовал перемены к лучшему», – обещал президент Владимир Путин на новый, 2019 год. Но под конец 2019 г. стало понятно, что перемен россияне вновь не дождались. По результатам опроса «Левада-центра», в конце декабря 43% из них считают, что в 2019 г. уровень жизни «основной части населения» стал хуже, чем в 2018 г. Об этом говорит и статистика, и настроения людей и бизнеса.

За январь – сентябрь 2019 г. (данные за год Росстат еще не публиковал) реальные располагаемые денежные доходы людей выросли на крошечные 0,8%. Выросла бедность (число людей с доходами ниже 10 000 руб.) – во II квартале 2019 г. такой доход был у 12,7% россиян против 12,5% за 2018 г. Выросла субъективная бедность – доля людей, которые оценивают свое положение как «плохое» и «очень плохое», увеличилась с 23,3 до 26,5%, свидетельствуют данные аналитиков РАНХиГС.

Побороть бедность – одна из целей майского указа Путина. Все они сформулированы в 13 национальных проектах, которые должны стимулировать рост экономики в ближайшие уже четыре оставшихся до следующих выборов президента года. Так, по нацпроекту «Демография» к 2024 г. уровень бедности должен снизиться в 2 раза, а продолжительность жизни, напротив, увеличиться до 78 лет, реальные доходы населения при этом должны устойчиво расти.

Но за 2019 г. власти не смогли приблизиться ни к выполнению целей, ни даже к реализации самих нацпроектов. И хотя полностью оценить результаты за 2019 г. можно будет только в следующем году, предварительные итоги уже неутешительны, свидетельствуют данные Счетной палаты. За январь – сентябрь 2019 г. было потрачено чуть больше половины средств, заложенных на нацпроекты, на некоторые из них не удалось израсходовать даже четверти заложенных расходов (например, на нацпроект «Цифровая экономика»). До достижения целей пока тоже далеко. По данным Счетной палаты, за январь – сентябрь 2019 г. население России не выросло, а уменьшилось более чем на 230 000 человек, продолжительность жизни составила всего 72,9 года (цель – 78 лет), а уровень бедности вырос (цель – 6,6%). Еще в июне Минэкономразвития признало, что многих из поставленных Путиным задач до 2024 г. достичь просто невозможно, сообщало Bloomberg.

В экономике в 2019 г. не произошло ничего ни плохого, ни хорошего, говорит главный экономист Global VCS Владимир Тихомиров. «Мы зависли в состоянии стагнации», – описывает он, и население на себе это почувствовало – нет ни роста, ни развития. Весь год правительство провело в спорах, как потратить собранные за счет повышения НДС с 18 до 20% деньги (более 600 млрд руб.). Например, куда и строить ли в принципе высокоскоростные железнодорожные магистрали, а также автомобильную дорогу Москва – Казань, входящую в международный транспортный коридор Европа – Западный Китай (окончательное решение премьер-министр Дмитрий Медведев принял только в конце октября). Нацпроекты должны были запустить рост экономики и приток частных инвестиций, но пока не растут ни экономика, ни инвестиции. Минэкономразвития по итогам 2019 г. ждет скромный рост ВВП на 1,3% (экономисты не верят даже в такие оценки), а также ускорения инвестиций – на 3,1% (но за январь – сентябрь они выросли лишь на 0,7%). За пару недель до конца года правительству оставалось потратить 20% федерального бюджета, или 4 трлн руб., говорил первый вице-премьер и министр

финансов Антон Силуанов. По прогнозам Счетной палаты, 1 трлн руб. чиновники не успеют израсходовать в 2019 г. точно.

Пока чиновники были поглощены бюрократическими спорами, инвесторы и россияне все больше разочаровывались в происходящем. По данным опроса «Левада-центра», 53% опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет хотели бы уехать из России. Это рекордный показатель за последние 10 лет. Другой опрос, проведенный ВЦИОМом, показал, что 71% предпринимателей считают условия ведения бизнеса в России неблагоприятными, каждый второй верит, что ситуация будет только ухудшаться в ближайшие пять лет. Частные компании не чувствуют себя в безопасности и сокращают инвестиции, говорил профессор Высшей школы экономики Олег Вьюгин.

Но инвестиции компаний жизненно необходимы экономике. Именно на частные деньги приходится более 6 трлн руб., которые нужно привлечь для реализации нацпроектов. Но пока даже небольшой прирост вложений в основной капитал осуществлялся за счет госвложений, писал ЦБ. «Инвестиционную активность предприятий сдерживали общая макроэкономическая неопределенность и продолжающееся замедление роста потребительского спроса», – объясняли аналитики ЦБ.

На фоне разговоров об инвестиционном климате, поручений его улучшить и снизить влияние силовиков предприниматели один за другим оказывались в СИЗО. Были задержаны основатель фонда Baring Vostok Майкл Калви и его сотрудники, совладелец Антипинского НПЗ Дмитрий Мазуров, заведены уголовные дела против основателя автодилера «Рольф» Сергея Петрова (в ноябре Петров сообщил, что «Рольф» будет продан), проходили обыски у сооснователей IT-компании Nginx Максима Коновалова и Игоря Сысоева (они были связаны с претензиями Rambler), а также одного из основателей компании «Вимм-билль-данн» – Давида Якобашвили (дело против него было возбуждено по жалобе бывшего партнера бизнесмена по бизнесу Бориса Минахи). «У бизнеса никаких рисков уже не осталось, а только страх, что, если ты станешь успешным, к тебе придут и все отберут», – жаловался депутат Госдумы Андрей Макаров. Усиливалось давление и на россиян – в конце ноября был задержан последний на сегодня 23-й фигурант «московского дела» против участников митингов.

На Петербургском международном экономическом форуме Путин призывал исключить даже формальные возможности для злоупотребления правом для давления на бизнес, провести последовательное очищение силовых структур и судебной системы от недобросовестных лиц. Но только в конце декабря 2019 г. все же согласился на некоторое смягчение уголовных рисков. И сам внес в Госдуму законопроект о смягчении ответственности за валютные и налоговые нарушения, а также изменении ст. 210 Уголовного кодекса (УК), по которой сотрудников организации можно обвинить в организации преступного сообщества. По законопроекту ст. 210 УК не будет распространяться на работников, учредителей и руководителей компаний, если они просто входят в штатную структуру предприятия. За валютные нарушения законопроект предлагает сначала наказывать административными штрафами, а уже потом вводить уголовную ответственность, повысить пороги налоговых нарушений, за которые можно возбуждать уголовные дела.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/26/819880-ozhidaniya-ekonomiki>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.12.26; НАСУЩНЫЙ ХЛЕБ ЭКОНОМИКИ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и Совет Федерации провели в Москве второй ежегодный форум «Инвестиции в регионы – инвестиции в будущее».

Мероприятие было посвящено ключевой теме социально-экономического развития страны – реализации национальных проектов до 2024 года. Серьезная нагрузка при реализации нацпроектов ложится на регионы, которым предстоит находить дополнительное финансирование, управлять значительным числом инвестиционных проектов, привлекать современные технологии.

Участники дискуссии в ходе обмена мнениями пытались найти ответы на ряд вопросов. Готов ли бизнес инвестировать в национальные проекты и делиться лучшими управленческими практиками с регионами? Готовы ли регионы привлекать частное

финансирование? Что, кроме финансовых стимулов, может заинтересовать бизнес инвестировать в достижение национальных целей на региональном уровне?

Ключевая задача

«Инвестиции – это хлеб экономики, без них невозможен устойчивый экономический рост, – заявила председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, выступая на пленарной сессии. – Обеспечение масштабного притока инвестиций в регионы является одной из ключевых, стратегических задач государства. Эта задача приобретает еще большую актуальность в связи с реализацией национальных проектов, финансирование которых почти на треть должно быть обеспечено за счет внебюджетных средств».

По словам Валентины Матвиенко, на улучшение инвестиционного климата сегодня направлен целый комплекс мер государственной политики. В частности, реализуется правительственный план по ускорению темпов роста инвестиций, который предусматривает увеличение до 25% их доли в ВВП. «Теперь до конца года регионам нужно утвердить свои планы по притоку инвестиций в основной капитал. Это положительно скажется на формировании благоприятного инвестиционного климата в субъектах Федерации. Также дополнительные возможности открывает утвержденная в начале года Стратегия пространственного развития – важнейший для субъектов Федерации документ, который позволяет строить планы развития в соответствии с экономической специализацией регионов, их уникальными конкурентными преимуществами», – подчеркнула глава СФ.

Важная роль в работе с инвесторами принадлежит Российскому фонду прямых инвестиций (РФПИ), который был создан в 2011 году по инициативе Президента России и Председателя Правительства РФ. РФПИ играет роль катализатора в привлечении прямых инвестиций в Россию и разделяет с другими участниками не только прибыли, но и риски. За все время существования фонд инвестировал более 1,5 трлн руб., из них более 140 млрд руб. – средства РФПИ и более 1,4 трлн руб. – средства партнеров. Также РФПИ привлек в российскую экономику более 40 млрд долл. иностранного капитала. Таким образом, на каждый собственный рубль РФПИ привлек 9 руб. средств партнеров. Сегодня в портфеле фонда более 70 проектов, которые реализуются более чем в 95% регионов страны.

Валентина Матвиенко напомнила, что при поддержке РФПИ в верхней палате проходят Дни субъектов РФ, по итогам которых поступили порядка 130 заявок на финансирование региональных проектов. В условиях ограниченности бюджетного финансирования особое значение приобретает механизм государственно–частного партнерства, только в прошлом году около 3,5 тыс. проектов в стране были реализованы на принципах ГЧП.

Другим ключевым инструментом повышения инвестиционной привлекательности экономики, по мнению Валентины Матвиенко, являются стабильные, благоприятные налоговые условия и налоговые льготы для бизнеса. «Налоговые льготы – это, по сути, государственные инвестиции, но не всегда они работают так, как хотелось бы», – сказала Валентина Матвиенко. Например, регионам предоставлено право устанавливать инвестиционный налоговый вычет по налогу на прибыль, но для небогатых субъектов РФ эта возможность остается недоступной.

«Сейчас прорабатывается вопрос о стимулировании введения инвестиционного налогового вычета во всех субъектах Федерации и о формировании механизма обеспечения финансовой устойчивости бюджетов регионов, в том числе за счет плавной реструктуризации бюджетных кредитов и ослабления требований по размеру долгового бремени. Это должно снять противоречия между стремлением регионов удержать дефицит своего бюджета и необходимостью создавать благоприятные условия для привлечения инвестиций», – пояснила председатель СФ.

Формирование благоприятного делового климата во многом зависит от доверия между бизнесом и властью. Валентина Матвиенко призвала представителей субъектов Федерации более ответственно, внимательно и чутко подходить к работе с инвесторами, тесно взаимодействовать с Российским фондом прямых инвестиций, эффективно использовать механизмы и возможности, которые он предлагает, и активно осваивать новые инвестиционные инструменты.

Инвестициям – «зеленый свет»

Тему доверия между бизнесом и властью продолжил первый заместитель Председателя Правительства РФ – министр финансов РФ Антон Силуанов. «Инвесторы идут туда, где есть доверие к региональным властям, где создается благоприятная среда», – сказал он. Привлечение инвестиций не является самоцелью. Конечная задача – обеспечить рост доходов и продолжительности жизни граждан. Инвестиции должны работать, создавать новый продукт, который в конечном счете обеспечит более высокие заработные платы, пенсии, пособия. «У нас есть план по стимулированию роста инвестиций, отмене с 2021 года избыточных правил и требований, которые мешают вложению средств инвесторов, – заявил Антон Силуанов. – Наша задача – создать инвесторам максимальный комфорт, максимально помочь, подставить плечо. От этого выиграют и инвесторы, и наши граждане».

Правительство РФ внесло в Госдуму проект федерального закона «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в Российской Федерации», а также поправки в Налоговый и Бюджетный кодексы Российской Федерации и иные нормативные правовые акты, направленные на формирование основ законодательства РФ об инвестиционной деятельности и ее развитие.

В 2016–2018 годах доля капиталовложений в ВВП РФ составила 21,1%, прирост инвестиций – 3,0%, что в 1,5–2 раза ниже показателя стран, находящихся в активной стадии развития (например, Китай – 44,8% и 5,9%, Индонезия – 33,9% и 6,4%, Индия – 31% и 7,8% соответственно, по данным Всемирного банка). Сократить этот разрыв возможно только за счет реализации отложенного инвестиционного спроса крупных компаний, так как именно они формируют до 75% новых инвестиционных проектов.

До 2024 года на достижение национальных целей развития Российской Федерации планируется направить более 13 трлн руб. средств федерального бюджета. Однако этого невозможно добиться исключительно за счет государственных ресурсов. В этом процессе крайне важно участие крупного бизнеса. Планируется, что объем участия бизнеса в достижении национальных целей развития должен превышать объем государственного финансирования не менее чем в 2–3 раза и составить от 26 трлн до 39 трлн руб.

Данный законопроект о защите и поощрении капиталовложений как раз и направлен на создание благоприятных условий для вложения инвестиций частными инвесторами на территории Российской Федерации посредством распространения на инвесторов и организации, которые реализуют проекты, инвестиционных режимов, обеспечивающих предсказуемость правового регулирования и стабильность условий инвестиционной деятельности, ее стимулирование.

При этом Минфин России хочет ограничить срок заключения соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) 1 января 2030 года, чтобы подтолкнуть инвесторов воспользоваться открывающимся окном возможностей. «Инвесторам нужны стабильные условия, гарантия того, что не будут меняться налоговое законодательство, техническое регулирование, условия бизнес-проектов. Это вопрос доверия. Этим законом мы гарантируем неизменность условий при привлечении инвестиций», – заключил глава Минфина и призвал регионы активно включиться в этот процесс.

Для того чтобы стимулировать субъекты РФ к увеличению инвестиционной активности, предусмотрена реструктуризация бюджетных кредитов при условии направления регионом высвободившихся за счет этого средств на новые инвестиции. Также регионы получают возможность увеличить заимствования для вложения средств в новые проекты. Кроме этого, в следующем году будет «распечатан» Фонд национального состояния, который станет инструментом для привлечения инвестиций, сказал Антон Силуанов.

Учиться, учиться и учиться...

«Сейчас уникальное время для привлечения инвестиций, – подчеркнул генеральный директор РФПИ Кирилл Дмитриев. – Мы видим четкий посыл от Правительства РФ в рамках реализации нацпроектов: за счет инвестиций можно обеспечить выполнение задач по росту экономики и благосостояния людей».

По его словам, регионы обладают значительным потенциалом в реализации национальных проектов на своей территории. Многие субъекты РФ готовы к большому объему финансирования, реализации крупных проектов, с привлечением не только государственных, но и частных инвестиций. «Ключевой момент – умение регионов

структурировать проекты. Например, Московская область структурировала много интересных проектов, в том числе и с нашим участием. Благодаря поддержке губернатора и квалифицированной команды возможно реализовать подобные проекты в масштабе всей страны», – заявил Кирилл Дмитриев.

Одним из лидеров в привлечении инвестиций является Ульяновская область. Губернатор Сергей Морозов поделился на форуме опытом по формированию благоприятного инвестиционного климата. По его словам, объем частных инвестиций в регион за последние 10 лет составил 1 трлн руб. Для привлечения инвесторов принят специальный закон о гарантиях инвесторам, благодаря которому крупные компании получили право на компенсацию в случае внезапного ухудшения регуляторной среды. Если на федеральном уровне только прорабатывается вопрос о введении инвестиционного налогового вычета во всех регионах, то в Ульяновской области уже принят закон об инвестиционном налоговом вычете, этот инструмент заработает с 1 января 2020 года.

Кроме того, в Ульяновской области активно развивается государственно–частное партнерство. По данным Национального центра ГЧП, регион входит в топ–20 российских субъектов по внедрению механизма ГЧП. В настоящее время здесь реализуются 16 крупных проектов государственно–частного партнерства в различных отраслях с общим объемом вложений более 21 млрд руб., при том что бюджет Ульяновской области – 65–70 млрд руб.

Проблема в том, что некоторые регионы не видят пользы от инвесторов, для них это направление не является приоритетным. Для того чтобы помочь субъектам РФ сформировать свою стратегию по привлечению инвестиций, лучше и качественнее реализовать национальные проекты, будет создан Национальный центр по привлечению инвестиций в регионы, который возглавит экс–министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, сыгравший ключевую роль в привлечении инвестиций в ДВФО.

Организационным ядром привлечения инвестиций станет современная информационная система, в которой будет содержаться информация о более чем 14 тыс. проектах, как реализованных за последние пять лет, так и реализуемых и заявленных к реализации, пояснил Александр Галушка. Также в ней будет систематизированная база всех 853 инвестиционных площадок (ТОРы, ОЭЗ, индустриальные и технопарки), где будут описаны все условия, которые могут быть предоставлены инвесторам. Этот современный сервер станет единым цифровым окном по информационному сопровождению любого инвестиционного проекта.

Очевидно, что от уровня и квалификации региональных руководителей во многом зависит эффективная работа по привлечению инвестиций, инвестиционная привлекательность регионов, объем привлекаемых инвестиций. Как сказал Александр Галушка, в ноябре запланировано обучение вице–губернаторов дальневосточных регионов лучшим практикам, реализованным в Центральной России. «Таким образом, мы планируем создать полный цикл работы с инвесторами, начиная от коммуникаций со стратегическими инвесторами, принятия инвестиционного решения, сопровождения инвестпроекта на всех стадиях с последующим выходом на повторные инвестиции. Как показывает практика, успешное сопровождение проекта позволяет в два раза больше привлечь инвестиций, чем это было запланировано в начале», – подчеркнул он.

Инвесторам нужна ясность

Одна из тематических сессий форума была посвящена вопросам реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Как сказал заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Николай Зеленов, бюджет КППМИ составляет более 7 трлн руб., из которых почти 55% – это внебюджетные источники. В КППМИ включены объекты, которые ранжируются Аналитическим центром при Правительстве РФ. Этот список может пополняться новыми проектами в соответствии с разработанной методикой. Например, в Аналитический центр направлены материалы по проекту строительства моста через реку Лена в районе г. Якутска, который признан объектом жизнеобеспечения. Строительство моста поддержал и Президент России Владимир Путин.

В ходе дискуссии генеральный директор в России и СНГ

IS Ictas Insaat Игорь Коваль подчеркнул: «КПМИ хорош тем, что задает консолидированный вектор развития инфраструктуры в стране. Бизнес понимает, какие проекты являются ключевыми и куда государство готово инвестировать. Тем самым государство дает посыл инвесторам, однако темпы реализации комплексного плана неудовлетворительные». По мнению Игоря Ковалья, проблема заключается в том, что на региональном уровне нет хорошо подготовленных структурированных проектов, сроки доведения бюджетных ассигнований постоянно удлиняются, из-за чего финансовые и строительные организации испытывают дефицит проектов на рынке.

«С точки зрения частного инвестора, хотелось бы видеть более стабильный план, чтобы в течение 3–5 лет он вообще не изменялся, – поддержал коллегу советник генерального директора московского филиала China Communications Construction Company Рауф Яббаров. – Мы аккумулируем ресурсы на подготовку к этим проектам, и если начало реализации проекта затягивается, инвестор начинает терять к ним интерес. Для принятия решения инвесторы хотят видеть окончательную редакцию КПМИ, им необходимо понимать, сколько времени, собственно, займет процесс строительства, так как строительная компания должна уложиться в сроки и завершить проект не позднее 2024 года».

Заместитель генерального директора по финансовому развитию и управлению инвестиционными проектами АО «ДСК «АВТОБАН» Денис Анисимов обратил внимание на то, что на рынке наблюдается и дефицит проектных компаний, способных качественно формировать проектно–сметную документацию и удовлетворять все возрастающий спрос на транспортные инфраструктурные объекты в регионах. Длительные сроки проектирования приводят к тому, что к моменту начала работ проектно–сметная документация не отвечает современным требованиям ни по уровню технологии, ни по стоимости, что требует дополнительной оптимизации и существенно влияет на сроки строительства.

Отсутствие капиталов на рынке, перекладывание всех рисков на строительную организацию также не способствуют реализации проектов в регионах, которые в массе своей не готовы реализовывать на своей территории крупные инфраструктурные проекты, боятся входить в концессию. «Почему крупные ресурсодобывающие компании не финансируют инфраструктуру, которая им же и нужна? – задался вопросом Денис Анисимов. – Очевидно, их нужно мотивировать, чтобы они часть своих доходов вкладывали в специальные проектные компании. В условиях санкций не приходится рассчитывать на привлечение иностранных компаний, вал денег из-за рубежа нас не накроет».

Член совета директоров ГК «ВИС» Сергей Ромашов рассказал, что уникальные компетенции холдинга в части предпроектной подготовки позволили реализовать первые в России частные инициативы в транспортной сфере: «В настоящее время в сотрудничестве с РФПИ и рядом государственных корпораций ведется подготовка еще нескольких транспортных проектов ГЧП стоимостью свыше 276 млрд руб. Все они отвечают критериям, позволяющим включить их в КПМИ». Сергей Ромашов подчеркнул, что для успешной реализации проектов на региональном уровне нужны определенная смелость, компетенции, правильная организация работы по подготовке проекта и четкое определение приоритетов, поскольку зачастую их масштабы превышают инвестиционную деятельность отдельных регионов и для их реализации требуется многомиллиардное финансирование.

Николай Зеленев прокомментировал корреспонденту «ТР» прозвучавшее в ходе дискуссии мнение о том, что в КПМИ нет проектов, которые могут быть реализованы с участием частного инвестора: «Любой проект в транспортной отрасли возможно реализовать в том числе на принципах ГЧП, поэтому нецелесообразно выделять их в отдельный блок». По его словам, задержка с началом реализации транспортной части КПМИ вызвана тем, что решение о придании комплексному плану статуса национального проекта требует времени для проведения технических процедур.

«Минтранс России оказывает помощь субъектам РФ в привлечении инвестиций путем выделения межбюджетных трансфертов на реализацию ГЧП–проектов в регионах. Это одна из форм поддержки, – подчеркнул Николай Зеленев. – Например, проект по

строительству обхода Хабаровска софинансируется из федерального центра. Это первый проект государственно–частного партнерства в транспортной сфере на Дальнем Востоке и крупнейший в Хабаровском крае, который откроет новые возможности для формирования транспортной инфраструктуры, необходимой для интенсивного развития дальневосточного региона».

<http://transportrussia.ru/item/5350-nasushchnyj-khleb-ekonomiki.html>

ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24; 2019.12.26; БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД

В: Тридцать пять миллиардов рублей потратили только на то, чтобы подготовить белорусское направление МЖД к запуску первого диаметра. Для сравнения - столько же закладывают на строительство четвертого участка ЦКАД, новой объездной московской дороги. Но то высокоскоростная трасса, которую строят с нуля, а это железная дорога, которая вроде как была и раньше. Так на что ушли деньги? Оказывается, такой проект как МЦД, не сразу строился, и многое у него еще только впереди. Но давайте обо всем по порядку. Начнем с нас, пассажиров. Вот запустили диаметры, работают они уже больше месяца, и сколько же мы с вами на этом смогли сэкономить. Аналитики подсчитали, что со дня вступления в силу новых тарифов пассажиры сэкономили уже около 100 миллионов рублей. И это не только благодаря снижению цен на проезд, но и из-за того, что пересадка на метро по "Тройке" теперь бесплатная. Например, нужно нам доехать от "Шереметьевской" станции до Проспекта Мира. Раньше потратили бы на это 61 рубль, а теперь всего 45 только за проезд по диаметру, скажем, от "Шереметьевской" до "Белорусской". А потом бесплатно на метро при поездке туда - обратно по рабочим дням экономия получается больше 8 тысяч в год, а это половина от прожиточного минимума в Москве.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Экономить, да, получается. Разница небольшая, но все-таки эффект накопления, накопительный эффект действует.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Я приехал из Сербии, и ездить на электричке очень удобно. Я был и в Париже, и пользовался там. Здесь вообще недорого.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Я на работу сюда езжу из Лобни как раз, от конечного пункта до конечного пункта. Если одиночный билет разовый туда и обратно, стоит 360 рублей, а по "Тройке" 90 рублей туда и обратно.

В: Но экономить пока получается не у всех. Кто-то проходит по старинке по обычному билету на электричку, потому что еще не перекодировал "Тройку". Но есть проблемы у тех, кто вроде бы, как ему казалось, все отстроил. Оказалось, что абонементы на безлимитный проезд, которые мы покупаем, действуют только в центральной зоне, где стоимость этого самого проезда 38 рублей. А так как зона "пригород" стоит 45, то туда нужен другой абонемент. Его тоже можно купить в кассе метро, но стоит он будет дороже. Раз уж заговорили про цены, то есть еще и зона "дальняя", там платим 45 рублей плюс 23 по обычному тарифу электричек. И тут мы переходим к тому, на что же потратили деньги, когда готовились к запуску диаметров. В том числе строились новые пути, клали рейсы, мост через МКАД построили, мост через Минскую улицу и новый мост через Москву-реку. Это я уже не говорю о том, что какие-то станции переносили ближе к метро и МЦК для удобных пересадок, а какие-то вообще строили с нуля. Если возьмем белорусское направление, то здесь подготовка к запуску диаметра МЦД-1 началась еще год назад, в октябре 2018-го завершили реконструкцию участка Москва - Усово. Там обновили семнадцать километров путей. А затем в декабре ввели третий путь от Москвы до Одинцово, тогда же там запустили пригородные поезда экспрессы. Время в пути сократилось с получаса до 20 минут. И тогда уже там запустили две первые "Иволги". В августе 2019 года запустили на этом направлении еще один путь, четвертый, это позволило увеличить количество поездов, соответственно, вырос и пассажиропоток в два раза.

ОЛЕГ ПОКУСАЕВ, ДИРЕКТОР НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ЦЕНТРА ЦИФРОВЫХ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ МИИТ: Белорусское направление также активно пользуется популярностью у пассажиров дальнего следования. Это брянское, поезда брянские, смоленские, поезда на Минск. И

отсюда, когда все поезда только используют два пути, очень трудно организовать движение с разной скоростью, движение экспрессов, движение поездов со всеми остановками. Поэтому строительство третьего и четвертого пути - это прежде всего возможность организовать сервис для разных категорий пассажиров с разной скоростью.

В: И это еще не все, что здесь сделали. На Белорусском вокзале в октябре этого года открыли новый пригородный павильон и дополнительную платформу. Туда перенаправили ускоренные поезда до Усово и Одинцово. Но все это было сделано только с одной целью - освободить пути для МЦД, ведь они должны соблюдать интервалы движения как в метро, а значит, им нужны дополнительные пути сообщения. И вот когда основные подготовительные работы были завершены, 21 ноября Московские центральные диаметры поехали.

СЕРГЕЙ СОБЯНИН, МЭР Г. МОСКВЫ: Это создание по сути дела нового городского транспорта, связывающего, идущего насквозь через всю Москву, от ближайших пригородов через Москву до следующих пригородов.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Наземное метро практически.

СЕРГЕЙ СОБЯНИН, МЭР Г. МОСКВЫ: Да, наземное метро, по сути дела наземное метро, которое будет работать тоже с интервалом 5-8 минут, и постепенно, постепенно каждый год будем ее уменьшать до 5-6 минут.

В: Так что теперь через Белорусский вокзал проходит сквозной маршрут от Одинцово до Лобни. Специально для диаметров закупили 39 новых поездов, это "Иволги" нового поколения.

КОРР: Когда диаметры только запустили, было много комментариев от пассажиров, что слишком короткие поезда, не успевали люди догонять эти шестивагонные электрички. Что изменилось?

АРТЕМ ЦАРЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИАМЕТРАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ: Да, мы слышали комментарии пассажиров, и в кратчайшие сроки после запуска составность увеличили. Сейчас все поезда в десяти-одиннадцативагонной составности.

КОРР: Предлагаю зайти и посмотреть, насколько свободно здесь пассажирам. Ну места есть. Вы сами-то диаметрами пользуетесь, на работу ездите?

АРТЕМ ЦАРЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИАМЕТРАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ: Да, я каждый день езжу на работу, с работы на МЦД-2, я езжу. Я живу как раз в Москве и пользуюсь внутригородской поездкой.

КОРР: Почему вы пересели с метро на МЦД?

АРТЕМ ЦАРЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИАМЕТРАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ: Я раньше ездил, еще до МЦД, на электричке, но да, на метро тоже иногда ездил, потому что опять же не всегда попадал по расписанию. Когда не попадал по расписанию, приходилось ездить на метро. Здесь действительно поезд сделан для того, чтобы пассажиру было удобно в решении его, ну скажем, каких-то небольших микрозадач, которые возникают в поездке. Например, взяли вы кофе с собой или стакан чая. Здесь есть действительно небольшой столик. Много на него не положишь, но поставить стакан с кофе - без проблем. Или вот мы говорили про розетки, здесь в каждом кресле у каждого пассажира есть индивидуальная разведка. Вот здесь тоже есть USB-розетки, вот кстати, здесь есть в прислоненных накладках для того, чтобы пассажир мог, если ему не досталось посадочного места или просто не хочется сидеть, то здесь можно стоять, мы их специально добавили.

КОРР: Можем спокойно, не открывая двери, не прикладывая усилия, пройти в соседний вагон?

АРТЕМ ЦАРЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИАМЕТРАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ: Это вообще, да, такая важная главная вещь, вы можете через весь поезд пройти насквозь. То есть, если там, не знаю, вам не понравилось или места не нашли. Никогда в поездах пригородных не было такого количества поручней.

КОРР: Разрекламированные теплые поручни.

АРТЕМ ЦАРЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ДИАМЕТРАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ: Это называется теплое покрытие, то есть это просто определенный состав нанесения. Они не то чтобы прямо горячие, они не как-то подогреваются, это просто покрытие, которое

позволяет, чтобы если, например, внизу он металлический, здесь он попрохладнее. Он остывает, здесь придерживаете, всегда комфортная для ухвата рукой температура.

В: Но "Иволгами" диаметры не ограничиваются. Все пригородные электрички, включая составы предыдущего поколения, и даже "Аэроэкспрессы" - тоже поезда МЦД с теми же тарифами. Да, и на таком поезде можно проехать по "Тройке" со всеми остановками. Правда, не до аэропорта, а от "Одинцово" до "Окружной". Такое количество разных составов позволило сократить интервалы движения и избавиться от долгих технических перерывов. Сейчас в часы пик поезда подходят каждые шесть минут. Вот и режим работы у диаметров такой же, как и у метро, с 5:30 утра до часа ночи. Но стало ли пассажирам действительно удобно? Думаю, вы на этот вопрос ответите сами, если посмотрите на цифры. За месяц по первому диаметру проехали больше семи миллионов человек, а по второму - больше восьми.

МАКСИМ ЛИКСУТОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ, РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: Было перевезено 15,5 миллионов пассажиров. Это почти на 13 процентов больше того пассажиропотока, который был до ввода диаметров. Могу сказать, что если все московское направление на Московской железной дороге объем перевозок пассажиров растет где-то 0,2-0,3 процента, то вы видите, что 13-процентный рост, огромная цифра.

В: Но диаметры продолжают развиваться. За месяц работы по просьбам пассажиров изменили высоту платформ на Белорусском вокзале, увеличили количество вагонов в "Иволгах", установили дополнительные стенды с навигацией, повесили наклейки, по которым можно отличить поезда диаметров, и даже добавили валидаторы. К праздникам еще один приятный сюрприз - в новогоднюю ночь диаметры будут работать до двух часов.

ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ЯКУТИИ РАССКАЗАЛИ, КТО ПРОЯВЛЯЕТ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

На участие в проекте строительства автомобильного моста через реку Лена в Якутии пока подана только одна заявка, при этом интерес к нему проявляет целый ряд российских и зарубежных инвесторов и банков. Об этом сообщил ТАСС в четверг председатель правительства региона Владимир Солодов.

Торги объявлены 2 декабря. Срок окончания приема заявок - 17 января 2020 года.

"Сейчас идет активный интерес со стороны разных сторон. РФПИ интересуется, Внешэкономбанк, японские и китайские инвесторы. Но пока только одна заявка", - сказал он.

Он пояснил, что заявку на участие в тендере подала "Восьмая концессионная компания" (входит в Инвестиционно-строительную группу "ВИС"), которая создала для участия в проекте консорциум с Ростехом. Согласно документации, компания готова вложить в проект 28,9 млрд рублей.

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

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

<https://tass.ru/ekonomika/7425565>

ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ

Власти Московской области заключили контракт на строительство соединяющей старые и новые Химки развязки. Об этом в четверг сообщила **пресс-служба** Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

"Подписан контракт на строительство новой транспортной развязки на пересечении Ленинградского шоссе и улицы Репина в городском округе Химки. Объект возведут по поручению президента РФ Владимира Путина, которое он дал в апреле этого года во время посещения АО "НПО Энергомаш". Строительство развязки выполнит АО "Стройтрансгаз". Стоимость контракта составит 2,4 млрд рублей", - говорится в сообщении.

В **пресс-службе** отметили, что финансирование строительства осуществляется за счет федерального бюджета и дорожного фонда региона.

"Подрядчик уже приступил к подготовительным работам, осуществляется мобилизация трудовых ресурсов и дорожно-строительной техники, ведется определение фактического местоположения инженерных коммуникаций, попадающих в зону производства работ, и подлежащих дальнейшему переустройству", - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика. Он добавил, что открыть движение по основному ходу развязки с временными съездами планируется к концу 2020 года. Полностью дорожный объект будет завершен в четвертом квартале 2021 года.

Как отметили в **пресс-службе**, на пересечении Ленинградского шоссе и улицы Репина будет построена транспортная развязка, протяженность основного хода составит 0,8 км с путепроводом, длина которого составит 160 м. Число полос движения по основному ходу и съездам составит от двух до пяти с расчетной скоростью 70 км/ч. Объект позволит разгрузить транспортную развязку на пересечении Ленинградского шоссе и Юбилейного проспекта.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/7427269>

ТАСС; 2019.12.26; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ПЛАНИРУЮТ ПОКУПКУ НЕ МЕНЕЕ 200 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ

Власти Екатеринбурга запланировали увеличить парк городского общественного транспорта в 2020 году, сообщил на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС глава города Александр Высокинский.

"Планируем на следующий год закупку двух-трех сотен автобусов. Хотим выйти на серьезное обновление парка трамваев. К 2023 году транспортный парк нужно серьезно обновить", - сказал он.

По словам Высокинского, пока городские власти отказались от планов по покупке электробусов, которые ранее тестировались на улицах Екатеринбурга. Он объяснил решение высокой ценой такой техники и невозможностью ее использования в случае чрезвычайных ситуаций.

"Они [электробусы] пока достаточно дорогие. Нам проще купить три троллейбуса. <...> Мы будем покупать газовые автобусы, немного купим дизельных автобусов, и будем на такой системе развиваться", - сказал глава города.

Высокинский добавил, что городские власти продолжают работу над реформированием сети городского транспорта, которая в будущем может начать работать по концессионной модели.

"Закончен анализ пассажиропотоков. Более чем серьезное исследование, мы его делали совместно с экспертами Минэкономразвития России. Сейчас мы заключаем контракт на разработку новой транспортной сети по конкретным маршрутам, пересадочным узлам, для того чтобы можно было просчитывать концессию городского транспорта. Есть у нас несколько инвестиционных предложений по концессии, рассчитываем летом, имея математическую модель, говорить по полному обновлению городского транспорта", - рассказал он.

<https://tass.ru/ural-news/7428945>

ТАСС; 2019.12.26; УЗКОКОЛЕЙНЫЙ ТРАМВАЙ ЗАВОДА УРАЛТРАНСМАШ ГОТОВ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ

Узкоколейный трамвай производства Уралтрансмаш (входит в состав "НПК Уралвагонзавод", госкорпорация "Ростех") получил сертификат соответствия, что дает возможность запустить серийное производство. Об этом сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** "НПК Уралвагонзавод".

"На Уралтрансмаше прошло подписание акта межведомственной комиссии и получение сертификата соответствия на трамвайный вагон модели 71-411. Получение сертификата соответствия дает возможность запустить серийное производство трамвая этой модели. Вагону еще предстоят эксплуатационные испытания с пассажирами на линиях Евпатории", - сообщили в **пресс-службе**.

16 декабря стало известно, что трамвайный вагон модели 71-411 успешно прошел приемосдаточные испытания в Республике Крым, а обкатка трамвая по линиям Евпатории началась 2 декабря.

Особенностью скоростного вагона является адаптация для эксплуатации в городах с узкой колеей. Модель 71-411 создана на базе 412-й и предназначена для колеи 1000 мм (такая ширина колеи помимо Евпатории существует в Пятигорске и Калининграде).

Трамвай полностью отвечает требованиям программы "Доступная среда", обеспечивая возможность безбарьерного перемещения малоподвижных граждан в городских условиях. Также вагон подходит для перевозки инвалидов-колясочников и пассажиров с детскими колясками, он оборудован откидной аппарелью, расположенной в зоне средней двери.

<https://tass.ru/ural-news/7428271>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.27; СИДЯТ ТАКИЕ ЗАГРУЖЕННЫЕ; ЧТО ОЗНАЧАЕТ СПАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Пока в правительстве под звон бокалов празднуют перелом тенденции падения доходов населения, обещая светлое будущее в 2020 году, в реальном секторе происходит обратное. Сравнение макроэкономических показателей с также глобальными, но более приземленными и понятными, вызывает когнитивный диссонанс. Так, по итогам 2019 года погрузка ОАО РЖД, вопреки прогнозам, упадет. И признала это монополия в октябре, то есть как раз в момент, когда экономисты начали оптимистическую риторику. Движение грузов по железной дороге — логичный признак наличия жизни в производственных отраслях и до сих пор служило весьма четким индикатором общеэкономических проблем. Стоит ли доверять ему и впредь, мы узнаем в наступающем году.

В этом году обещанный рост погрузки на сети ОАО РЖД неожиданно обернулся спадом: вместо плюс 1,5% получились минус 0,5%. Погрузка — это количество грузов, которое поступает на железную дорогу. Это уголь, нефтепродукты, черные и цветные металлы, щебень, зерно, лес, цемент и так далее. То есть погрузку можно считать макроэкономическим показателем по отдельным сырьевым отраслям. Возникает вопрос, что значит ее снижение. Традиционно считается, что это — симптом грядущего кризиса. Так, во всяком случае, было в предыдущие витки депрессии. Будет ли сейчас, пока непонятно: спад у нас с апреля, а пока не рвануло.

Те, кто делают бизнес на железной дороге, встретили спад погрузки с дивным хладнокровием. Даже само ОАО РЖД не выглядело чрезмерно озабоченным, обещая все наверстать в следующую пару лет. Возможно, потому, что рост погрузки — не самоцель для монополии. Самый массовый груз ОАО РЖД — это уголь, но его доля в доходах куда меньше, чем доля в погрузке и тем более в грузообороте (это погрузка, помноженная на километраж). Таким образом, монополию должен больше заботить удельный вес в погрузке дорогих грузов вроде нефтепродуктов или стали, а не абсолютный ее объем.

Остальные участники рынка спокойно наблюдали и первоначальный оптимизм монополии, и внезапное крушение надежд. Обычно в ОАО РЖД летят камни по любому поводу, а тут вектор отраслевой дискуссии мягко обходил тему прогноза погрузки, почти не касаясь ее. Понятно, что спад перевозок — лишний симптом того, что рынок ждуть тощие времена. Но железнодорожные операторы предвидели спад еще в 2018 году, и в течение года активно консолидировались: масштаб защищает компании во времена

низких ставок. Лизингодатели пытались либо уйти в оперирование, либо (и в основном) отдать свои парки крупным операторам, чтобы иметь гарантии оплаты лизинга. Вагоностроители приступили к координации производственной деятельности, благо два крупнейших из них — УВЗ и ОВК — оказались под контролем государства. А грузоотправители, которые хорошо понимают цикличность внешних рынков, сосредоточились на возражениях против неспособности ОАО РЖД провезти все их объемы в Азию.

Поэтому и в эпоху оптимизма планы монополии промышленники утвердили без труда: при их обсуждении в 2017–2018 годах они воевали за долгосрочные тарифные условия и гарантии инвестиций в нужные им направления, не фокусируясь на ожиданиях ОАО РЖД и понимая, что своей отгрузкой будут управлять в зависимости от конъюнктуры. Но если значение показателя для производственных отраслей и ОАО РЖД не является безусловным, погрузка все представляет интерес как косвенный индикатор производственной активности. Индекс промышленного производства не учитывает потребление — можно выпускать и складывать в уголок. Погрузка же — более объективный показатель внутренней занятости, количества человеческой работы, вовлеченной в производство того, что потом поедет по железной дороге. Ведь если продукт едет, значит он так или иначе участвует в реальной жизни, вовлечен в оборот.

Для страны, стремящейся к самозамкнутости, производственная активность становится важнейшим показателем наличия жизни в регионах производства. Причем не настолько бестолковым, как циклическая перекладка асфальта, а индикатором того, что в действительности люди что-то добыли, вырастили или выплавляли и куда-то повезли в места потребления (кругами у нас груз в основном не возят). Поэтому с социальной точки зрения погрузка важна: она показывает, «есть там кто живой» или нет. Результаты этого года в этом смысле не внушают оптимизма.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207753>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.26; СПРАВИТЬСЯ С НОВЫМИ ВЫЗОВАМИ ИЗБРАННОЕ

Железная дорога делает ставку на перевозку небольших партий грузов.

По итогам 2019 года погрузка на сети ОАО «РЖД» снизилась примерно на 0,5% и составила 1,28 млрд тонн. Однако в 2020 году тренд может поменяться, и грузовые перевозки продемонстрируют положительную динамику. Такой достаточно оптимистичный прогноз представил заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук в ходе XVII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

Специалисты отмечают, что проблема «узких мест» на железной дороге особенно обострилась в последние годы. Ситуация усугубляется на фоне увеличения транзитного контейнеропотока и высоких темпов роста производства грузовых вагонов. Так, по оценкам ИПЕМ, в 2019 году предприятия железнодорожного машиностроения выпустили более 77 тыс. новых вагонов, что на 13% превышает показатель предыдущего года. В 2020 году объем производства грузовых вагонов составит 60–65 тыс. единиц, что на 16–22% ниже результата предыдущего года.

Выступая на итоговом заседании правления ОАО «РЖД», генеральный директор — председатель правления холдинга Олег Белозеров не скрывал, что в части транспортно-логистической деятельности и перевозок железнодорожная отрасль в 2019 году столкнулась с многочисленными вызовами.

В первую очередь ОАО «РЖД» крайне обеспокоено устойчивой тенденцией изменения структуры погрузки в сторону низкодоходных грузов. В результате падает выручка компании. По словам Олега Белозерова, в соответствии с поручением Председателя Правительства РФ в течение следующего года будет разработана базовая модель новой тарифной системы: ее планируется ввести в действие с 2026 года.

До 2025 года будут сохранены утвержденные принципы долгосрочного тарифообразования, а также обеспечена возможность адаптации к новым тарифным условиям. Существующая модель, напомним, позволяет ОАО «РЖД» как владельцу

инфраструктуры разделять риски с грузоотправителями на принципах ship-or-pay / take-or-pay. Это дает возможность реализовывать проекты под согласованную перспективную грузовую базу.

В числе негативных тенденций глава ОАО «РЖД» упомянул и проблему изменения структуры грузопотоков. Так, паспорту первого этапа проекта развития Восточного полигона соответствовала конкретная топология перевозок, под которую были сформированы мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры. Но за последние годы произошло существенное изменение географии грузопотоков. Факторов несколько – помимо меняющейся конъюнктуры мировых рынков часть месторождений не вышла на проектную мощность, часть сдвинула «вправо» свои инвестиции. В результате крен на загрузку Восточного полигона пришелся на западные месторождения – в основном это Кузбасс, Хакасия. Это увеличило загрузку сети и потребовало дополнительного оперативного внедрения технологических решений, резервы которых ограничены.

Ситуация волатильности заставляет пересмотреть подход в работе ОАО «РЖД» с предприятиями малого и среднего бизнеса, искать новые грузовые ниши. Сегодня в одинаковой степени ценны перевозки от нескольких десятков килограммов до миллионов тонн.

В результате требует серьезных изменений терминально–складской комплекс. В 2020 году необходимо приступить к реализации мероприятий по его ребрендингу и системной перестройке. Главная задача – максимальная синергия с базовой услугой перевозки грузов.

В 2019 году железнодорожная отрасль может похвастать рекордным контейнеропотоком, совокупный объем перевозок которого вплотную подошел к отметке в 5 млн ДФЭ. Особенно заметный рост зафиксирован в сегменте транзитных перевозок – по сравнению с 2017 годом объем транзита вырос на 33,5%. Но задачи 2020 года еще более напряженные. Необходимо обеспечить транзитные перевозки контейнеров с ростом более 20%.

Обстоятельный доклад о перспективах холдинга по развитию инфраструктуры для контейнерных перевозок представил на конференции РТУ заместитель начальника Центральной дирекции по управлению терминально–складским комплексом ОАО «РЖД» Андрей Зыбкин.

«Развивать контейнерные терминалы ОАО «РЖД» планировало и будет, несмотря на продажу ТрансКонтейнера, хотя говорить о создании его второй версии на основе терминально–складской дирекции преждевременно», – сообщил он.

По словам Андрея Зыбкина, в основном терминально–складской комплекс перерабатывает инертные грузы (до 70% всего объема). Но данный вектор начинает меняться. И впредь акцент будет сделан на высокомаржинальных грузах: тяжеловесных, контейнерных и тарно–штучных.

В 2018–2019 годах на развитие инфраструктуры для работы с контейнерными грузами был направлен 1 млрд руб., а в следующем году предполагается вложение еще 1,5 млрд, а также 200 млн – в развитие автоматизированных систем, без которых работа не представляется возможной, отметил Андрей Зыбкин. Для осуществления погрузки и выгрузки крупнотоннажных контейнеров площадки Центральной дирекции по управлению терминально–складским комплексом ОАО «РЖД» оснащены 180 единицами грузовой техники, а для хранения и обработки тарно–штучных грузов созданы около 500 складов общей площадью 600 тыс. кв. м.

В настоящий момент ключевым узлом транзитного потока между Европой и Азией становится Калининградская область, на территории которой построен транспортно–логистический центр «Калининград». Недавно был завершён первый этап инвестиционного проекта по его модернизации, стоимость которого составила 460 млн руб. В рамках реализации второго этапа планируется строительство контрейлерной площадки на 5 га с возможностью одновременного хранения 14 тыс. контейнеров и всеми необходимыми современными техническими средствами для переработки 750 тыс. контейнеров в год.

Еще одной точкой пересечения коммерческих интересов являются перспективы модернизации ТЛЦ «Ворсино». До конца первого квартала 2020 года «РЖД Логистика», ГТЛК и группа Freight Village RU совместно разработают бизнес-план развития терминально-складской инфраструктуры на территории «Фрейт Вилладж Ворсино». Новый комплекс будет соответствовать современным европейским стандартам, где будут доступны все виды складских операций. К строительству объекта планируется приступить в 2020 году.

АО «РЖД Логистика» нацелено на активную работу по контейнеризации грузов, развитию экспорта и транзитных перевозок из Китая в Европу и в обратном направлении. Как сообщил директор по продажам компании «РЖД Логистика» Иван Мостяев, в декабре 2019 года тестировался новый сервис – прицепки к транзитным поездам, которые идут из Европы в Китай. Таким образом, «РЖД Логистика» готова предоставлять экспортерам уникальный продукт – доставку от одного контейнера от Москвы до Шанхая в составе и со скоростью контейнерного поезда за 14 дней.

И все же основной проблемой железнодорожной отрасли в настоящий момент является дефицит терминально-транспортной инфраструктуры для перевалки грузов, прежде всего небольших партий. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусматривает создание сети логистических центров и модернизацию терминальной инфраструктуры, а также формы организации на их базе эффективного взаимодействия с другими видами транспорта. Однако уже сейчас очевидно, что реализовать все амбициозные планы затруднительно ввиду недостаточности инвестиционных механизмов, позволяющих обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию. Специалисты ИПЕМ отмечают, что текущие регуляторные и тарифные условия работы железнодорожного транспорта приводят к дефициту источников возврата инвестиций в магистральную инфраструктуру. Актуальность данной проблематики сохраняется в долгосрочной перспективе.

<http://transportrussia.ru/item/5348-spravitsya-s-novymi-vyzovami.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.26; ДОКУМЕНТЫ О СРОКАХ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ПОСТУПИЛИ В КРАЕВОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО

Правительство Пермского края не получало документов о сроках закрытия участка железнодорожного движения на участке Горнозаводского направления между станциями Пермь II и Пермь I. Об этом “Ъ-Прикамье” сообщил источник в кабмине. В филиале ОАО РЖД – Свердловская железная дорога рассказали, что к ним также не поступало никаких распоряжений о закрытии движения.

Вчера, 25 декабря представители **Минтранса** Пермского края заявляли, что был подписан приказ о закрытии движения между станциями Пермь II и Пермь I. Краевой министр транспорта Николай Уханов прогнозировал, что сроки закрытия движения будут озвучены 26 декабря, до обеда.

Идея переформатировать движение на участке между вокзалами Пермь I и Пермь II появилась в 2017 году. Руководство Прикамья планирует приобрести имущество РЖД — 8 км железнодорожных путей и организовать вдоль Камы движение скоростного трамвая. На эти цели в бюджетах Пермского края и краевой столицы запланировано около 3 млрд руб. Перераспределить транспортные потоки планируется через Северный железнодорожный обход. Этот проект включает в себя строительство нового моста через Каму, который расширит пропускную способность существующих путей через Камскую ГЭС.

Ранее “Ъ-Прикамье” сообщал, что движение на участке между Пермь I и Пермь II может сохраниться как минимум до весны следующего года. Это связано с низкой пропускной способностью путей на дамбе Камской ГЭС, которая, в случае прекращения движения, может не справиться с возросшим трафиком. Для ее увеличения требуется перекладка пути полотна непосредственно на самой плотине, где предполагается проложить бесстыковые рельсы. Работы намечены на май-июнь 2020 года. По одной из версий, РЖД

не согласовывает сроки закрытия движения до получения от краевого правительства гарантий надежности путей на КамГЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207855>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.26; АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ В ПЕРМИ УВЕЛИЧИТСЯ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ГОРНОЗАВОДСКОЙ ВЕТКИ

После закрытия железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II количество автобусных рейсов увеличится в два раза. Об этом сообщается на сайте мэрии.

— Мы проводили оценку того количества пассажиров, которое будет выходить на станции Пермь I после закрытия железнодорожного сообщения между двумя станциями. Планируем увеличить количество автобусных отправок в два раза. Это то необходимое количество, которое позволит пассажирам электрички добираться до станции Пермь II и центра города,— пояснил начальник департамента транспорта администрации Перми Анатолий Путин.

На автобусных маршрутах №2 и №51 будет работать по десять машин, а с улицы Советской будет уходить два автобуса, приуроченных к прибытию электропоездов.

Как вчера сообщал “Ъ-Прикамье”, **Минтранс** РФ подписал приказ о закрытии железнодорожного движения на участке Горнозаводского направления между станциями Пермь II и Пермь I. Приказ должен вступить в действие через две недели, то есть уже в январе 2020 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207610>

ТАСС; 2019.12.26; ПЕРВЫЙ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИЛСЯ В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В МОСКВУ

Первый двухэтажный поезд, прибывший утром в четверг в Симферополь из Москвы по Крымскому мосту, отправился по расписанию в обратный рейс, передает корреспондент ТАСС.

"Поезд из Симферополя в Москву отправился по расписанию, в 18:20 мск. Всего было продано 694 билета", - сообщили ТАСС в компании "Гранд сервис экспресс".

За час до отправления поезда на входе в железнодорожный вокзал Симферополя образовалась очередь из пассажиров и людей, пришедших проводить первый поезд в Москву. Среди них не только родственники пассажиров. 88-летний Владимир Яковлевич Лушпаев вручил букет алых гвоздик поездной бригаде. Уроженец Симферополя, он начинал работать кочегаром на паровозе в начале 1950-х годов в Хабаровске, потом помощником машиниста и машинистом. Награжден нагрудным знаком "Отличный паровозник". "Я пришел посмотреть на первый двухэтажный поезд, никогда его не видел. Всюду чисто, уютно. Это не паровоз. В бригаде поезда все нарядные, вежливые, молодцы!" - сказал он ТАСС.

Поезд "Таврия" проследовал от Москвы до Симферополя через 13 станций. В составе поезда 16 двухэтажных вагонов СВ и купе (почти 900 мест). По данным перевозчика, компании "Гранд сервис экспресс", поезда из столицы и обратно будут курсировать в ежедневном режиме. Стоимость билетов из Москвы в Симферополь составляет от 2966 рублей в одну сторону, а, например, из Ростова-на-Дону в Симферополь - от 1800 рублей в одну сторону.

Новый виток развития

Симферополь, как и Крым в целом, получают новый виток развития от запуска железнодорожного движения по Крымскому мосту, уверен глава Симферопольского горсовета Виктор Агеев.

"Это дополнительные отдыхающие, дополнительные гости. Наша задача, чтобы им было комфортно и уютно в нашем городе, что это их родной край, их здесь всегда ждут и рады им. Вдвойне хорошо, что поезда стали ходить накануне новогодних праздников. Жители Симферополя, в свою очередь, могут посетить столицу нашей родины. Совершить незабываемое путешествие", - сказал он ТАСС.

Председатель комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета Республики Крым Алексей Черняк отметил, что железнодорожные вокзалы впервые за 5

лет вновь наполнились людьми. "Появились и перевозчики, и таксисты, и продавцы, а это тоже рабочие места. То есть вокзалы начинают оживать", - сообщил он ТАСС.

Председатель республиканской Общественной палаты Григорий Иоффе назвал возобновление дальнего сообщения по железной дороге возвращением к привычному укладу жизни. "Когда Украина отрезала Крым от железнодорожного сообщения, она нарушила право человека на свободу перемещения. Я считаю, что упорство, с которым большая Россия отнеслась к человеческим правам крымчан, заслуживает самых высоких похвал", - подчеркнул он в беседе с ТАСС.

<https://tass.ru/obschestvo/7431041>

ТАСС; 2019.12.26; ПОЕЗДА В ЕВПАТОРИЮ И ФЕОДОСИЮ ЗАПУСТЯТ К ЛЕТУ 2020 ГОДА

Запуск поездов до курортных городов Крыма запланирован в 2020 году, сообщил журналистам в четверг во время встречи первого поезда Москва - Симферополь премьер-министр республики Юрий Гоцанюк.

23 декабря было официально открыто железнодорожное движение по Крымскому мосту. Первый поезд пришел 25 декабря в Севастополь, второй - 26 декабря в Симферополь. Круглогодично будут курсировать рейсы Санкт-Петербург - Севастополь и Москва - Симферополь. На время курортного сезона будут открыты дополнительные маршруты.

"География к курортному сезону увеличится. Поезда смогут двигаться не только в Севастополь и Симферополь, но и во все города, где есть железнодорожное сообщение на территории Республики Крым", - сказал Гоцанюк.

Министр транспорта Крыма Сергей Карпов уточнил, что в 2020 году поезда начнут ходить до Евпатории и Феодосии, к которым ведут ветки, отходящие от основной железнодорожной магистрали полуострова.

<https://tass.ru/obschestvo/7426661>

ТАСС; 2019.12.26; ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЭЛЕКТРИЧЕК И НОВЫЕ МАРШРУТЫ ПЛАНИРУЮТСЯ В КРЫМУ В 2020 ГОДУ

Обновление подвижного состава электропоездов, курсирующих в Крыму, и разработка новых маршрутов по полуострову планируются в 2020 году, сообщил ТАСС в четверг министр транспорта региона Сергей Карпов.

"Мы сейчас подписываем договор с компанией на обслуживание [пригородных маршрутов электропоездов] в следующем году. Планируем развитие маршрутов, увеличение подвижного состава именно железнодорожного пригородного сообщения, чтобы охватить все города", - сказал Карпов. Он уточнил, что электропоезда точно будут ходить в курортные города полуострова - железнодорожные ветки проложены до Евпатории и Феодосии, также железная дорога идет до Севастополя.

Министр добавил, что планируется и обновление подвижного состава электричек. "С 1 апреля план постепенно увеличивать [интенсивность движения электропоездов]", - отметил собеседник агентства.

По его словам, также в Крыму дорабатывают сеть автобусных маршрутов таким образом, чтобы в нее были включены железнодорожные станции, принимающие поезда дальнего следования. Вскоре обновленную маршрутную схему начнут использовать, и к началу курортного сезона она будет запущена в полном объеме.

<https://tass.ru/obschestvo/7426837>

ТАСС; 2019.12.26; ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ КРЫМА В АНАПУ И КРАСНОДАР МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ К ИЮНЮ 2020 ГОДА

Пригородные поезда из Крыма до Краснодара и Анапы планируется запустить к июню 2020 года, сообщил ТАСС министр транспорта региона Сергей Карпов.

Железнодорожное движение по Крымскому мосту было официально открыто 23 декабря. Круглогодично в Крым будут ходить поезда Санкт-Петербург - Севастополь и Москва - Симферополь, к лету ожидаются дополнительные рейсы из других городов. Ранее главы Крыма и Кубани заявляли, что обсуждается возможность запуска поезда между

регионами. В четверг руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир **Чепец** уточнил, что запуск пригородных поездов из Крыма в Краснодарский край планируется уже в 2020 году.

"[Планируем] до июня нарастить необходимое количество подвижного состава железнодорожного транспорта под потребности нашего населения, в том числе для организации электричек с Краснодарским краем. Это Анапа, Краснодар", - сказал Карпов. Он уточнил, что на межрегиональном маршруте будут использованы подвижные составы, находящиеся в Крыму и Краснодарском крае. При этом оператор пригородных электричек Крыма, с которым власти сейчас заключают договор, с февраля следующего года должен приступить к обновлению подвижного состава на полуострове.

Собеседник отметил, что графики движения и маршрутная сеть еще дорабатываются, развитие направления будет зависеть от спроса. "Мы сейчас активно просчитываем, чтобы и воздух не возить, и обеспечить потребность", - пояснил он.

<https://tass.ru/obschestvo/7426963>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Stali-izvestni-sroki-zapuska-elektrichek-iz-Krima-do-Krasnodara-i-anapi-2019-12-26/>

ТАСС; 2019.12.26; БОЛЕЕ 500 КМ ПУТИ ОТРЕМОНТИРОВАНО НА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

На Северной железной дороге (СЖД, филиал ОАО "РЖД") в 2019 году для повышения надежности железнодорожной инфраструктуры выполнены работы по модернизации и капитальному ремонту 518,1 км пути, следует из сообщения магистрали.

Отремонтированные участки расположены в основном на направлениях Александров - Обозерская - Маленьга, Сонково - Новки, Свеча - Лоста - Кошта.

Также была произведена замена рельсов на 119,2 км пути и уложены 269 новых комплексов стрелочных переводов.

Проведенные ремонтно-путевые работы позволили повысить скорость движения пассажирских поездов на 45,6 км пути и скорость грузовых поездов на 44,1 км пути СЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/7431039>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.27; ВСЕМ СЕСТРАМ ПО СУДАМ; ЗА ЧЕЙ СЧЕТ ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИВАЕТ ВЕРФИ

Новостной фон российского судостроения в уходящем году оказался на удивление смешанным. Вместе с привычными сообщениями о пожарах и срывах сроков читатели "Ъ" узнали о закладке, спусках на воду и высоких темпах строительства большого числа новых гражданских судов: принесла плоды политика государства, не оставившего рыбакам и нефтяникам выбора, где строить флот. Судя по всему, власти намерены усиливать давление и на другие отрасли, чтобы помочь судостроению. Основной вопрос теперь в том, готовы ли они хотя бы отчасти взять на себя финансовую ответственность за этот эксперимент, или нагрузка полностью ляжет на бизнес.

В этом году стало окончательно ясно, что политика государства по привлечению гражданских заказчиков на российские верфи приносит результаты. Помимо контрактов на сухогрузы и танкеры, суда-спасатели и ледоколы, стали появляться сообщения о закладке первого в постсоветское время пассажирского лайнера и масштабном строительстве не только рыбопромысловых судов, но даже танкеров Aframax и арктических газовозов. И подавляющее большинство заказов появилось не от хорошей жизни, а из-за обязательств, навязанных бизнесу государством.

Еще в 2017 году власти, нарушив исторический принцип распределения квот на вылов рыбы, выставили 20% квот на аукцион под обязательства построить новые суда. В результате судостроители получили беспрецедентный заказ на 43 судна. В уходящем году эксперимент был признан успешным и повторен для квот на вылов краба, благодаря чему верфи должны выпустить еще 41 судно. То же происходило с флотом для Севморпути и освоения шельфа. Возник неформальный запрет на заказ подобной техники за рубежом, который распространяется даже на суда, никогда не строившиеся не только в России, но и

в СССР. НОВАТЭК вынужден просить разрешения президента РФ для заказа части ледовых газовозов в Южной Корее. А вскоре эти правила хорошего тона могут стать законом, проект которого уже лежит в Госдуме.

Прижав к российскому стапелю рыбаков и нефтяников, правительство может распространить успешную практику и на другие отрасли. Уже несложно представить, как обязанность грузить продукцию на отечественные суда вводят для производителей удобений, металлов или, например, зерна.

Ключевой вопрос — кто за это заплатит? Не только судостроители, но и большинство представителей экспортных отраслей согласны, что, учитывая санкции и внешнее давление, было бы неплохо иметь возможность построить суда в России. Но с этим связаны серьезные издержки: российские верфи строят медленно, дорого, а нередко и криво. А государство готово помогать лишь весьма избирательно.

Так, получателем самой масштабной в истории российского судостроения поддержки стала верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка). Пока о ее возможностях остается только гадать, но верфи уже достались контракты на почти 40 судов, в том числе 15 газовозов для НОВАТЭКа. Поскольку такие суда никогда не строились в России, государство решило компенсировать заказчику разницу в стоимости техники на «Звезде» и эталонных для рынка азиатских верфях.

Но неясно, почему аналогичную помощь не получают другие компании, которые также фактически принудительно приведены на российские верфи. Рыбаки вынуждены строить флот гораздо дороже, чем за границей, лавируя между политикой импортозамещения, санкциями и возможностями верфей. Они уже столкнулись с проблемой увеличения цены готового судна и отклонения от сроков контрактов, но государство не спешит на помощь. Неясно и то, почему государство бюджетными деньгами гарантирует безубыточность «Звезды», тогда как остальные верфи вынуждены жестко конкурировать, зачастую снижая стоимость строительства до минимума, а иногда и работая в убыток, чтобы только получить заказ и загрузить мощности.

Судостроение на фоне углубляющейся экономической изоляции явно претендует на роль нового масштабного реципиента перекрестного субсидирования. Возможно, в чем-то это оправданно. Но если система не станет более адекватной рыночной ситуации, то резко ухудшится прибыльность компаний—заказчиков судов, а в отрасли может остаться одна лишь «Звезда», мощностей которой уже не хватает даже на текущие заказы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4186730>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.12.26; УРАЛЬСКИЙ СК ПРЕДЛОЖИЛ ОБОРУДОВАТЬ ВСЕ ПАССАЖИРСКИЕ СУДА РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ

Уральское следственное управление на транспорте Следственного комитета России направило предложение в Министерство транспорта РФ по корректировке норм обеспечения пассажирских судов ремнями безопасности после того, как в сентябре судно село на мель на реке Малая Обь. Об этом 26 декабря сообщает ТАСС со ссылкой на заместителя руководителя управления Романа Кашина.

По его словам, согласно существующей нормативной базе, необходимость оснащения ремнями безопасности распространяется на суда, построенные и введенные в эксплуатацию до 2016 года. В эту категорию, отметил Кашин, судно «Метеор» не попадало.

«В связи с чем мы направили предложение в Министерство транспорта РФ для проработки вопроса об оснащении всех водных судов ремнями безопасности», — заявил представитель ведомства в ходе пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС.

Кашин добавил, что предложение было поддержано центральным аппаратом СК.

14 сентября теплоход «Метеор», направлявшийся из поселка городского типа Березово в Ханты-Мансийск, сел на мель на реке Обь, в районе поселка Перегребное. На борту судна находились 54 пассажира и шесть членов экипажа, из них восемь пострадали.

<https://iz.ru/958686/2019-12-26/uralskii-sk-predlozhit-oborudovat-vse-passazhirskie-suda-remniami-bezopasnosti>

RNS; 2019.12.26; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ МОЖЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ КРУИЗ У БЕРЕГОВ КРЫМА

Китайская компания рассматривает возможность покупки лайнера, чтобы организовать круиз вдоль черноморского побережья Крыма и Краснодарского края, заявил журналистам глава комитета Госсовета республики по туризму, курортам и спорту Алексей Черняк.

«Рассматривают вопрос покупки круизного лайнера, который бы курсировал вдоль черноморского побережья Краснодарского края и Крыма. Компания не бедная, каждый год они отправляют из Китая до пяти миллионов туристов», — приводит «Крыминформ» слова Черняка.

По словам депутата, эта компания видит в Крыму большую перспективу, это направление для бизнеса им очень интересно.

Черняк рассказал, что на этой неделе в парламенте Крыма прошла встреча с инвесторами из Китая. Китайские предприниматели выразили также большую заинтересованность в организации яхтенных марин, поскольку эта «ниша практически не занята».

<https://rns.online/transport/Kitaiskaya-kompaniya-mozhet-organizovat-kruiz-po-Krimu-2019-12-26/>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.27; ЗАТЯЖНАЯ ПРОСТУДА В ВОЗДУХЕ; КАК РОССИЙСКИЙ АВИАРЫНОК ЗАВИС НА ПОРОГЕ КРИЗИСА

Российский авиарынок весь год прожил в ожидании кризиса — если не от скачка цен на топливо в 2018 году, так от запрета полетов в Грузию. Однако в итоге ни одна авиакомпания не обанкротилась. Наоборот, перевозки продолжили уверенно расти вопреки удорожанию билетов и снижению доходов населения. Даже катастрофа единственного нового российского самолета SSJ100 к значимым последствиям не привела. Тем не менее проблемы до сих пор не решены, факторы риска сохраняются, и отрасль зависла в предкризисном состоянии.

2019 год мог подтвердить наметившуюся закономерность: каждый нечетный год с российского рынка авиaperевозок уходит крупный игрок. Начало положила в 2015 году «Трансаэро», тогда вторая в стране и прямой конкурент «Аэрофлота», 2017 год запомнился уходом «ВИМ-Авиа». Поскольку в 2018 году авиакомпании получили рекордный общий убыток в 51 млрд руб., все предпосылки к продолжению тенденции были и теперь. Да и очевидный кандидат тоже был — Utair с долгом перед банками в 56,5 млрд руб. и первым дефолтом еще в канун Нового года (потом в течение года последовали второй и третий). Но компания устояла, по расчету ли кредиторов или политической воле, до сих пор остается неясным.

Особенно удивительным выглядит отсутствие громких банкротств на фоне того, что никакой существенной господдержки отрасль за год не получила, хотя участники рынка активно ее добивались: жаловались, умоляли, угрожали. Даже после того, как в июне президент Владимир Путин в ходе прямой линии признал наличие проблемы скачка цен на авиакеросин и необходимость ее решения, вопрос о компенсациях перевозчикам заблудился в кабинетах чиновников. Никаких денег отрасль не получила и вряд ли уже может на них рассчитывать. Точно так же спустили на тормозах в никуда компенсации потерь авиаторов за остановленные государством полеты в Грузию.

Такое индифферентное, если не выразаться крепче, отношение властей к бедам гражданской авиации объясняется, видимо, тем, что правительство никакого кризиса в отрасли не наблюдает. Ну то есть, вероятно, до выделения реальных денег дойдет, только если начнут прямо страдать пассажиры.

Между тем по итогам 2019 года отрасль снова ждет убыток, пусть и не рекордный — 35–40 млрд руб. на всех. И в новый год она вступает в хронически болезненное состояние: цены на керосин перестали расти, но и не снизились до значений, позволивших бы большей части авиакомпаний выйти в прибыль. Благополучие пассажиров тоже не улучшается.

Единственный фактор, который держит авиарынок на плаву,— растущие более чем на 10% в год объемы перевозок. Они увеличиваются, несмотря на удорожание билетов и на фоне стагнации доходов населения. Этот странный, парадоксальный рост, возможно, объясняется появлением нового поколения пассажиров, для которых путешествия стали важной статьей расходов, более приоритетной, чем финансовые накопления или приобретение автомобилей и недвижимости. Вопрос теперь в том, насколько это весомый фактор и как долго он будет определять жизнь отрасли.

История авиации знала много примеров, когда авиакомпании долго жили на грани рентабельности или временами даже за ней. В США, например, конец именно такому периоду положили теракты 11 сентября, когда нескольких недель запрета на полеты хватило для перехода крупнейших игроков в стадию банкротства. Последовавший затем кризис продолжался около 15 лет, в результате произошла консолидация рынка, выжившие разделили между собой направления и подняли цены до уровня, обеспечивающего устойчивую маржинальность. Аналогичный процесс, по мнению экспертов, идет сейчас в Европе, сопровождаясь банкротствами перевозчиков.

В результате строить прогнозы о развитии российского авиарынка даже только в 2020 году почти невозможно. Болезненное состояние отрасли может затянуться, но может и быстро обернуться жестким кризисом в результате появления какого-нибудь малопредсказуемого «черного лебедя».

<https://www.kommersant.ru/doc/4186728>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ; 2019.12.26; АЭРОДРОМЫ С ИНТЕЛЛЕКТОМ

Это неотъемлемая составляющая развития отрасли.

Аэропортовая и, соответственно, аэродромная проблематика поднимается Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) не в первый раз. Если быть точным – в восьмой. Именно такой по счету стала Международная конференция «Проектирование, строительство и эксплуатация аэропортов – 2019». Организатор все точнее фокусирует темы, их последовательность и настойчиво предлагает решения по устранению препон, мешающих активному развитию сегмента.

«Умный» аэродром

Тема «умного» аэродрома всегда сопровождает выступления начальника управления мониторинга аэродромов ФГУП АГА(А) Владимира Попова. Оно и понятно – и должность соответствует, и время требует. «Мир в целом, и наша страна в частности, переживает важнейший и интереснейший период – период цифровой трансформации. Информационные технологии развиваются очень стремительно во всех сферах деятельности, в том числе в транспортной отрасли, и на авиационном транспорте в частности. В этих условиях пересматриваются сами принципы управления аэропортами, которые все больше опираются на интеллектуальные технологии и цифровизацию», – отмечает он.

ФГУП АГА(А) неплохо оснащено для проведения эффективной работы по оценке состояния аэродромных покрытий. Каждый год на объектах предприятия работает передвижная аэродромная лаборатория, оснащенная лазерными сканерами для измерения продольной и поперечной ровности, видеокамерами, способными на высокой скорости фиксировать дефекты на аэродромных покрытиях. Это современное оборудование позволяет с высокой производительностью и точностью проводить диагностику построенных и эксплуатируемых объектов, накапливать данные в цифровом виде для аналитических функций.

То есть в основе нового оборудования лежит цифра. Чего же еще?

Это только начало, утверждает докладчик, мизерная толика того, что предстоит сделать. Сегодня уже никого не надо убеждать в экономической эффективности информационных и телекоммуникационных технологий. Решение принято на высшем государственном уровне: в майском указе Президента РФ сформулирована национальная цель – обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике, а среди перечисленных задач предусмотрено преобразование приоритетных отраслей экономики,

включая строительство, городское хозяйство, транспортную инфраструктуру, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений.

Национальным проектом федерального масштаба, принятым в России в 2018 году, является Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сокращенно КПМИ. Это еще один из 13 программных документов, которые были предусмотрены Указом Президента России о национальных проектах. Правительство РФ определило цели и задачи на период до 2024 года по всем стратегическим направлениям, в том числе и по КПМИ, среди которых и использование информационных и телекоммуникационных технологий при его исполнении.

К основным сквозным технологиям работы с данными, планируемыми к применению в рамках реализации плана, относятся: геоинформационные технологии и высокоточная навигация с применением автоматизированного зависимого наблюдения; технологии информационного проектирования и моделирования (BIM); цифровые двойники – виртуальные образы объектов, а также многие другие цифровые технологии.

В целях организации единого системного подхода и эффективного внедрения технологий информационного моделирования в сфере транспортного строительства распоряжением министра транспорта РФ в декабре прошлого года создана рабочая группа. В ее состав вошли представители департаментов **Минтранса** России, подведомственных федеральных агентств, а также проектных и строительных организаций всех видов транспорта.

Известно, что ФГУП АГА(А) не первый год внедряет те самые BIM–технологии, позволяющие ускоренно и с высокой точностью вести строительство плоскостных сооружений аэродромов. Об этом Владимир Попов заявлял неоднократно. Чем же отличаются от BIM–технологий технологии цифрового моделирования?

Цифровая модель аэродрома необходима не только для его строительства, считает Владимир Попов. Колоссальные преимущества использование цифровых моделей дает на этапе эксплуатации. Это прежде всего повышение эффективности производственных активов, сокращение операционных издержек, новые возможности для выполнения прогнозных анализов, планово–предупредительных ремонтов и техобслуживания (на основе прогнозов). Инновационные технологии диагностики, управления, анализа в виртуальном пространстве – все то, что кардинально меняет традиционную деятельность и делает аэродром «умным», интегрирует в себе цифровая модель аэродрома.

Но... пока ни один аэропорт Российской Федерации не имеет информационной модели аэродрома, его цифрового виртуального двойника, созданного в процессе проектирования. В зарубежных странах очень ограниченное число аэропортов имеют информационные модели, созданные с начала их жизненного цикла. Аэродромная сеть сформирована, все запроектировано и построено без информационного моделирования.

Что делать?

«У нас нет другого выхода, как только осуществлять оцифровку уже построенных аэродромов,– утверждает Владимир Попов, с убедительной наглядностью приводя сравнение. – Многие из нас носят фитнес–браслеты и знают в любой момент времени показатели здоровья нашего организма. У аэродромов нет фитнес–браслетов. К сожалению, объективные цифровые показатели эксплуатационно–технического состояния редко измеряются, и мы очень мало знаем о текущем состоянии вверенного нам аэродрома. Мы не знаем, какими цифровыми показателями характеризуются в настоящее время покрытия ВПП, РД, перронов, искусственное основание, грунты, водосточно–дренажная сеть и прочее. Каков уровень грунтовых вод и показатели их агрессивности? Как сегодня воспринимают нагрузки конструктивные слои и какие деформации они вызывают, как отражаются воздействия разрушающих факторов на прочности, несущей способности, ровности, дефектности, остаточном ресурсе и других ключевых показателях?»

В адрес предприятия нередко приходят письма с просьбой о включении того или иного объекта в план реконструкции или капитального ремонта. Аргументы о состоянии объекта, как правило, субъективного характера – много дефектов, покрытия уже давно в эксплуатации и выработали свой ресурс. Но не приводится информация о том, сколько взлетно–посадочных операций совершено и каково численное значение остаточного

ресурса покрытия по его наработке, сколько приложений расчетной нагрузки состоялось, какова динамика изменения ключевых показателей аэродрома во времени – по месяцам или хотя бы по годам эксплуатации. Нет ссылок на цифровую модель аэродрома и координатно закрепленные показатели ровности, прочности, дефектности и прочие. В таком виде сложно будет доказать необходимость выделения средств в Минфине и в Минэкономразвития России. Трудно без такой доказательной документации обосновать и прогнозный план финансирования капитального ремонта или реконструкции.

В целях цифровой трансформации аэропортовой деятельности, совершенствования системы мониторинга показателей состояния элементов аэродромной инфраструктуры и определения динамики изменения эксплуатационно–технического состояния на основе цифровых технологий необходимо создание цифровых моделей аэродромов, не устает утверждать Владимир Попов. Это, как выяснилось, не дорого и не требует много времени, считает он. Сегодня аэродром можно отсканировать за 3–5 часов (в зависимости от площади), а в дальнейшем скорость проведения работ по оцифровке будет возрастать, а стоимость – уменьшаться.

Но на пути внедрения цифровых технологий в аэродромной деятельности есть серьезные трудности. Это отсталая нормативно–техническая база проектирования, строительства и эксплуатации аэродромов. Новые технологии не обеспечены ГОСТами, отсутствуют в СП и ФАПах. Нет стандарта на цифровой аэродром. По мнению выступавшего, наиболее действенным было бы применение специального нормативно–правового регулирования, стимулирующего внедрение определенных технологических решений.

Проблема и в высоком уровне износа объектов аэродромной инфраструктуры, отсутствии механизмов финансирования капитальных ремонтов. В условиях недостаточности ресурсов для решения самых насущных проблем вопросы перспективного развития не могут пока стать приоритетом в работе некоторых операторов аэродромов. Крайне важным в этой ситуации является возможность создания многосторонней системы финансирования технологических проектов. Таким образом, мы плавно переходим к следующим двум современным вызовам.

Слабым звеном является и недостаточное вовлечение внебюджетных источников для финансирования технологических проектов – средств операторов, а также бизнес–структур, развивающих «умные» технологии и внедряющих продукты нового поколения. Не менее важно и отсутствие специальных федеральных программ в области «умной» аэропортовой деятельности.

Создание цифровой модели аэродрома позволит перейти на качественно новый уровень управления его состоянием, увеличить производительность труда, сократить время на принятие управленческих решений, повысить достоверность, доступность и наглядность информации, автоматизировать решение аналитических задач, облегчить ввод, обработку и хранение данных. «Умный» аэродром может без участия человека подсчитать количество взлетно–посадочных операций и ранжировать их по типам самолетов, а самое главное – определить их вес. Исходя из количества приложенных нагрузок на аэродромные покрытия «умный» аэродром может без оператора, сам посчитать остаточный ресурс покрытий до реконструкции.

Владимир Попов уверен, что в условиях разворачивающейся в нашей стране технологической революции интеллектуализация процессов аэродромной деятельности, осуществляемая в рамках активно развивающейся концепции «умных» аэропортов, – неизбежная перспектива для всех аэропортов вне зависимости от их особенностей. Сращивание концепции «умного» аэропорта и процессов цифровой трансформации, происходящее в России и мире, – уже случившаяся реальность. Это означает, что долгосрочная стратегия развития для аэропортов неминуемо связана с реализацией данного подхода.

Гильотина не избавит от головной боли

Одним из первых пунктов в перечне трудностей Владимир Попов назвал отсталую нормативно–техническую базу проектирования. И это не удивительно. За проблему взялись на самом высоком уровне. В сентябре глава Кабмина РФ подписал поручение о подготовке перечня правовых актов СССР и РСФСР для признания их утратившими силу или не действующими с 1 февраля 2020 года. Минюсту России поручено подготовить

соответствующий проект постановления Правительства РФ к 15 ноября. Завершить процесс предполагается к 2021 году. Дмитрий Медведев отметил, что аппарату правительства совместно с экспертами–юристами и Минюстом предстоит провести очень тонкую работу, чтобы понять, что должно остаться, а что – уйти.

Бизнес задумался: что останется, а что уйдет? Немаловажен и вопрос – что подлежит актуализации?

В последнее время эта тема проходит чуть ли не основным рефреном при обсуждении нормативно–правовой проблематики. Не стала исключением и площадка ЦСР ГА. Важной темой представляется не только для реализации проекта «умный» аэродром. «Поумнеть» надлежит и аэропортовой инфраструктуре.

И большие воздушные гавани «умнеют» на глазах. Здесь вам и интеллектуальные системы диагностики, учета и дистанционного управления сетями тепло–, водо–, электроснабжения на основе онлайн–данных с датчиков и сенсоров, и управление дорожным движением и паркингами с помощью перемещаемых барьеров, автоматических шлагбаумов, и многое другое...

У малых аэропортов, становление которых на этапе расширения маршрутных сетей и, соответственно, пространственного развития страны видится более важным, задачи куда прозаичнее. Им бы «приодеться и переобуться», то есть достроиться или дореконструироваться. И сделать это непросто, утверждает главный архитектор ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» Светлана Безбородова. Помимо абсурдных эксплуатационных тисков они обложены алогичной мешаниной старых и не очень стандартов еще на этапе проектирования. Тема очень сложная, запутанная и даже слезоточивая, сокрушается она.

Современное состояние нормативной документации при проектировании зданий аэровокзалов туманно и противоречиво, говорит Светлана Безбородова. Строительные нормы и правила, все эти СНИПы, СП, ГОСТы, СанПины и прочее слишком часто меняются, не содержат многих нужных позиций (например, строительство из дерева) и не стыкуются между собой. Ведомственные нормы технологического проектирования: руководства, пособия, рекомендации, методики и другое – разработаны в конце 80–х, еще в СССР. Но, отмечает докладчик, несмотря на ряд избыточных (например, состав и параметры концессий) и отсутствующих требований, основным современным параметрам они соответствуют, включая расчетные методики. В ряде стран СНГ они были актуализированы постановлением правительств, а у нас применяются «по умолчанию».

Есть еще и документы **Минтранса**, а также международные стандарты ИКАО – отдельные главы: «Безопасность», «Руководство ИАТА по проектированию и развитию аэропортов» (Airport Development Reference Manual), актуальные версии. Причем в ИАТА нет русской версии, но заказчики всегда их указывают, так как они лежат в основе международной системы качества обслуживания пассажиров – ASQ.

Немало еще пособий, рекомендаций, дополнений и прочего...

Следовательно, основные проблемы связаны с обновлением и актуализацией нормативной базы. Например, в США, по словам Светланы Безбородовой, не только очень детальная нормативная база по всем направлениям аэропорта, но, кроме этого, регулярно под эгидой Федерального авиационного управления транспортных исследований (BOARD) США выпускаются так называемые отчеты по всем комплексам и параметрам аэропорта и АВК: навигации, планировке, инновациям, даже по сануэлам. На сегодняшний день их более сотни. Есть даже разделы, посвященные исключительно сануэлам.

А что же у нас? Нормативные документы меняются очень часто и не увязаны между собой, и нередко через 1–2 года после сдачи объекта заказчик получает предписания о необходимости его приведения в соответствие с противопожарными нормами. Отводятся короткие сроки на переработку документа, недостаточные для анализа проблемных ситуаций, утвержденных СТУ и фактических проектных решений, что влияет в итоге на качество проектной документации. Нормативные документы разрабатываются либо корректируются на тендерной основе, зачастую неспециализированными организациями, без привлечения профильных специалистов.

Печально, что документы не увязываются со смежными, не учитывают мировой опыт, не содержат необходимые разделы. Часто меняется структура СП (свод правил в проектировании), то есть какие-то нормы объединяют, а какие-то разделяют.

Немало дублирующих бумаг. Например, для применения деревоклееных конструкций, актуальных в РФ, необходимо обращаться к двум вариантам СТУ (специальные техусловия): «определение огнестойкости деревоклееных конструкций» и «обеспечение пожарной безопасности», в то время как в СССР были типовые проекты из дерева для небольших зданий. По ряду позиций отсутствуют российские методики расчета (остекление и др.) – где опять необходима разработка СТУ.

Проблематично внедрение инноваций – многие новые идеи и решения не стыкуются с действующими нормами в связи с жестким регламентированием. Необходима стимуляция этой темы, в том числе возврат понятия «объект экспериментального проектирования».

Много нареканий в отношении ФЗ № 16, где требования к проектным технологическим и организационно-эксплуатационным решениям не разделены структурно.

Светлана Безбородова рассказала, что в середине прошлого года в адрес института поступили запросы из Минстроя, ФАУ «ФЦС», ФАВТ, ВНИИС с просьбой указать, какие из документов следует отменить, какие изменить, а какие актуализировать. В ответ институтом были направлены следующие обстоятельные рекомендации:

- предложения по разработке методических материалов по применению нормативных технических документов при проектировании и строительстве зданий и сооружений на 2019 год;
- предложения по проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для развития нормативной базы технического регулирования в строительстве на 2019 год;
- предложения по проведению мероприятий по мониторингу и анализу действующих нормативных технических документов в сфере строительства в целях разработки предложений по актуализации и обеспечению согласованности соответствующих документов на 2019 год;
- схема корректировки существующей нормативной документации для объектов аэропорта.

Получены ответы, что предложения включены в план. Реально же приступил к реализации только Минстрой, провел тендер среди организаций своей структуры, который выиграло АО «ЦНИИПромзданий». Вообще-то, разрабатывать нормы в области строительства авиационных зданий и сооружений должны специалисты именно этого проектного сегмента, но в данном случае работает опытная в области создания норм фирма, что несколько упрощает проблему.

Однако дело в том, что Минстрой может разрабатывать только свод правил, то есть СП «Здания и комплексы аэровокзальные. Правила проектирования», которые не содержат технологических требований и параметров. Значит, потребуется еще один соответствующий кондуит. Кто, а главное – когда его разработает?

Важно при создании новых норм систематизировать требования в соответствии с классом аэропортов и не предъявлять к малым конструкциям IV–V классов избыточные стандарты. Сегодня чрезвычайно актуальна необходимость быстрой «реабилитации» малых региональных аэропортов. Необходим документ с перечнем минимальных параметров для таких объектов.

Отдельная тема – согласование проектов. Это серьезная головная боль. Обобщенно пожелания проектировщиков можно уместить в одно предложение: целесообразно оставить дополнительное согласование только при изменении решений, связанных с безопасностью объекта.

Выступление представителя Аэропроекта заинтересовало главного эксперта департамента бюджетирования и транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Александра Терентьева. «Поможет ли так называемая правовая гильотина избавиться от нагромождения норм?» – задается вопросом он. И отвечает: «Прежде всего, нужны систематизация всех документов, увязка их между собой».

На вопрос о целесообразности разработки типовых проектов для малых аэропортов Светлана Безбородова высказалась несколько скептически, обосновывая свои сомнения большими климатическими отличиями регионов страны.

Сложилось впечатление, что систематизацией норм и правил в данной области занимаются все и никто. Возник простой вопрос: существует ли некий орган, которому следует делегировать данную проблему?

Ответить на него взялся Владимир Попов. «За своды правил ответственен Минстрой, – говорит он, – за ГОСТы – Росстандарт, Федеральные авиационные правила – прерогатива **Минтранса**. В идеале все нормотворчество должно быть связано одной госпрограммой обновления нормативной документации федерального органа исполнительной власти, в данном случае – **Минтранса**. Тогда все будет управляемо».

«Все эти вопросы следует обязательно поднимать в привязке к Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры как приоритетному проекту развития страны в целом. И указывать при этом, что непринятие тех или иных нормативных актов и отсутствие обновления соответствующей базы могут привести к срыву ввода тех или иных объектов, указанных в КППИ. Это очень важно!» – подчеркнул, подытоживая тему, Александр Терентьев.

<http://transportrussia.ru/item/5349-aerodromy-s-intellektom.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.26; ФАС ПРЕДУПРЕДИЛА ЮТЭЙР В СВЯЗИ С БОЛЬШОЙ РАЗНИЦЕЙ В ЦЕНАХ ЗА ОДИНАКОВЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ИЗ КУРГАНА В МОСКВУ

Управление ФАС по Курганской области (УФАС) обнаружило признаки нарушения закона о защите конкуренции в действиях авиакомпании "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR), которая, предоставляя одинаковые условия полета из Кургана в Москву, продавала пассажирам билеты со значительной разницей в цене, сообщила **пресс-служба** УФАС.

"Разница в уровне тарифов, например, категории "Минимум" составляет 17,5 тыс. рублей. Аналогичная ситуация с категориями "Премиум" и "Оптимум", имеющими идентичные условия применения, но отличающиеся по стоимости", - говорится в пресс-релизе.

По данным УФАС, авиаперевозчику было направлено предупреждение о необходимости прекращения действий по установлению различных тарифов при одинаковых условиях их применения.

Согласно сообщению, заявления граждан на высокую стоимость билетов по маршруту Курган-Москва-Курган поступили в антимонопольную службу еще в августе 2019 года. Цена билета в летний период, по мнению заявителей, была выше в 6,2 раза билетов иных авиаперевозчиков, осуществляющих полеты в Уральском федеральном округе. При этом приобрести билеты альтернативного перевозчика в Кургане не представляется возможным, поскольку авиакомпания "ЮТэйр" является единственной в регионе, оказывающей услуги пассажирских перевозок воздушным транспортом.

Как сообщалось, с февраля 2020 года приступить к выполнению регулярного рейса по маршруту Москва - Курган планирует также авиакомпания "Икар" (торговая марка Pegas Fly).

Глава Росавиации Александр Нерадько в ходе визита в Курган в ноябре заявил о необходимости реконструкции местного аэропорта и развития его маршрутной сети.

ТАСС; 2019.12.26; AIR BALTIC И SMARTWINGS НАЧНУТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В РИГУ И ПРАГУ

Две иностранные авиакомпании - Air Baltic и Smartwings - начнут выполнять рейсы в Ригу и Прагу из аэропорта Кольцово в Екатеринбурге в 2020 году. Об этом ТАСС сообщили в четверг в **пресс-службе** аэропорта.

"Аэропорт Кольцово находится в постоянном контакте с несколькими десятками иностранных авиакомпаний. Договоренности о начале полетов в 2020 году достигнуты с Air Baltic - в Ригу и Smartwings - в Прагу. В следующем году возможен приход одного из крупнейших европейских лоукостеров. В целом мы наблюдаем тенденцию замещения иностранных перевозчиков российскими", - рассказали в **пресс-службе**.

В настоящее время, уточнил собеседник агентства, регулярные рейсы в Кольцово выполняют 10 иностранных авиакомпаний. В 2018 году их было 13: рейсы турецкого перевозчика Atlasglobal в Анталию и Czech Airlines в Прагу замещены рейсами отечественных авиакомпаний, приостановлены рейсы Air Moldova в Кишинев.

Аэропорт Кольцово является одним из лидеров по развитию внутрироссийских перевозок в обход Москвы. Пассажирам Кольцово доступны прямые перелеты в более 40 городов России, семь из которых находятся в Сибирском федеральном округе.

<https://tass.ru/ural-news/7428253>

ТАСС; 2019.12.26; СЕРИЙНАЯ СБОРКА САМОЛЕТОВ МС-21 НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Сборка серийных гражданских самолетов МС-21 начнется в 2020 году, сообщили ТАСС в пресс-службе госкорпорации "Ростех".

"Сборка серийных самолетов начнется в 2020 году. В 2021 году планируются первые поставки МС-21 заказчикам", - отметили в госкорпорации. По данным Ростеха, панели и агрегаты уже производятся и поставляются участниками кооперации на завод в Иркутске. В августе вице-премьер РФ Юрий Борисов сообщал, что рассчитывает на начало серийного производства пассажирских самолетов МС-21 в 2021 году.

Объединенная авиастроительная корпорация планирует в 2021 году поставить шесть гражданских самолетов МС-21, в 2022 году увеличить производство вдвое, в 2023 году довести его до 25 самолетов, сообщил советник гендиректора ОАК Валерий Окулов. В середине ноября глава ОАК Юрий Слюсарь заявлял, что корпорация намерена довести ежегодное производство МС-21 до 120 самолетов. Пока мощности производства позволяют выпускать 70 самолетов в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7428201>

ТАСС; 2019.12.26; ПОСТАВКИ "АЭРОФЛОТУ" ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПАРТИИ SSJ-100 МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2019 ГОДУ

Поставки "Аэрофлоту" дополнительной партии из 100 самолетов Sukhoi Superjet (SSJ-100) могут начаться уже в 2019 году, сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

"Мои коллеги - мой заместитель сейчас как раз находится в Комсомольске-на-Амуре, гендиректор ОАК там находится - собственно и по причине авиационного происшествия, и в том числе (планируется обсуждение - прим. ТАСС) вопросов, связанных с передачей (SSJ-100) "Аэрофлоту". Я надеюсь, что какое-то количество самолетов - не буду заранее предвещать - мы постараемся передать именно в этом году", - сказал он.

Сейчас у "Аэрофлота" 49 самолетов этой модели. В июне 2019 года гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев заявлял о планах компании взять в лизинг еще 100 таких самолетов. На данный момент известно, что поставку пяти из них профинансирует "ВЭБ-Лизинг", еще пяти - Сбербанк. Планировалось, что поставки будут производиться с 2019 до 2026 года.

Ранее газета "Ведомости" сообщила, что старт поставок затянулся потому, что госкорпорация "Ростех" долго согласовывала гарантию остаточной стоимости самолетов. Без гарантии остаточной стоимости банки отказываются финансировать покупку SSJ-100, отметило издание.

Как сообщили ТАСС сегодня в Ростехе, корпорация выступит поручителем в рамках сделки с "Аэрофлотом" по поставке самолетов SSJ-100 по гарантии остаточной стоимости. Гарантия предполагает возможность продажи самолетов за 40% от первоначальной стоимости через 12 лет.

Механизм гарантии остаточной стоимости предполагает гарантию покупателю возможности продать самолет через определенный срок за фиксированный процент от цены покупки.

<https://tass.ru/ekonomika/7428305>