



Ежедневный мониторинг СМИ

8 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; НАЧИНАЕТСЯ ПРОДАЖА БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В КРЫМ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.11.07; ПОЕЗД ПЕТЕРБУРГ - СЕВАСТОПОЛЬ ВОЗРОДИТ ИСТОРИЧЕСКИЙ МАРШРУТ	4
ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.06; БЕШЕННЫЕ САМОКАТЫ ПРЕОДОЛЕЛИ КРАСНУЮ ЛИНИЮ: АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ТРАНСПОРТ ВНЕСУТ В ПДД	5
КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.11.08; ПОПУТЧИКОВ ПОДБИРАЮТ СИЛОВИКИ; ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕГУЛИРОВАНИИ КАРПУЛИНГА ВЫЗВАЛ РАЗНОГЛАСИЯ	6
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.08; ШТРАФЫ ПЕРЕВОДЯТ НА ИНОСТРАННЫЙ ЯЗЫК; МВД ПОДГОТОВИЛО ПЛАН МЕР ДЛЯ УЖЕСТОЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИНОСТРАНЦАМИ НА ДОРОГАХ	7
РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; СТОИМОСТЬ БИЛЕТА НА МЦД БУДЕТ ОДИНАКОВОЙ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ ПОЕЗДОВ	9
RNS; 2019.11.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО НОВОМУ МАРШРУТУ ОТ ОДИНЦОВО	9
ГТРК «ВЛАДИВОСТОК»; 2019.11.07; МИНТРАНС: ДЕНЬГИ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ВЫДЕЛЯТ ДО КОНЦА ГОДА	10
РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; ЖИТЕЛИ КОЛЫМЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ВЗВИНЧИВАНИЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В МОСКВУ	11
ТАСС; 2019.11.07; МИНЭНЕРГО: ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ БАМА И ТРАНССИБА ПОТРЕБУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МОЩНОСТЕЙ	12
ТАСС; 2019.11.07; МЕДВЕДЕВ: КАБМИН НАПРАВИТ 15 МЛРД РУБЛЕЙ 36 РЕГИОНАМ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОГ	12
ТАСС; 2019.11.07; ПРОФИЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ОТМЕНУ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ	12
ТАСС; 2019.11.07; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И НИИ ТСК ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ БИТУМОВ	13
ТАСС; 2019.11.07; ТУВА И ХАКАСИЯ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СВЯЗЫВАЮЩУЮ ОБА РЕГИОНА ДОРОГУ	13
ТАСС; 2019.11.07; В ПРИАМУРЬЕ ДЛЯ ПРОПУСКА ПАВОДКОВЫХ ВОД ПОСТРОИЛИ НОВЫЙ МОСТ ВЗАМЕН АВАРИЙНОГО	14
ПРАЙМ; 2019.11.07; ВЕДОМСТВА РФ И КАЗАХСТАНА ПОДПИСАЛИ ПРОГРАММУ ПО ПУНКТАМ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ	15
ТАСС; 2019.11.07; ПОГРАНПЕРЕХОДАМ МЕЖДУ РФ И КАЗАХСТАНОМ НЕОБХОДИМА МОДЕРНИЗАЦИЯ - ТОКАЕВ	15
RNS; 2019.11.07; ОРЕШКИН ЗАЯВИЛ О ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С КАЗАХСТАНОМ	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.11.07; ЦИФРОВАЯ МНОГОЛИКОСТЬ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ; В МОСКВЕ ПРОШЕЛ IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ. ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА»	16

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ОТКРОЕТ ВТОРОЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПО РАЗВИТИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ; ПОЧЕМУ ВАЖНО РАЗВИВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ СЕВЕРО–ЗАПАДНОГО БАССЕЙНА	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ «PRO/ДВИЖЕНИЕ.1520» ПРОШЕЛ В СОЧИ.....	26
RNS; 2019.11.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВЕРОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РФ И МОЛДАВИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2020Г	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ЗАКОНА О СТРАХОВАНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗОВ...31	31
ПРАЙМ; 2019.11.07; ГД ПРОДЛИЛА РАБОТУ СОГЛАСИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ ПО ЗАКОНОПРОЕКТУ О ВЗВЕШИВАНИИ БОЛЬШЕГРУЗОВ	32
ТАСС; 2019.11.07; ДУМА ОДОБИЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДЛЯ КРУПНОГАБАРИТНОГО АВТОТРАНСПОРТА.....	32
ТАСС; 2019.11.07; ГОТОВНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ СОСТАВЛЯЕТ 81%	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; СТРУКТУРА АФК «СИСТЕМА» И СБЕРБАНКА ОТКРЫЛА МОСТ И РАЗВЯЗКУ НА ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ ЗА 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫБИРАЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА КАЛУГИ НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА 12,5 МЛРД РУБ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; МОСТ ЧЕРЕЗ СЕВАСТОПОЛЬСКУЮ БУХТУ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПОЧТИ В 50 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИК.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; ИССЛЕДОВАНИЕ: ТРЕТЬ РОССИЯН ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; В ЕВРОПЕ В ФЕВРАЛЕ НАЧНУТ ИСПЫТЫВАТЬ РОССИЙСКИЕ БУДИЛЬНИКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ	36
РБК; 2019.11.07; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ НОВОЙ ВЕТКИ КАНАТНОЙ ДОРОГИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РЖД В 2020 Г. ГОТОВЫ СОКРАТИТЬ РЕМОНТНЫЕ «ОКНА» НА ВОСТОКЕ, ЖДУТ ИДЕЙ ПО «УЗКИМ МЕСТАМ».....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ АРМЕНИИ «ПОДУМАТЬ НАД АЛГОРИТМАМИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ» ЕЕ Ж/Д СЕТИ.....	38
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.08; ВАГОНЫ НЕ НАХОДЯТ СЕБЕ МЕСТА; ИХ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЯТСЯ К РЕЗКОМУ СНИЖЕНИЮ СПРОСА.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2019.11.07; ПОДНЯЛИ ЯКОРЯ; АСТРАХАНСКИЕ СУДОСТРОИТЕЛИ УВИДЕЛИ В ГОСПОДДЕРЖКЕ ПЕРСПЕКТИВЫ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; «ЮТЭЙР» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАВАТЬ ШКОЛЫ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ НА БАЗЕ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ	41
ТАСС; 2019.11.07; НА ЯМАЛЕ ОТКРОЮТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТА С 2020 ГОДА	42
ТАСС; 2019.11.07; АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ГОРНО-АЛТАЙСКА РЕКОНСТРУИРУЮТ К ЛЕТУ 2021 ГОДА	42

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2019.11.07; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСТИЛ ОНЛАЙН-СИСТЕМУ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ВРЕМЕНИ СОГЛАСОВАНИЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	43
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.08; В ЕГИПТЕ НЕДОВОЛЬНЫ УСИЛИЯМИ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ	44
RNS; 2019.11.07; «ИРАЭРО» ДОБИЛАСЬ ВЗЫСКАНИЯ С РОСАВИАЦИИ 5 МЛН РУБЛЕЙ НЕВЫПЛАЧЕННЫХ СУБСИДИЙ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; «ДОЧКА» УЗГА К 2020Г НАДЕЕТСЯ СОГЛАСОВАТЬ С МИНПРОМТОРГОМ ОБРАЗ РАЗРАБАТЫВАЕМОГО НА СМЕНУ АН-2 САМОЛЕТА	45
ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; АЭРОПОРТ ОМСКА В 2019Г НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ	46

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; НАЧИНАЕТСЯ ПРОДАЖА БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В КРЫМ

Продажа билетов на пассажирские поезда в Крым, движение которых запустят в конце декабря, стартуют в пятницу, 8 ноября, сообщила компания «Гранд Сервис Экспресс», которая выбрана оператором этих перевозок.

Пассажиров будут перевозить именные составы дальнего следования «Таврия». Выбрать и оплатить билеты можно как в железнодорожных кассах, так и на сайте компании-перевозчика.

Стоимость проезда из Москвы в Симферополь в вагоне купе стартует от 2966 рублей, в СВ - от 9952 рублей. Из Санкт-Петербурга до столицы полуострова в плацкарте можно добраться по цене от 3,5 тысячи рублей, в купе — от 3906 рублей.

Первый поезд в Крым поедет 23 декабря из северной столицы. «Таврия» (№7/8) сообщением Петербург — Севастополь отправится с Московского вокзала в 14:00 мск и пробудет в пути 43,5 часа. Всего на этот маршрут выйдут пять одноэтажных поездов, состоящих из купейных и плацкартных вагонов.

Москву с Симферополем свяжут четыре двухэтажных состава с вагонами купе и СВ (поезд №27/28). Движение запустят 24 декабря. Первая «Таврия» из Москвы отправится с Казанского вокзала в 23:45 мск и пробудет в пути 33 часа.

Ранее сообщалось, что для начала движения поездов дальнего следования закуплены 166 вагонов различного типа – двухэтажные, купейные и плацкартные. Кроме того, для ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД) закуплены тепловозы ТЭП70БС и электровозы ВЛ10. В КЖД в октябре отмечали, что инфраструктура вокзалов полуострова подготовлена для работы и приема пассажиропотока поездов дальнего следования. В частности, капитально отремонтированы все шесть вокзалов Крыма в Симферополе, Севастополе, Феодосии, Евпатории, Керчи и Джанкое, а также проведен текущий ремонт пассажирских зданий на железнодорожных станциях.

<https://ria.ru/20191108/1560694872.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/11/07/reg-cfo/otkryvaetsia-prodazha-biletov-na-poezda-iz-moskvy-i-peterburga-v-krym.html>

<https://crimea.ria.ru/society/20191107/1117596085/Stala-izvestna-data-starta-prodazhi-biletov-na-poezda-v-Krym.html>

<https://www.rbc.ru/society/07/11/2019/5dc43e489a794753863d9d04>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2019.11.07; ПОЕЗД ПЕТЕРБУРГ - СЕВАСТОПОЛЬ ВОЗРОДИТ ИСТОРИЧЕСКИЙ МАРШРУТ

Поезд №7/8 Санкт-Петербург - Севастополь с запуском в эксплуатацию железнодорожной части Крымского моста возродит исторический беспересадочный маршрут между двумя городами-героями. Историю этого поезда дальнего следования напомнил инфоцентр «Крымский мост».

Первый в истории поезд, который пройдет по Крымскому мосту и возобновит регулярные пассажирские перевозки между материком и полуостровом, тронется с Московского вокзала Петербурга 23 декабря в 14 часов по московскому времени. 2741 километра до Севастополя он преодолеет за 43,5 часа.

Как уточнили в инфоцентре, первый беспересадочный рейс из города на Неве в Севастополь был почти 125 лет назад. Но тогда дорога занимала целых трое суток. Спустя пять лет на маршрут вышел курьерский поезд. Он ходил по летнему расписанию и находился в пути чуть более двух суток.

После Октябрьской революции сообщение между двумя городами возобновилось, и к лету 1927 года поезд на полуостров ходил ежедневно. В 1930-е состав курсировал в основном летом, вплоть до июня 1941 года. Первый послевоенный поезд из Ленинграда прибыл в Севастополь в 1950 году.

26 мая 1959 года началась история легендарной «семерки» - поезда №7, что ходил из Ленинграда (Санкт-Петербурга) в Севастополь и обратно 55 лет подряд круглый год. За это время он перевез более 15 миллионов пассажиров. Скорый фирменный считался одним из главных символов Октябрьской железной дороги.

<https://rg.ru/2019/11/07/reg-ufo/poezd-sevastopol-peterburg-vozrodit-istoricheskij-marshrut.html>

ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.06; БЕШЕНЫЕ САМОКАТЫ ПРЕОДОЛЕЛИ КРАСНУЮ ЛИНИЮ: АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ТРАНСПОРТ ВНЕСУТ В ПДД

Обладатели электросамокатов, сигвеев, моноколес и гироскутеров станут полноправными участниками дорожного движения. Транспортные средства нового поколения официально внесут в правила дорожного движения и даже выделяют их в отдельную категорию. Поводом стали многочисленные аварии с участием альтернативного транспорта.

«Я вышла на середину, а там ехал электросамокат. Я замерла от страха, а он в меня врезался», — владелец электросамоката уехал, а у семилетней Кати — сотрясение и гематомы. Пострадавших в таких авариях — десятки.

«У меня здесь до сих пор шишка и на локте ушиб», — Наталью Гончарову тоже сбил электросамокат. По ее словам, когда такое транспортное средство едет с резкой скоростью, ты уже ничего не можешь предпринять, не можешь ни отпрыгнуть, ни отскочить.

Их становится все больше — сигвеев, моноколес и электросамокатов. Уже и сезон вроде бы закончился, а они с улиц не исчезают. Одни самокаты разгоняются примерно до семидесяти километров в час, другие модели до сорока, а третьи уже более мощные — до восьмидесяти километров в час. Использование даже такого не самоката, а «ракеты» закон пока никак не регулирует.

«Электросамокаты не внесены ни в технический регламент, ни в ПДД, пока что это считается пешеходом», — прокомментировал ситуацию руководитель общественного движения «Малый электротранспорт России» Александр Осипов.

Поправки в ПДД уже готовы — официальными участниками дорожного движения будут не только пешеходы, водители, пассажиры и велосипедисты. «Мы подготовили те самые изменения, которые определяют дополнительно еще пятую категорию дорожного движения — это лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности», — рассказал **заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта России Владимир Луговенко.**

Двигаться по краю проезжей части разрешат только на электросамокате. Его владелец должен быть старше четырнадцати лет, а аппарат оснащен светоотражателями. В пешеходных зонах можно будет ездить всем.

Сейчас скорость электросамокатов даже на тротуарах, среди пешеходов, ограничена только его мощностью. Новые правила устанавливают для таких средств индивидуальной мобильности максимум двадцать километров в час — это достаточно быстро и при этом вполне безопасно для всех участников дорожного движения.

Столкновение с пешеходом будет квалифицироваться как дорожно-транспортное происшествие. «При возникновении спорных ситуаций будет выясняться, нарушал ли человек, управляющий средством индивидуальной мобильности скоростной режим, который предусмотрен в правилах дорожного движения, или не нарушал. Если нарушал, то к нему применяются определенные штрафы», — рассказал Александр Осипов.

Общественники считают, что эти правила порядок на улицах не наведут. Есть только один выход: электротехника должна ездить только по велодорожкам.

Председатель центрального совета межрегионального общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов задается вопросом: «Как зафиксировать эту скорость — двадцать километров в час? У нас нет камер видеофиксации. Кто будет догонять, кто будет определять скорость столкновения?».

Этим летом электросамокаты изгнали с тротуаров во Франции. За нарушение штрафы — до полутора тысяч евро. В Германии такой транспорт тоже допускается только на велодорожки и проезжую часть, хотя водители этому не рады. Какой станет окончательная редакция российских правил, станет известно не раньше следующего года.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3207294#>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.11.08; ПОПУТЧИКОВ ПОДБИРАЮТ СИЛОВИКИ; ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕГУЛИРОВАНИИ КАРПУЛИНГА ВЫЗВАЛ РАЗНОГЛАСИЯ

У МВД, ФСБ, Минэкономики, Федеральной антимонопольной службы (ФАС) и Минкомсвязи появились замечания к законопроекту **Минтранса** о легализации карпулинга в России. Участники рынка перевозок также выступают против разрешения водителям совершать в рамках карпулинга до двух поездок в сутки, что, по их мнению, узаконит нелегальные перевозки. Крупнейший сервис карпулинга французская BlaBlaCar полагает, что введение исключительно безналичных платежей в подобных поездках приведет к ущемлению прав части граждан.

Законопроект о карпулинге вызвал разногласия в ходе межведомственного согласования, сообщил источник “Ъ”, знакомый с деталями обсуждения. Минэкономики, Минкомсвязь, ФАС, МВД и ФСБ «высказали ряд замечаний, в том числе диаметрально противоположного характера», и только Минфин согласовал проект без замечаний, уточнил собеседник. В Минфине подтвердили, что согласовали проект.

Минтранс представил проект нового закона и поправки к действующим нормам для регулирования онлайн-агрегаторов совместных поездок в конце июня. Документ фактически запрещает использовать наличные средства для компенсаций водителям и предлагает ограничить число рейсов двумя в сутки, а количество попутчиков — пятью. Деятельность подобных сервисов предлагается включить в число подлежащих госконтролю и надзору. За нарушения агрегаторам и перевозчикам будет грозить блокировка, писал “Ъ” 1 июля.

Минэкономики предложило дополнительно обосновать идеи введения уведомительного порядка начала осуществления деятельности карпулинговых сервисов, а также госконтроля над ними, сообщили “Ъ” в пресс-службе министерства. Замечания также касаются регулирования величины компенсации, которую получает водитель, и ограничения ее формы безналичным расчетом, сообщил “Ъ” представитель **Минтранса**. В ответ на вопрос “Ъ” о содержании замечаний силовых ведомств он пояснил, что предлагается установить, что перед началом совместной поездки водителю необходимо подтвердить наличие техосмотра, водительского удостоверения и полиса ОСАГО, ограничить количество пассажиров четырьмя, а также обязать карпулинговые сервисы работать в юрисдикции РФ. **Минтранс** планирует завершить согласование проекта в ноябре. В Минкомсвязи, ФАС, ФСБ и МВД комментарии не предоставили.

Замечания к проекту были и у участников транспортного рынка, рассказал “Ъ” собеседник в рабочей группе при **Минтрансе**. Гендиректор ООО «Автопасс» Александр Советников не согласен с лимитом для карпулинга в две поездки в день, так как это «узаконит нелегальные поездки». «Это просто нелегальные такси. Люди размещают объявления и каждую пятницу забирают пассажира из Москвы, которому надо в Ростов, и везут в воскресенье обратно»,— приводит он пример. По его мнению, карпулинг следует ограничить тремя поездками по одному маршруту в течение месяца по примеру автобусного рынка.

В последние годы органы прокуратуры неоднократно фиксировали факты нелегальных перевозок с использованием сервисов попутчиков, включая крупнейшего игрока французскую BlaBlaCar. Чтобы исключить возможность использования BlaBlaCar в коммерческих целях, сервис установил ограничения по стоимости поездки и количеству пассажиров (не более пяти человек), за нарушение правил аккаунт блокируется, напомнила “Ъ” руководитель BlaBlaCar в России Ирина Рейдер. После ряда инцидентов сервис в январе 2019 года также запустил добровольную онлайн-верификацию пользователей по паспортам, эту процедуру прошли более 1 млн россиян, отметили в компании. Кроме того, все данные о российских пользователях BlaBlaCar хранит в России, утверждает Ирина Рейдер. Она считает необходимым закон о карпулинге, но чрезмерным требование к попутчикам компенсировать друг другу расходы на поездку через онлайн-платежи, так как «пока не все граждане России к этому готовы, а значит, права некоторых из них будут ущемлены».

<https://www.kommersant.ru/doc/4150639>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.08; ШТРАФЫ ПЕРЕВОДЯТ НА ИНОСТРАННЫЙ ЯЗЫК; МВД ПОДГОТОВИЛО ПЛАН МЕР ДЛЯ УЖЕСТОЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИНОСТРАНЦАМИ НА ДОРОГАХ

Блокираторы на колесах, задержания автомобиля в случае неуплаты штрафа, дорожные камеры на границах со странами ЕврАзЭС, автоматизированная передача данных о собственниках авто из ФТС в ГИБДД, увеличение штата полицейских и сотрудников **Ространнадзора** — все эти предложения МВД внесло в «дорожную карту», подготовленную по поручению правительства совместно с **Минтрансом**, ФТС и другими ведомствами для борьбы с иностранцами, нарушающими ПДД на территории РФ.

“Ъ” ознакомился с проектом «дорожной карты», которую МВД подготовило для «обеспечения неотвратимости наказания иностранных граждан», нарушающих ПДД. В документ вошли предложения **Минтранса**, Минфина, ФТС, правительства Москвы, Российского союза автостраховщиков (РСА), он согласован с ведомствами и направлен в правительство. Карту должен утвердить вице-премьер **Максим Акимов**. Его представитель подтвердил “Ъ”, что проект изучается.

Работающей системы наказания водителей-иностранцев, напомним, до сих пор нет. Острее всего проблема стоит в Москве, где 95% нарушений на дороге фиксируют камеры. При этом штрафные постановления удается выносить лишь в отношении 1% владельцев авто с иностранными номерами, в остальных случаях не хватает данных. В столице чаще других правила нарушают водители на машинах из Белоруссии, Украины, Молдавии, Армении. Иногда МВД использует данные ФТС, но они часто неполные, если же водитель приехал из Белоруссии или Казахстана, то сведения о машине нигде не фиксируются. В июне 2019 года проблема обсуждалась на заседании Госсовета с участием Владимира **Путина**, который поручил правительству принять меры. Вице-премьер **Максим Акимов**, в свою очередь, дал задание разработать «дорожную карту» со сроком исполнения 15 октября.

Полицейский план предполагает, что к 15 декабря МВД, **Минтранс**, ФТС, РСА определят и утвердят перечень сведений о владельцах машин с иностранными номерами (включая данные полисов ОСАГО и «гринкарт»), необходимых для эффективной работы ГИБДД.

В РСА “Ъ” рассказали, что уже встречались с представителями полицейского ведомства по этому поводу. **Минтранс**, МВД и ФТС организуют передачу данных о пересекающих госграницу транспортных средствах. В пунктах пропуска установят камеры, которые будут считывать номера машин, передавать данные в информационную систему ФТС, а оттуда — в полицию. К 1 февраля 2020 года Минэкономики, МВД, **Минтранс** и другие ведомства должны наладить обмен данными между странами—членами ЕврАзЭС о временно ввезенных транспортных средствах.

Одновременно **Минтранс** и МВД должны разработать поправки к КоАП по введению обязанности уплаты штрафов иностранными гражданами и применении «задержания» автомобиля в случае неуплаты. **Минтранс** поправки уже разработал: вводится право **Ространнадзора** при выезде машины из страны проверить наличие штрафов и, если они не оплачены, задержать транспортное средство, поставив на колеса блокираторы. **Минтранс**, Минфин и ФТС разработают законопроект по наделению полномочиями сотрудников таможенных служб и **Ространнадзора** по контролю за уплатой штрафов. На подступах к границам со странами ЕврАзЭС к 1 февраля 2020 года должны появиться камеры по считыванию номеров, рядом построят стоянки для размещения машин и платежные терминалы. Такие же стоянки с терминалами должны быть перед пограничными **пунктами пропуска**. До 1 февраля МВД, **Минтранс** и **Ространнадзор** должны «проработать вопрос» об увеличении штата подразделений МВД и **Ространнадзора**, в зоне которых будут расположены новые пункты контроля.

В Центре организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы заявили “Ъ”, что уже знакомы с проектом «дорожной карты»: в учреждении считают, что необходимо также усилить контроль за иностранцами, не оплачивающими парковку, такое предложение было направлено в МВД.

Наладить необходимый информационный обмен между странами ЕврАзЭС будет сложно, считает управляющий директор АО «Электронный паспорт» Борис Ионов.

«Попытки предпринимаются не первый год,— говорит он.— В 2017 году между МВД России и Белоруссии заключено соответствующее соглашение, но дальше дело не продвинулось. В рамках создания системы электронных паспортов мы столкнулись с тем, что внутренняя инфраструктура Белоруссии не готова к сбору данных об автомобилях, а уже тем более к передаче их другой стране. Такая же ситуация сейчас и в Киргизии. Можно создать единую информационную систему на базе электронных паспортов, куда будут стекаться все данные, в том числе об уплаченных штрафах, но пока что участники процесса к этому не готовы». Еще одной проблемой могут стать предложенные **Минтрансом** поправки к КоАП, согласно которым проверяться и «задерживаться» будут только транспортные средства, принадлежащие юрлицам-перевозчикам. По данным “Ъ”, **Минтранс** и ФТС пока не хотят проверять штрафы у физлиц на частных авто, но в МВД настаивают, что такая проверка обязательна. Ранее господин **Акимов** заявлял, что работающую систему контроля иностранцев создадут в 2020 году.

Между тем ГИБДД в Москве и Краснодаре начала применять временную схему работы с иностранцами: инспекторы останавливают машины с зарубежными номерами и оформляют на водителей зафиксированные камерами в течение двух месяцев нарушения. Из документов берется информация о почтовом адресе автовладельца, чтобы впоследствии переслать «письма счастья». В столице таким образом резко выросло количество постановлений в отношении иностранцев. Если с начала года в автоматическом режиме им было отправлено 15 тыс. «писем счастья», то только в октябре, по сведениям “Ъ”, удалось вручить нарушителям около 7–8 тыс. постановлений. Некоторые водители были оштрафованы на общую сумму 500 тыс. руб. (получив за раз

более 350 постановлений), а одного владельца грузовика оштрафовали даже на 1 млн руб. (в отношении него вынесли сразу 403 постановления).

<https://www.kommersant.ru/doc/4150658>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; СТОИМОСТЬ БИЛЕТА НА МЦД БУДЕТ ОДИНАКОВОЙ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ ПОЕЗДОВ

Стоимость проездного на Московских центральных диаметрах (МЦД) не будет меняться в зависимости от типа подвижного состава, сообщает информационный центр транспортного комплекса города Москвы в пятницу.

Согласно сообщению, по диаметрам МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» и МЦД-2 «Курско-Рижский» будут ходить как новые поезда «Иволга», так и обычные электрички.

«Если пассажир едет на МЦД, то ему не нужно ждать определенный поезд, он может сесть в любой, и стоимость проезда будет одинаковой, независимо от типа состава. Например, если пассажир едет от станции Окружная до Рабочего поселка, он может сесть на обычную электричку на МЦД, стоимость в пределах «Центральной» зоны будет 38 рублей. На этой же платформе, по этому же билету, человек может сесть и на «Иволгу», доехав до Рабочего поселка, стоимость билета будет такой же - 38 рублей», – цитирует пресс-служба начальника дирекции МЦД департамента транспорта Москвы Андрея Акимова.

В пресс-службе отметили, что тарифы на билет по МЦД зависят от зоны проезда: по карте «Тройка» в «Центральной» зоне - 38 рублей, в зоне «Пригород» - 45 рублей, в «Дальней» стоимость поездки будет складываться из цены на действующий билет на электричку (23 рубля за каждую зону до границ МЦД) и 45 рублей. При этом все действующие билеты пригородных электричек сохранятся.

Оплатить проезд на МЦД пассажиры смогут не только купив бумажный билет, но и с помощью банковских карт, поддерживающими технологии PayPass/PayWave и гаджетами с технологиями Samsung Pay, Apple Pay и Google Pay.

«Благодаря новой тарифной системе, при поездках по Москве пассажиры будут ежедневно экономить на проезде до 50%, а пассажиры, приезжающие из Московской области в границах МЦД, до 75%», - добавляется в сообщении.

Добавляется, что постепенно поезда на МЦД будут обновляться. К 2021 году перевозчик планирует, что по первым двум диаметрам будут ходить только высокотехнологичные поезда, что повысит уровень комфорта пассажиров.

Запуск первых диаметров запланирован на конец 2019 года. МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» и МЦД-2 «Курско-Рижский» – это 132 км пути, 66 станций, с 27 из которых можно будет пересесть на метро, Московское центральное кольцо или радиальные направления железной дороги.

Уже с запуском первых двух диаметров общественный транспорт станет доступнее для 3,7 млн жителей Москвы и Московской области. Первые два сквозных маршрута улучшат транспортную доступность более 45 районов Москвы и 6 городов области. Благодаря МЦД-1 и МЦД-2 в поездах появится более 900 тысяч новых пассажирских мест в сутки.

<https://ria.ru/20191108/1560698902.html>

RNS; 2019.11.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО НОВОМУ МАРШРУТУ ОТ ОДИНЦОВО

Стоимость проезда по новому маршруту поездов «Аэроэкспресса» на участке от Одинцово до Белорусского вокзала будет аналогичной как для Московских центральных диаметров (МЦД), до аэропорта Шереметьево — цена останется на нынешнем уровне, сообщили RNS в пресс-службе компании.

Согласно данным Дептранса Москвы, поездка от Одинцово до Белорусского вокзала по первому диаметру составит 45 рублей.

«На участке «Одинцово – Белорусский вокзал» стоимость проезда будет соответствовать тарифам МЦД...Стоимость поездки в аэропорт Шереметьево соответствует тарифам «Аэроэкспресс»», — сообщили в «Аэроэкспрессе».

С июля текущего года поездка «Аэроэкспресс» в пилотном режиме уже осуществляли поездки до Одинцово (это были самые ранние и самые поздние рейсы), их стоимость также соответствовала пригородным тарифам, уточнили в компании.

Ранее гендиректор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева в интервью газете «Ведомости» рассказала о новом маршруте поезда. С запуском МЦД он будет ходить от Одинцово со всеми остановками по маршруту МЦД до Белорусского вокзала, который станет промежуточной станцией, и далее до аэропорта Шереметьево с остановками на Окружной. В последствии на втором участке планируется сделать остановку и на Савеловском вокзале.

Движение по первым двум диаметрам Одинцово — Лобня и Нахабино — Подольск планируется запустить до конца года. Ожидается, что интервалы движения поездов составят от пяти до шести минут.

Стоимость проезда по МЦД будет разделена на три зоны, — «Центральная», «Пригород» и «Дальняя». Так, поездка в пределах станций Марк — Сетунь, Волоколамская – Остафьево будет стоить пассажирам с картой «Тройка» 38 рублей. Разовая поездка в зоне «Пригород» (Московская область в пределах МЦД) обойдется в 45 рублей. В зоне «Дальняя» (для поездок со станций за пределами МЦД) цена будет складываться из 23 рублей за билет на пригородную электричку МЦД плюс 45 рублей — за проезд по МЦД.

<https://rns.online/transport/aeroekspress-nazval-stoimost-proezda-po-novomu-marshrutu-ot-Odintsovo--2019-11-07/>

ГТРК «ВЛАДИВОСТОК»; 2019.11.07; МИНТРАНС: ДЕНЬГИ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА ВЫДЕЛЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Авиакомпании получают деньги на субсидирование перевозок с Дальнего Востока к концу года. Об этом заместитель директора Департамента экономики и финансов Министерства транспорта РФ Леонид Карасик заявил в рамках заседания Комитета Государственной Думы по проблемам Дальнего Востока и Севера. Участники встречи выразили свои опасения, что граждане могут не успеть вовремя купить билеты, в связи с чем планируют отправить обращение председателю правительства РФ Дмитрию Медведеву, сообщают «Вести: Приморье».

Как рассказал Леонид Карасик, со следующего года финансирование субсидированных перелетов из регионов Дальнего Востока будет увеличено по сравнению с изначальной суммой почти на два миллиарда рублей. В общей сложности на программу выделят порядка пяти миллиардов. Он также отметил, что средства, выделенные на субсидирование перевозок в 2019 году, до получателей были доведены поздно, по этой причине авиакомпании продали меньшее число субсидированных билетов, чем планировалось.

«После весенних корректировок размер субсидий из резервного фонда был увеличен более чем на пять миллиардов рублей. К сожалению, произошла некоторая задержка с возможностью эти деньги использовать», — прокомментировал он.

Первый заместитель председателя комитета Валентина Пивненко отметила, что спикер Государственной Думы призвал своевременно доводить выделенные деньги и в правительстве такая позиция была поддержана. «Такие схемы, когда средства доводят только во втором полугодии, не работают», — говорит Пивненко.

В свою очередь Карасик заверил, что все средства, предусмотренные на субсидирование авиаперевозок в 2020 году, поступят уже к концу этого года. В рамках заседания было

принято решение о подготовке обращения комитета к Дмитрию **Медведеву**, касающегося темы невыполнения обязательств по обеспечению субсидированных пассажирских авиаперелетов.

«Такие заминки тормозят важнейшие решения президента и председателя правительства, касающиеся дальневосточных перевозок. Вопрос нужно решать незамедлительно. Люди должны иметь возможность купить билеты на новогодние праздники, а студенты прилететь домой к родственникам», — отметила Валентина Пивненко.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3207407>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; ЖИТЕЛИ КОЛЫМЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ВЗВИНЧИВАНИЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В МОСКВУ

Дефицит авиабилетов на самом востребованном, московском направлении возник на Колыме: билеты на прямые рейсы в Москву закончились, а на стыковочные рейсы в Новосибирск и Хабаровск перевозчики значительно подняли цену, сообщил РИА Новости председатель Общественной палаты Магаданской области Яков Радченко. Власти намерены частично решить проблему, пригласив в регион новых перевозчиков, рассказал РИА Новости сенатор от региона Анатолий Широков.

Из Магадана в Москву летают только самолеты группы компаний «**Аэрофлот**». Несколько лет назад авиакомпания ввела фиксированные плоские тарифы на этом направлении. Билеты Магадан-Москва-Магадан стоят 22 тысячи рублей. Однако в сентябре «**Аэрофлот**» закрыл продажу билетов на следующий год, а число рейсов до Нового года сокращено с шести до четырех в неделю.

«Остальные авиакомпании, которые предоставляют стыковочные рейсы, например, с Дальнего Востока через Новосибирск, через другие города, конечно, пользуются этой ситуацией и взвинчивают свои неплатежные рыночные цены до небес. То есть чтобы людям добраться в январе туда-обратно и далее, им приходится сейчас переплачивать. Это очень плохая ситуация», - заявил Радченко.

В одном из авиаагентств региона РИА Новости рассказали, что жители Магадана вынуждены отказываться от зимнего отдыха, люди также не могут улететь на лечение. «До Нового года улететь уже очень тяжело. Конец декабря, билетов нет. На ближайшее время тоже нет. Мы стараемся людей отправить через Хабаровск, через Новосибирск, но это очень дорого. Что будет дальше с ситуацией, пока никто не знает. Авиакомпания нас не информирует, то есть мы ждем. Продажа на посленовогодний период так и не открыта, а у нас на самом востребованном направлении Магадан-Москва работает только один перевозчик», - отметил собеседник агентства.

В компании «**Аэрофлот**» комментировать ситуацию агентству отказались.

Власти Колымы добиваются скорейшего появления авиабилетов в Москву на период после Нового года, а также намерены частично решить проблему введением рейсов на другие направления, сказал РИА Новости Широков.

«Мы активно работаем с тем, чтобы у нас появились эти билеты и как можно скорее. Потому что фактически сегодня мы уже держим пассажиропоток, который должен был спокойно идти после Нового года. Второе, сегодня по поручению губернатора разрабатывается вариант диверсификации направления. Власти Магаданской области планируют пригласить в регион перевозчиков, которые откроют прямые рейсы на Санкт-Петербург и Симферополь. Диверсификация должна отчасти решить проблему нехватки билетов в летний период», - заявил сенатор.

В октябре сообщалось, что комитет Госдумы по транспорту и строительству запросит в министерстве транспорта информацию, какие меры предприняты для решения проблемы из-за отсутствия расписания и продажи билетов в дальневосточные регионы компанией «**Аэрофлот**» на даты после 31 декабря 2019 года. Общероссийское объединение пассажиров направило министру транспорта России **Евгению Дитриху** письмо с

просьбой принять меры из-за отсутствия в продаже авиабилетов из городов Дальнего Востока в Москву на даты с 1 января 2020 года.

<https://ria.ru/20191107/1560672166.html>

ТАСС; 2019.11.07; МИНЭНЕРГО: ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ БАМА И ТРАНССИБА ПОТРЕБУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МОЩНОСТЕЙ

Электроснабжение железных дорог Восточного полигона - Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей - потребует дополнительных 4 ГВт мощности, возможно строительство объектов генерации в ДФО. Об этом сообщил замдиректора департамента развития электроэнергетики Минэнерго РФ Вячеслав Скулкин на заседании в Совете Федерации.

«В рамках комплексного плана по федеральному проекту, которым занимается **Министерство транспорта**, а мы являемся соисполнителями, есть большая задача по электроснабжению Восточного полигона железных дорог, - сказал он. - «Российскими железными дорогами» в конце сентября направлен итоговый перечень нагрузок. Сейчас он корректируется, но в целом это порядка 4 ГВт мощности потребуются дополнительно в Сибири и на Дальнем Востоке для снабжения тяги поездов».

«Не исключаем потребности в строительстве объектов генерации, скорее всего, в Дальневосточном федеральном округе. В Сибири, скорее всего, обойдемся тягой, которая есть, и остановимся на строительстве магистральной инфраструктуры», - добавил он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/elektrosnabzenie-bama-i-transsiba-potrebuet-dopolnitelnyh-mosnostej-minenergo>

ТАСС; 2019.11.07; МЕДВЕДЕВ: КАБМИН НАПРАВИТ 15 МЛРД РУБЛЕЙ 36 РЕГИОНАМ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОГ

Правительство выделит 15 млрд рублей на модернизацию дорог в 36 регионах. Об этом сообщил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на заседании кабмина.

«Выделим около 15 млрд рублей на модернизацию дорожной сети в 36 регионах, дополнительные средства пойдут на финансирование отдельных объектов в крупных городах и городских агломерациях», - сообщил он. Говоря о распределении различных субсидий и трансфертов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-napravit-15-mlrd-rublej-36-regionam-na-modernizaciu-dorog-medvedev>

ТАСС; 2019.11.07; ПРОФИЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ОТМЕНУ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ

Комитет Госдумы РФ по госстроительству поддержал законопроект, предполагающий отмену штрафов за превышение средней скорости движения, рассчитанной по данным с нескольких камер по времени и координатам. Об этом сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой на первого зампреда комитета по госстроительству Вячеслава Лысакова.

Законопроект был разработан депутатами фракции ЛДПР во главе с Игорем Лебедевым и Ярославом Ниловым и внесен в Госдуму РФ еще летом 2018 года.

Как отмечал ТАСС, авторы указывали, что согласно КоАП РФ «административное взыскание может быть наложено только в случае фиксации нарушения (превышения установленной скорости движения, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги) в конкретно установленном месте и в конкретно установленном время». Соответственно, если автоматические комплексы фиксируют мгновенную скорость движения в конкретном месте и в случае ее превышения автовладелец получает штраф, то за конкретное превышение на ту или иную величину.

В тоже время в регионах получило распространение практика выписки штрафов за превышение средней скорости, которую вычисляют на основании зафиксированных

несколькими камерами время проезда и координат. Как отмечали авторы законопроекта, привлечение к административной ответственности на основе догадок, домыслов и расчетов недопустимо. Кроме того, в Правилах дорожного движения не зафиксировано понятие «средняя скорость».

Между тем правительство в отзыве на законопроект отмечало, что согласно ПДД водитель должен соблюдать скоростные ограничения, как в конкретный момент времени, так и на протяжении всего периода движения транспортного средства.

Как отмечает «Ъ», в пресс-службе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области отметили, что замеряющие среднюю скорость комплексы «дисциплинируют водителей». Эффективным считают инструмент и в УГИБДД по Татарстану, говоря о том, что водители, пользуясь разными интернет-сервисами, знают о расположении камер, притормаживают именно перед зоной контроля, а потом снова едут с превышением.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов отметил изданию, что возможность вынесения штрафов за среднюю скорость стоит сохранить на мостах и в тоннелях.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/profilnyj-komitet-dumy-podderzal-otmenu-strafov-za-prevysenie-srednej-skorosti>

ТАСС; 2019.11.07; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И НИИ ТСК ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ БИТУМОВ

Оператор битумного бизнеса «Газпром нефти» - «Газпромнефть-Битумные материалы» - и Научно-исследовательский институт транспортно-строительного комплекса (АНО «НИИ ТСК») подписали соглашение, по которому партнеры будут работать над повышением эффективности битумов, а также разрабатывать новые рецептуры вяжущих битумов для дорожного строительства, сообщает «Газпром нефть».

«В рамках партнерства запланировано проведение серии научно-исследовательских и опытных работ в НИЦ «Газпром нефти» в Рязани и в испытательном центре АНО «НИИ ТСК». По итогам этих работ будут актуализированы существующие стандарты на технические требования и методы испытаний битумных материалов с учетом потребностей российской дорожной отрасли», - сообщает компания.

Стороны также планируют разработать систему мониторинга состояния автомагистралей и автомобильных дорог для контроля эффективности применения битумных материалов.

«Объединение усилий наших специалистов позволит интегрировать отраслевую научную экспертизу в процесс создания премиальных битумных продуктов. Наше сотрудничество, планируемые мероприятия по обучению специалистов как НИЦ, так и научно-исследовательского института, обеспечат развитие технологий производства битумных материалов, которые позволят увеличить срок службы дорожного покрытия, - отметил генеральный директор «Газпромнефть-БМ» Дмитрий Орлов.

<https://tass.ru/ekonomika/7088152>

ТАСС; 2019.11.07; ТУВА И ХАКАСИЯ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СВЯЗЫВАЮЩУЮ ОБА РЕГИОНА ДОРОГУ

Власти Тувы и Хакасии планируют до конца года обратиться в **Министерство транспорта РФ** с заявками о передаче в федеральное управление дороги Абаза (Хакасия) - Ак-Довурак - Чадан (Тува). Это позволит привлечь средства на реконструкцию магистрали и даст импульс развития прилегающей территории, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе Корпорации развития Енисейской Сибири.

Сейчас дорога находится в аварийном состоянии, только ремонт четырех мостов на ней требует 600 млн рублей. Длина трассы более 300 км, пассажирские перевозки на ней запрещены.

«До конца этого года правительства Республик Хакасия и Тува планируют направить в **Министерство транспорта России** заявки о передаче своих частей дороги Абаза - Ак-Доворак - Чадан в федеральное управление. Это позволит направить достаточные средства для реконструкции данного направления и активизировать трансграничную торговлю», - сообщили в пресс-службе.

Дорога проходит через западные районы Тувы и выходит к пограничному пункту Хандагайты (граница с Монголией), для которого тувинские власти стремятся получить статус международного. Сейчас основной грузопоток на Хандагайты идет по федеральной дороге через Кызыл. Трасса с западного направления может стать альтернативным маршрутом и, отметили в пресс-службе, является более перспективной с точки зрения развития трансграничной торговли. При этом развитие данного направления открывает перспективу для выхода на соседние регионы - Кемеровскую и Новосибирскую области.

«Альтернативный маршрут имеет большие перспективы для формирования товарного пути между Россией и Китаем, создания логистических центров. Сейчас мы совместно с коллегами из трех регионов (Тува, Хакасия и Красноярский край - прим.ТАСС) разрабатываем дорожную карту реализации проекта, которая позволит обосновать целесообразность передачи дороги в федеральную собственность и дальнейшее развитие данного участка», - сказал директор Корпорации развития Енисейской Сибири Сергей Ладыженко.

Как сообщал глава Тувы Шолбан Кара-оол, в ближайшее время в реконструкцию **пункта пропуска** Хандагайты будет вложено 600 млн рублей, основные инвестиции придутся на 2020 год. Это позволит выйти на рынки Монголии и Китая.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/7088211>

ТАСС; 2019.11.07; В ПРИАМУРЬЕ ДЛЯ ПРОПУСКА ПАВОДКОВЫХ ВОД ПОСТРОИЛИ НОВЫЙ МОСТ ВЗАМЕН АВАРИЙНОГО

Дорожные специалисты в Мазановском районе Приамурья завершили строительство нового моста для пропуска паводковых вод в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщается на сайте правительства региона.

Старый деревянный мост через ручей Холодный был построен в 1974 году. В 2018 году его признали аварийным - часть пролетного строения разрушилась, полотно проезжей части сгнило. Строители решили, что отремонтировать его невозможно. Новый мостовой переход строили в течение почти двух лет. Он расположен на региональной трассе Введеновка - Февральск - Экимчан в Мазановском районе в центральной части Приамурья. Здесь проживают более 13 тыс. человек.

«Для обеспечения пропуска нормативных нагрузок остро встала необходимость строительства нового искусственного сооружения <...> Дорожниками выполнен демонтаж закрытого для движения автотранспорта деревянного моста, устроено искусственное сооружение арочной конструкции, выполнено устройство земляного полотна и покрытия, обустройство и укрепительные работы», - говорится в сообщении.

Начальник ГКУ «Амурупрадор» Алексей Карпенко, чьи слова приводятся в сообщении, отметил, что после ввода реконструированного участка дороги «будет обеспечен качественный беспрепятственный пропуск паводковых вод, а для жителей - устойчивое транспортное сообщение».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-priamure-dla-propuska-pavodkovykh-vod-postroili-novyj-most-vzamen-avarijnogo>

ПРАЙМ; 2019.11.07; ВЕДОМСТВА РФ И КАЗАХСТАНА ПОДПИСАЛИ ПРОГРАММУ ПО ПУНКТАМ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ

Минтранс России и министерство индустрии и инфраструктурного развития Казахстана подписали программу совместных действий по функционированию **пунктов пропуска** на российско-казахстанской границе.

Церемония обмена папками прошла в присутствии глав государств в рамках Форума межрегионального сотрудничества России и Казахстана.

Кроме того, на полях форума было подписано соглашение о сотрудничестве между АО «Российский банк поддержки малого и среднего предпринимательства» и АО «Фонд развития предпринимательства «Даму».

ТАСС; 2019.11.07; ПОГРАНПЕРЕХОДАМ МЕЖДУ РФ И КАЗАХСТАНОМ НЕОБХОДИМА МОДЕРНИЗАЦИЯ - ТОКАЕВ

Пограничные переходы между Россией и Казахстаном должны быть модернизированы в соответствии с современными требованиями, поскольку сейчас они уже не справляются со своими функциями. Соответствующее заявление сделал президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев на Форуме межрегионального сотрудничества двух стран.

«Необходимо расширять и развивать инфраструктурный потенциал приграничных регионов. Действующая инфраструктура уже не соответствует современным требованиям, поэтому предстоит большая работа. Необходима модернизация пограничных переходов с учетом формируемых транснациональных коридоров. В том числе, в рамках мегапроекта «Один пояс - один путь» и «Север - Юг» (проект международного транспортного коридора - прим. ТАСС). Сегодня имеется потребность в расширении и открытии целого ряда дополнительных **пунктов пропуска**», - сказал Токаев.

По его словам, подобный опыт расширения приграничной инфраструктуры у Казахстана есть с Китаем, на стадии активной проработки аналогичный проект с Узбекистаном.

«Я думаю, [в части развития приграничной инфраструктуры между РФ и Казахстаном] результат будет положительным», - подчеркнул Токаев.

Протяженность сухопутной границы между РФ и Казахстаном составляет 7,6 тыс. км. К границе прилегают 7 регионов Казахстана и 11 субъектов России. По данным **Минтранса РФ**, на сухопутной границе действует 22 пункта.

RNS; 2019.11.07; ОРЕШКИН ЗАЯВИЛ О ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С КАЗАХСТАНОМ

На пунктах пропуска через российско-казахстанскую границу, которые являются частью глобального транспортного коридора «Западный Китай — Европа», сложилась критическая ситуация из-за перегрузки, сообщил министр экономического развития России Максим Орешкин.

«Проекты, реализуемые здесь (на приграничной территории), имеют также и глобальное стратегическое значение: например глобальные транспортные коридоры, которые соединяют Азию и Европу, стыкуются именно здесь, проходят они через пограничные переходы. Мы видим, что здесь сейчас сложилась критическая ситуация», — сказал Орешкин на Форуме межрегионального сотрудничества России и Казахстана в Омске.

По словам министра, на пунктах пропуска переходов Сагарчин-Жайсан и Маштаково-Сырым скапливаются многочасовые очереди, один из них работает с двухкратной перегрузкой, другой — с трехкратной, отметил глава МЭР.

«При этом надо помнить, что Сагарчин является точкой входа в Россию такого глобального транспортного коридора как «Западный Китай — Европа». Поэтому, по моему мнению, одним из ключевых элементов наших совместных действий, развязывающих этот проблемный узел, должна стать реализация совместной масштабной

программы по реконструкции и модернизации **пунктов пропуска** на всем участке российско-казахстанской границы», — добавил он.

Орешкин напомнил, что Россия располагает опытом реализации программы приграничного сотрудничества с Евросоюзом. Она позволяет совместно строить объекты транспортной и коммунальной инфраструктуры, разрабатывать туристические маршруты и реализовывать совместные бизнес-проекты.

«Что странно, у России такая программа есть с Европейским союзом, но между Россией и Казахстаном такой программы нет. Поэтому в этом году мы поставили задачу по ее совместной разработке», — сказал Орешкин.

Концепция такой программы будет зафиксирована в течение сегодняшней работы на форуме, отметил министр.

<https://rns.online/transport/Oreshkin-zayavil-o-peregruzhennosti-punktov-propuska-na-granitse-s-Kazahstanom-2019-11-07/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.11.07; ЦИФРОВАЯ МНОГОЛИКОСТЬ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ; В МОСКВЕ ПРОШЕЛ IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ. ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА»

Пленарная дискуссия, сессии, «круглые столы», проходившие в параллельном формате, транспортные лектории специалистов отрасли и, не менее важное, неформальное общение, являющееся иногда началом очень важных проектов, – все это составляющие IV Международного форума «Интеллектуальные транспортные системы России. Цифровая эра транспорта». Мероприятие сопровождалось экспозицией, включавшей в себя приборы контроля дорожного движения, фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Представленные экспонаты преимущественно произведены российскими компаниями, работающими на рынке технических систем и компонентов ИТС.

Научить ИТС «мыслить»

Пленарную дискуссию форума на тему «Цифровизация транспортной отрасли – будущее началось» открыл заместитель директора Департамента программ развития **Минтранса** России Евгений Ткаченко. Он отметил, что пришло время задуматься над тем, как сделать так, чтобы ИТС, используемые на различных видах транспорта и находящиеся в разных регионах страны, «научились» понимать друг друга.

– Находясь в этом плане пока что в начале пути, необходимо понять, как эти системы должны работать и как с ними должны взаимодействовать мы, – отметил Евгений Ткаченко. – Насколько «умна» должна быть транспортная инфраструктура по отношению к тем транспортным средствам, которые ее используют. И, наоборот, насколько «умным» должен быть транспорт, способный использовать любую инфраструктуру вне зависимости ее состояния. Какие необходимы стандарты, какие информационные потоки могут иметь место? Окончательных ответов на эти вопросы пока нет. А раз так, то и нормативно их закреплять достаточно проблематично. Иначе потом все придется переделывать. Можно, конечно, и переделать, но цена вероятной ошибки в самом начале пути может быть слишком велика.

Приводя в пример развитие железнодорожной отрасли, Евгений Ткаченко подчеркнул, что работать как целостная система она начала только после появления единой службы времени, таких понятий, как «поясное», или «точное время». А до этого каждый жил, как хотел. Потом появились единые стандарты управления и многое другое. То же самое необходимо делать и сейчас.

Помимо региональной совместимости ИТС не менее важным является вопрос подготовки специалистов для работы в этом направлении. Затронув эту тему, Евгений Ткаченко отметил, что на многочисленных мероприятиях вопросу обучения кадрового состава для работы с ИТС всегда уделяется много времени. Здесь важным является четкое понимание

специализации, функциональных потребностей и возможностей специалистов для того, чтобы ИТС заработали в полной мере.

Развитию ИТС в России в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» посвятила свое выступление заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ» Екатерина Брызгина. До 2024 года на федеральном уровне и на уровне субъектов Российской Федерации **нацпроектом** предусмотрено решение ряда вопросов по созданию возможностей развития цифровых технологий как на самом автотранспорте, так и в дорожном хозяйстве. Задачи включают в себя в том числе автоматизацию управления дорожным движением в городских агломерациях и на участках федеральных и ре-

гиональных дорог, автоматическую фиксацию нарушений правил дорожного движения, обеспечение безопасного движения беспилотных транспортных средств, применение различных цифровых моделей в дорожной отрасли.

– К 2024 году по результатам исполнения **нацпроекта** на 180 участках федеральных и регио-
нальных дорог, а также на дорогах более 60% городских агломераций России должны появиться ИТС, позволяющие автоматизировать управление транспортными потоками, – отметила Екатерина Брызгина. – Намечена также разработка концепции по обеспечению безопасности дорожного движения с участием беспилотного транспорта. Будут оборудованы свыше 750 пунктов автоматизированного весогабаритного контроля на федеральных и региональных трассах, из которых 90 пунктов предполагается установить уже до конца 2019 года.

У «ЭРА–ГЛОНАСС» возможностей запас

Говоря о цифровизации транспортной отрасли, заместитель генерального директора АО «ГЛОНАСС» Илья Аксельрод упомянул о роли ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» в развитии интеллектуальных транспортных систем в России. Эта первая в мире система экстренного реагирования при авариях стала результатом применения самых современных технологий. Сегодня сфера применения ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» гораздо шире, чем обеспечение экстренного реагирования. Система обрела статус универсальной. Она способна отслеживать и транспортные средства, и грузы, перевозимые в автомобилях, оснащенных навигационными пломбами. Помимо этого «ЭРА–ГЛОНАСС» является системой обеспечения некорректируемости информации – сертифицированной доверенной средой, что позволяет использовать возможности ГАИС «ЭРА–

ГЛОНАСС» при оформлении ДТП по европротоколу. Данные обстоятельств аварии при помощи системы подписываются электронной подписью и передаются в некорректируемом виде, что обеспечивает их защиту и юридическую значимость. Система является уникальной сетью связи с максимальным покрытием, работающей на базе всех крупнейших российских операторов.

– Таким образом, – подчеркнул Илья Аксельрод, – «ЭРА–ГЛОНАСС» представляет собой практически готовую базовую инфраструктуру для множества сервисов ИТС. Соответственно, ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» может быть рекомендована для построения эффективных региональных навигационно–информационных систем (РНИС).

Кстати, теме РНИС был посвящен «круглый стол» «Региональные навигационные информационные системы и контроль состояния транспорта». Основные проблемы сегодня связаны с тем, что в российских регионах пока отсутствует единый подход к созданию навигационно–информационных систем. В настоящее время технологические изменения происходят очень быстро, что влечет за собой изменения в законодательстве. Поэтому, как отметил модератор «круглого стола», директор по развитию региональных

программ АО «ГЛОНАСС» Дмитрий Рубцов, возможно, концепцию РНИС следует признать несколько отставшей от темпов современной жизни.

Теме РНИС была посвящена и отдельная секция. Отраслевые эксперты и представители регионов обсудили текущее состояние региональных проектов в области спутниковой навигации и перспективы их дальнейшего развития. Особым пунктом обсуждения стала проблема «лоскутной» информатизации: когда внедрено много систем, но нет их взаимной интеграции. Была отмечена необходимость использования потенциала операторов РНИС, на базе которых целесообразно создавать единые центры сбора транспортной информации. По итогам обсуждения было принято решение о создании рабочей группы по обновлению РНИС. В нее войдут эксперты АО «ГЛОНАСС», ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» и представители регионов.

«Умная» мобильность для столицы

Задаваясь вопросами, что значит жизнь в городе, директор ГБУ «МосТрансПроект» Александр Поляков подчеркнул, что отношение людей к городу и к жизни в нем формируется не в процессе посещения каких-либо знакомых мест, а в процессе перемещения по этому городу.

– Речь, прежде всего, идет о Москве, которую как раз и должна пронизывать «умная» мобильность, – сказал он. – МосТранс-

Проект ведет большую работу по паспортизации, цифровизации и унификации проектов дорожного движения на всей улично-дорожной сети Москвы, и в скором времени все эти проекты будут оцифрованы, собраны в единую базу данных и представлены в свободном доступе в сети Интернет.

По словам Александра Полякова, сегодня жизнь городов протекает в очень быстром темпе. И если какая-то улица, к примеру вчера была отдана под ярмарку выходного дня, то уже завтра по ней двигаются автомобили в конкретном скоростном режиме. При этом информация об этих изменениях должна успевать поступать ко всем, кто передвигается по этой улице, из единого информационного центра.

Очагам аварийности – особое внимание

Сессия на тему «Будущее систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения» началась с выступления заместителя начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России полковника полиции Александра Быкова. Он отметил, что в масштабах страны на данный момент функционируют более 12 тыс. стационарных видеокамер, свыше 3,5 тыс. передвижных и более 2 тыс. сотовых, используемых, к примеру, для установления нарушения правил стоянки автомобиля.

– В целом, если говорить о динамике увеличения численности приборов фиксации и контроля скорости, то только за прошлый год их количество возросло на 20%, – рассказал Александр Быков. – Благодаря этому ежегодно органами внутренних дел выписываются около 100 млн постановлений о привлечении нарушителей правил дорожного движения к административной ответственности. Основная часть штрафов приходится на лиц, нарушивших скоростной режим.

Александр Быков остановился и на моментах, вызывающих особую тревогу, – это железнодорожные переезды. Он отметил, что за восемь месяцев 2019 года пресечены свыше 36 тыс. нарушений правил движения через железнодорожные пути. Такая ситуация побуждает МВД тщательно прорабатывать вопрос установки на железнодорожных переездах в регионах средств фото- и видеофиксации совместно с местными административными органами.

– Пока что такие комплексы установлены лишь в 14 регионах, да и то далеко не повсеместно, – пояснил Александр Быков, – хотя именно на этих переездах средства фото- и видеофиксации фиксируют пять и более видов различных нарушений.

Александр Быков остановился и на использовании комплексов видеофиксации, установленных в очагах аварийности. В результате проведенной работы удалось избавиться от 1,5 тыс. таких мест. Освободившиеся комплексы были перенесены в другие зоны контроля, где заметно сократилось число не только ДТП с пострадавшими, но и аварий с механическими повреждениями и материальным ущербом.

Расширенному использованию комплексов видеонаблюдения посвятил свое выступление и начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Анатолий Глухов. Он, в частности, отметил, что в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** предусмотрено увеличение более чем в два раза числа стационарных камер видеонаблюдения на дорогах, и на данный момент темпы их установки превышают плановые показатели.

– Согласно Федеральному закону № 257 автоматические специальные технические средства с функциями фото– и видеофиксации нарушений ПДД отнесены к обязательным элементам обустройства автодорог, – сказал Анатолий Глухов, – и, как следствие, их установку и эксплуатацию должны обеспечивать владельцы автомобильных дорог. Но это не везде так. Сегодня мы ведем детальный анализ ситуации и до конца года, получив реальную картину, передадим необходимые рекомендации субъектам Российской Федерации.

Цифровой двойник города

Проблем регионального значения, связанных с контролем за основными параметрами жизни региона, с цифровизацией отдельно взятого города, обеспечением общественной безопасности и эффективным управлением транспортом, улично–дорожной сетью и перевозками, коснулся руководитель цифровых проектов ПАО «Мегафон» Юрий Линьков. Он рассказал о ситуационных центрах, каждый из которых представляет собой аналитическую систему по сбору данных со всех мест, в том числе и из сферы транспорта.

– Сегодня наши камеры могут распознавать людей, контролировать потоки и передавать сведения о передвижении транспорта, наложенных штрафах и много другой полезной информации, – отметил Юрий Линьков. – Но самое важное – это пилотные проекты из области «умные» автобусы, светофоры, парковки, которые были запущены в 2018 году. Проекты направлены в том числе на повышение эффективности использования муниципального и служебного автопарка до 90%, на контроль за соблюдением скоростных режимов и маршрута следования общественного транспорта, на снижение загруженности дорог общего пользования, контроль увеличения объема билетной выручки на междугородных направлениях и т. д. Окончательная цель проектов – определить эффективность этих процессов, в каких масштабах целесообразно их использовать. Была также проработана модель подключения к системе различных транспортных компаний с целью цифровизации системы пассажирских перевозок в целом.

Кульминацией проведенной работы стал созданный «цифровой двойник» города, куда информация поступает от различного рода датчиков, из систем мониторинга и счетчиков ресурсов. Городская модель 3D дает исчерпывающую информацию обо всех городских процессах, в том числе и по транспортной составляющей. В качестве примера Юрий Линьков привел ситуацию, когда вроде бы по картам можно было в конкретном месте соорудить транспортную развязку, а после проверки этого проекта цифровым методом оказалось, что в одном из мест эстакада напозала на дом. Вероятно, в традиционном проектировании была допущена неточность.

В соответствии с № 54–ФЗ

Весьма познавательным было выступление заместителя генерального директора компании «Штрих–М» Валентины Усачевой в рамках «круглого стола» «Будущее пассажирского транспорта – будущее технологий».

Валентина Усачева рассказала об изменениях, внесенных в № 54–ФЗ, по использованию контрольно–кассовой техники, об оплате проезда на транспорте в рамках этого закона и об инновационных способах этой оплаты, к которым компания «Штрих–М» имеет самое непосредственное отношение.

Благодаря наличию четырех собственных производственных площадок «Штрих–М» является одним из ведущих в России разработчиков, производителей оборудования, программного обеспечения для автоматизации транспорта и тахографов. Автоматизацией транспорта «Штрих–М» занимается уже порядка 15 лет. А вообще компания на рынке более 25 лет, и с произведенной ею контрольно–кассовой техникой россияне сталкиваются ежедневно в торговых точках.

Среди городов, где уже успешно реализованы проекты по внедрению системы безналичной оплаты проезда или их реализация подходит к завершению, Валентина Усачева назвала 38 городов Московской области, Санкт–Петербург, Вологду, Липецк, Набережные Челны, Нижневартовск, Стерлитамак, Якутск и Калининград. В частности, в Московской области уникальность проекта заключается в том, что помимо карты «Стрелка» оплачивать проезд можно банковскими картами, мобильными телефонами.

– Один из наших самых любимых проектов реализован в Липецке, – сказала Валентина Усачева. – Там была внедрена комплексная информационная система, включающая в себя оплату проезда, диспетчерское управление транспортными средствами, их мониторинг и информирование пассажиров. Уникальность этого проекта в том, что все 69 перевозчиков Липецкой области ездят по единой транспортной карте. Ее используют порядка 80% пассажиров.

Таким образом, во–первых, достигнутая организация автоматизированной системы оплаты проезда с применением бесконтактных транспортных карт позволяет формировать детализированную прозрачную отчетность, в том числе по льготным категориям пассажиров, на городских, пригородных и междугородных маршрутах. Во–вторых, оплачивать проезд с помощью пластиковой карты намного удобнее, чем использовать наличные, так как не нужно готовить мелочь на проезд или ждать сдачу от кондуктора. Но самый главный успех осуществленного в Липецкой области проекта в том, что он полностью соответствует требованиям

№ 54–ФЗ по использованию контрольно–кассовой техники. При приеме наличных средств пассажиру выдается фискальный чек с уникальным QR–кодом, с помощью которого можно отследить, платит ли перевозчик налоги.

Валентина Усачева привела еще несколько примеров удачной реализации компанией «Штрих–М» проектов, направленных на оснащение транспортных средств системами безналичной оплаты проезда. В Якутске и Нерюнгри этим оборудованием оснащены свыше 800 единиц, или фактически 100% общественного транспорта. Среди особенностей системы, находящейся в эксплуатации с октября 2017 года, – устойчивость к экстремальным морозам, автоматическое информирование пассажиров об остановках с помощью звукового оповещения и вывода данных на информационные табло автобусов.

Еще один проект был запущен в 2016 году в троллейбусном предприятии города Стерлитамак. Системой оплаты проезда оборудованы 122 троллейбуса и 37 автобусов города. Особенностью этих устройств является способность принимать к оплате как контактные, так и бесконтактные карты. Кроме того, пополнять транспортные карты можно прямо в салоне транспортного средства.

И еще один пример удачного проекта под названием «Волна Балтики», стартовавшего в тестовом режиме в июле 2019 года в Калининграде. В рамках этого проекта используются 600 мобильных терминалов «Штрих–КА», 580 стационарных терминалов с печатью билета T2M–F. Реализация второго этапа будет проводиться с ноября 2019 по март 2020 года. В этот период в калининградских автобусах установят оборудование, позволяющее полностью отказаться от кондукторов и производить оплату за проезд самостоятельно.

«Клиентский путь» пассажира

Не менее позитивным было выступление еще одного участника «круглого стола», посвященного настоящему и будущему ИТ-технологий, заместителя начальника Московского метрополитена по развитию клиентских сервисов и работе с пассажирами Юлии Темниковой. Она, в частности, отметила, что Московский метрополитен сегодня – это 269 станций и ежедневный пассажиропоток, составляющий 8,5 млн человек. Одной из главных задач такой мощной, динамично развивающейся транспортной структуры является клиентоориентированность.

Для изучения удовлетворенности пассажира работой метрополитена была разработана система управления качеством обслуживания. Это офлайн-ресурсы, куда входят работа оборудования, развитие подвижного состава, и онлайн-формат, включающий в себя развитие мобильного приложения, сайта, дополнительные сервисы в виде бесплатного Wi-Fi.

– На развитие новых сервисов влияет удовлетворенность или, напротив, неудовлетворенность пассажиров, – отметила Юлия Темникова. – Это может касаться времени работы метрополитена или эскалаторов, наличия досмотрового оборудования, скорости прохода через турникеты и прочего. Взять, к примеру, стойки «Живое общение», которых в Московском метрополитене и на МЦК 18. За первое полугодие 2019 года по этому каналу за консультацией к специалистам обратились более 436 тыс. пассажиров метро. За тот же период получены порядка 300 откликов, способствовавших улучшению качества предоставляемых услуг.

Московский метрополитен обладает уникальной билетной системой. Транспортной картой «Тройка» пользуются 90% пассажиров. С ее функцией используются 37 тыс. брелоков, колец, браслетов и иных носителей. В метрополитене активно развивается сервис помощи маломобильным гражданам. С начала 2019 года выполнены 23 тыс. заявок. Для инвалидов-колясочников закуплены 12 подъемников, помощь маломобильным пассажирам оказывают сегодня 300 инспекторов. С августа 2019 года запущен сервис по повышению доступности метрополитена для инвалидов по слуху.

<http://transportrussia.ru/item/5263-tsifrovaya-mnogolikost-prostranstvennoj-mobilnosti.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ОТКРОЕТ ВТОРОЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПО РАЗВИТИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

В настоящее время ОАО «РЖД» разрабатывает второй этап реализации проекта развития Восточного полигона. Он позволит достичь показателей, зафиксированных в Указе Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части обеспечения провозной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн.

Только в текущем году, по словам генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова, компания может перевезти по БАМу и Транссибу 113 млн тонн грузов. Почему увеличение пропускной способности железной дороги в этом направлении – задача стратегическая? За счет каких инфраструктурных решений станет реальным выполнение плана по объему перевозок по этим магистралям?

Курс на восток

В 2019 году должен завершиться первый этап модернизации БАМа и Транссиба, который начался в 2013 году. По оценкам ИПЕМ, рост грузовой базы Восточного полигона ОАО «РЖД» за последние 8 лет обусловлен погрузкой угля, который в значительной степени компенсировал негативную тенденцию по снижению отправок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом, сложившуюся в последние годы.

Заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что переключение нефтегрузов на трубопроводный транспорт привело к снижению их

погрузки на железнодорожной сети: так, с 2010 по 2018 год она сократилась на 19,1 млн тонн (61%). Выпадающие объемы были компенсированы углем, отправки которого за тот же период выросли на 51 млн тонн, а доля в структуре перевозки – с 41% до 71%. Прочие горно–металлургические грузы сохранили объем, но потеряли долю в перевозках за счет значительного увеличения объемов угля.

Уголь, по мнению эксперта, остается главным горно–металлургическим грузом, перевозимым по сети железных дорог России. При этом, начиная с 2017 года, экспортные поставки превышают объем перевозок во внутреннем сообщении, а разрыв между экспортом и внутренними отправлениями постоянно возрастает. Восточное направление демонстрирует наиболее заметный рост перевалки угля: в абсолютных показателях динамика роста в портах Дальнего Востока вдвое выше, чем в портах Северо–Запада и в 10 раз превышает показатели портов Юга России. В такой ситуации особенно актуальна реализация проекта по развитию инфраструктуры Восточного полигона.

Согласно проекту Энергетической стратегии России до 2035 года, разработанной Министерством энергетики РФ, ключевым внешним вызовом для российской угольной промышленности является усиление конкуренции в международной торговле углем из–за вероятного замедления роста мирового спроса на уголь и увеличения затрат на его добычу и транспортировку по России. В то же время прогнозы показывают возможность сохранения и укрепления российских позиций на внешних рынках с ростом почти в полтора раза экспорта угля при увеличении доли поставок на азиатский рынок. Специалисты отмечают, что к 2024 году добыча угля в России вырастет на 9,3–20,7%, до 480–530 млн тонн, по сравнению с уровнем 2018 года, а к 2035 году – еще на 14,6–26%, до 550–668 млн тонн.

Через 40 лет доля угля в генерации на западных рынках будет практически равна нулю, в то время как в странах АТР уголь по–прежнему будет играть значимую роль в общем энергобалансе. При этом России для увеличения экспорта необходимо вытеснить с рынка других игроков, а это возможно только при низких производственных и транспортных затратах.

Таким образом, для развития угольной отрасли необходимо решать задачи по оптимизации транспортной логистики, ликвидации «узких мест» в пропускной способности железных дорог, прежде всего на Транссибе, БАМе и Дальневосточной железной дороге, работать над ускоренным развитием угольных терминалов, особенно на тихо–океанском побережье.

Для увеличения пропускной способности БАМа и Транссиба, прежде всего, необходимо определить конкретные мероприятия и сроки, необходимые для развития внешней энергетической инфраструктуры, считает директор по энергетическому комплексу ОАО «РЖД» Валентин Санько. На сегодняшний день максимальная электрическая мощность в границах железных дорог Восточного полигона составляет около 5,1 ГВт. Для обеспечения таких объемов электрическая мощность для железнодорожного транспорта должна увеличиться на 3,6 ГВт. Дополнительный прирост будет связан как с увеличением электрических нагрузок существующих тяговых подстанций, так и с электрификацией существующих линий (Волочаевка – Комсомольск – Ванино).

Всего же в рамках второго этапа реализации проекта по развитию Восточного полигона предполагаются строительство более 1700 км дополнительных главных путей, реконструкция более 50 станций.

Инфраструктурные решения

Не только большая часть Забайкалья представляет собой горную местность, но и сам Байкал также со всех сторон окружают горы. И если Транссиб огибает практически все горные хребты с юга, то БАМ прокладывали через все Становое нагорье. Одной из самых

высоких его горных цепей является Северо–Муйский хребет, высота которого достигает 2561 м.

Железнодорожный тоннель, построенный через хребет, является самым протяженным в России. Его строительство длилось более 25 лет. По сложности условий проходки он не имел аналогов: подземные воды, вечная мерзлота, тектонические разломы и прочие «сюрпризы» сильно тормозили строительство. Но более подходящего места для пересечения Северомуйского хребта железной дорогой просто не существует.

И сегодня существуют планы по строительству второй очереди Северомуйского тоннеля на БАМе. Дело в том, что 15–километровый тоннель, который был сдан в 2003 году, уже не отвечает современным требованиям. Он может пропустить лишь 16 поездов в сутки (а в целом пропускная возможность участка Ангаракан – Северомуйск с учетом обхода – 22 поезда в сутки), в то время как после второго этапа модернизации для достижения заявленных объемов нужно 39 пар поездов (из них 31 – грузовые).

Строительство сложного объекта железнодорожной инфраструктуры ведет частная компания на условиях концессии. Работа проводится на собственные средства ООО «Северомуйский тоннель – 2», которое является проектной компанией и учреждено группой

«Сибантрацит». Старт проходки второго Северомуйского тоннеля сразу с двух сторон намечен на начало 2020 года. Предполагается, что срок строительства тоннеля не превысит пяти лет, в первую очередь это становится возможным благодаря использованию современных высокотехнологичных проходческих щитов, способных проводить бурение самых сложных геологических участков.

В конце 2019 года будет введен в эксплуатацию второй Байкальский тоннель протяженностью 6,7 тыс. м. Главной задачей нового тоннеля является повышение эксплуатационной надежности и пропускной способности железнодорожного участка на перегоне Дельбичинда – Дабан Восточно–Сибирской железной дороги. Он позволит «расшить» и сделать двухпутным участок БАМа, сдерживающий рост грузопотоков. С вводом тоннеля в эксплуатацию пропускная способность участка Лена – Северобайкальск увеличится с сегодняшних 15 пар поездов в сутки до 25 пар. В целом пропускная способность данного участка должна увеличиться в 2,5 раза.

Итак, дальнейший рост провозной способности железных дорог возможен в первую очередь за счет ввода в эксплуатацию новых инфраструктурных объектов. Строительство большого количества разъездов и удлинение существующих позволит поездам с большим количеством вагонов беспрепятственно двигаться по путям. А увеличение провозной способности, то есть нагрузки на ось, позволит провозить в вагоне больше грузов. Для этого в рамках программы по модернизации Восточного полигона меняются шпалы, укрепляется земляное полотно, строятся мосты и тоннели.

В план по развитию БАМа до 2023 года входят модернизация участка Артышта – Междуреченск – Тайшет, строительство разъездов и 1113 км путей, реконструкция станций, усиление тягового электроснабжения, строительство второго Козинского тоннеля и электрификация участка Волочаевка – Комсомольск–Сортировочный – Ванино. Пропускная способность участка Комсомольск – Ванино по итогам первого этапа развития Восточного полигона составит 29, а после реализации второго этапа возрастет до 53 пар грузовых поездов в сутки.

Синергетические эффекты

Развитие БАМа – один из приоритетов ОАО «РЖД». Ожидаемый значительный рост перевозок будет связан, прежде всего, с разработкой новых месторождений полезных ископаемых в Республике Саха (Якутия) и в других субъектах РФ Дальневосточного региона. Наибольший прирост объемов грузовых потоков прогнозируется на направлении Комсомольск – Советская Гавань, что связано с намечаемым строительством терминалов в портах Ванино и Советская Гавань для экспорта грузов в страны Азиатско–

Тихоокеанского региона, а также со специализацией Транссибирской магистрали на контейнерных и пассажирских перевозках.

Специалисты ИПЕМ подсчитали, что проект реализации БАМа и Транссиба создаст серьезные бюджетные эффекты. Так, одно лишь развитие угледобычи сгенерирует более 30 млрд руб. налоговых поступлений, из которых 80% останется в угледобывающих регионах. Соответственно, эти регионы получают дополнительные денежные средства для решения задач социальной направленности, развития бизнеса и так далее.

Кроме того, с развитием Восточного полигона ОАО «РЖД» запускает инвестиционные механизмы в смежных отраслях экономики. Дополнительно налоговую базу сформирует увеличение доходов ОАО «РЖД» и операторов грузовых вагонов: к 2025 году прирост за счет увеличения грузопотока составит порядка 188,6 млрд руб., кроме того, увеличатся поставки комплектующих и энергоресурсов.

В результате реализуемого ОАО «РЖД» проекта могут решаться вопросы роста бюджетной обеспеченности, социально-экономического развития регионов, создания дополнительных рабочих мест в отраслях промышленности. Эффекты от развития Восточного полигона не ограничиваются сферой программы Министерства транспорта РФ, а способствуют достижению показателей, запланированных в стратегических документах Минэкономразвития, а по отдельным пунктам – Минпромторга и Минтруда России.

<http://transportrussia.ru/item/5262-novye-gorizonty.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ; ПОЧЕМУ ВАЖНО РАЗВИВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАССЕЙНА

В 2019 году ОАО «РЖД» планирует направить около 19 млрд руб. на обновление железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна в целях обеспечения прогнозируемого объема перевозок грузов: к 2020 году – до 145,6 млн тонн, а к 2025 году – до 165,7 млн тонн.

Активное развитие портовых мощностей на северо-западном направлении страны позволит отечественным компаниям экспортировать и импортировать товары, не прибегая к услугам транзита со стороны стран Прибалтики. Но для окончательной переориентации экспорта российских грузов ОАО «РЖД» необходимо будет продолжать укреплять железнодорожную инфраструктуру на подходах к портам Северо-Запада.

Узел закольцуется

По оценкам специалистов Института экономики и развития транспорта, в настоящее время состояние железнодорожной инфраструктуры на полигоне Центр – Северо-Запад не отвечает потребности роста рынка грузовых перевозок. Коэффициенты использования мощности на большинстве участков полигона уже сейчас превышают предельно допустимые значения. Кроме того, перспективное увеличение объемов перевозок грузов по сети РЖД задает требования к совершенствованию организации перевозочного процесса, увеличению пропускных и провозных способностей железнодорожной инфраструктуры в увязке с предъявляемыми требованиями клиентуры и минимизацией эксплуатационных затрат и капитальных вложений в развитие сети железных дорог.

В завершающей стадии находится реализация проекта комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород. Он делится на две части, одна из которых предполагает строительство и реконструкцию участков на подходах к порту, а вторая – строительство Усть-Лужского железнодорожного узла.

Данный железнодорожный узел включает шесть взаимосвязанных станций. Таким образом, станция Лужская-Сортировочная является одной из крупнейших не только в России, но и в Европе. Ее строительство было обусловлено необходимостью выполнения

больших объемов маневровой работы на узле, обслуживающем порт. При проектировании станции заложены самые современные системы управления. Здесь построена уникальная сортировочная горка, перерабатывающая способность которой рассчитана на 5 тыс. вагонов в сутки. Чтобы обеспечить столь высокую перерабатывающую способность, требуется соответствующее путевое развитие. Подгорный парк станции Лужская–Сортировочная имеет 44 пути, максимальной автоматизации позволяет добиться сортировочная горка, оборудованная системой MSR–32.

В феврале 2019 года на станции Лужская–Сортировочная Октябрьской дороги открылся пункт технического обслуживания локомотивов. Ввод объекта позволяет сократить эксплуатационные расходы и повысить пропускную способность на одном из самых грузонапряженных направлений – Бабаево – Лужская.

В этом году ОАО «РЖД» планирует завершить первый этап строительства станций Лужская–Восточная и Лужская–Генеральная, а также соединительных путей между ними. Новая железнодорожная линия Лужская–Сортировочная – Лужская–Восточная – Лужская–Генеральная длиной 16,7 км обеспечит пропуск поездов к будущим терминалам на станциях Лужская–Генеральная и Лужская–Восточная. Благодаря строительству этой линии узел закольцуется, создав маневренность в организации движения поездов.

Сонковский ход

К 2020 году ожидается рост грузовых перевозок на направлении Екатеринбург – Вологда – Мга при значительных размерах движения пассажирских поездов. В связи с этим уже к 2025 году ОАО «РЖД» планирует перевести часть грузопотока с вологодского на сонковское направление, которое должно стать достойной альтернативой основному грузовому направлению Октябрьской железной дороги.

По оценкам специалистов, реконструкция направления Дмитров – Сонково – Мга позволяет переключить на него избыточный поездопоток с линии Бабаево – Волховстрой – Мга и обеспечить требуемую суммарную пропускную способность этих линий, а в случае необходимости (проведение ремонтных работ, чрезвычайные происшествия) стать дублером этой линии.

Железнодорожная линия Дмитров – Сонково – Мга Октябрьской дороги пролегает по территориям Тверской, Новгородской и Ленинградской областей и связывает северо-западные районы России и порты Финского залива с центральными и восточными регионами России. Данный участок железнодорожной линии является однопутным, его протяженность составляет 592,3 км. Практически весь железнодорожный путь работает на автономной тяге, за исключением участка Мга – Кириши – Будогощь протяженностью 98,1 км, который электрифицирован на постоянном токе. Его пропускная способность – четыре пары грузовых поездов и один пассажирский – до Пестово.

На первом этапе предполагается увеличение пропускной способности направления до 14 пар транзитных грузовых поездов длиной 57 условных вагонов, а в дальнейшем необходимо удлинять станционные пути до вместимости 71 условного вагона при тех же размерах движения. В 2019 году ОАО «РЖД» на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры, расположенной на территории Новгородской области, инвестирует 8,57 млрд руб. Большая часть – 3,6 млрд руб. – будет направлена именно на работы по развитию направления Дмитров – Сонково – Мга.

Поезда пойдут плавно

Только в первом полугодии 2019 года ОАО «РЖД» направило на развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна 3,8 млрд руб. За этот период было уложено более 15 км станционных путей, 26 стрелочных переводов, более 130 км кабеля систем управления движением, электрифицировано 12 км пути. Объем выполненных работ по отсыпке земляного полотна превысил 1,7 млн куб. м.

В 2019 году намечено завершить проектно-изыскательские работы и начать строительные работы на ряде объектов в рамках реконструкции участка Волховстрой – Мурманск. В

частности, начнутся строительство вторых путей на перегонах Пулозеро – Лапландия и Лапландия – 1340 км, реконструкция станций Чупа и Тайбола. В рамках проекта планируется реконструкция еще 22 станций, строительство вторых путей на 11 участках общей протяженностью свыше 100 км, реконструкция дома отдыха локомотивных бригад и пункта технического обслуживания локомотивов.

Планы увеличения пропускной способности Октябрьской железной дороги на участке Волховстрой – Мурманск синхронизированы с темпами реализации проекта модернизации Мурманского транспортного узла. Перспективы освоения западного берега Кольского залива, в том числе создания морского порта «Лавна» с плановым грузооборотом 18 млн тонн в год, требуют серьезного укрепления железнодорожной составляющей Мурманского транспортного узла, причем в первую очередь – на дальних подходах.

Напомним, что в апреле этого года в Министерстве транспорта РФ было подписано акционерное соглашение с пулом инвесторов концессии по строительству терминала «Лавна» в Мурманском транспортном узле. В реализации проекта примут участие Государственная транспортная лизинговая компания, АО «Компания «БизнесГлобус», АО «Центр развития портовой инфраструктуры», АО «Холдинговая компания «СДС–Уголь» и АО «РЖД–Инфраструктурные проекты».

Терминал «Лавна» в качестве ключевого проекта при развитии Мурманского транспортного узла включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, дорожную карту по переориентации российских внешнеторговых грузов из портов Прибалтики в морские порты РФ, Транспортную стратегию РФ и государственную программу «Развитие транспортной системы России».

Угольный терминал, портовая и железнодорожная инфраструктура должны быть готовы к 2021 году. Первый этап проекта предусматривает строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна. В его рамках уже выполнены работы на сумму более 20 млрд руб. при общей стоимости государственного контракта 41,5 млрд руб.

По мнению министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, проект по развитию порта «Лавна» является стратегическим для нашей страны. Угольный перевалочный комплекс будет построен на основе государственно–частного партнерства. Данный проект может стать примером для развития портовой инфраструктуры в России в будущем.

<http://transportrussia.ru/item/5261-strategicheskie-proekty.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.11.07; СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ «PRO/ДВИЖЕНИЕ.1520» ПРОШЕЛ В СОЧИ

В работе форума приняли участие почти полторы тысячи человек, представлявших 17 стран и 325 компаний. На его площадке представители органов государственной власти, руководители компаний транспортной отрасли, банковского и инвестиционного секторов обсудили ключевые вопросы развития железнодорожной отрасли и выстраивания диалога между всеми участниками рынка, возможности по наращиванию пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры, обеспечения роста экономической и технологической эффективности эксплуатации и ремонта подвижного состава.

Взрывной показатель

ОАО «РЖД» фиксирует значительный рост отправки грузов в контейнерах – наиболее современного и технологичного вида перевозок. В прошлом году по сети РЖД были перевезены 553 тыс. ДФЭ в транзитном сообщении – на одну треть больше, чем годом ранее (+ 34% к 2017 году), а в 2019 году планируется перевезти уже более 600 тыс. ДФЭ. Напомним, что Президент РФ поставил цель – увеличить перевозку контейнеров в 2025 году до 1,7 млн ДФЭ.

Выступая на пленарной сессии Международного транспортно–логистического форума «PRO//Движение.1520», генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров выразил уверенность в том, что эта задача будет выполнена.

Залогом динамичного развития становится организация новых маршрутов и сервисов, на которые делают ставку в компании. Так, АО «РЖД Логистика» предлагает сервис «Агроэкспресс», разработанный совместно с Российским экспортным центром. Он подразумевает перевозку продукции отечественного агропромышленного комплекса в Китай в ускоренных контейнерных поездах, в том числе с использованием рефрижераторных контейнеров. Сервис позволяет сократить срок доставки пищевой продукции в Китай по сравнению с морским путем и снизить совокупные транспортные расходы российских экспортеров, открывая им новые рынки внутри КНР. Причем агроэкспрессы предоставляют возможность китайским партнерам поставлять свою продукцию на российский рынок в режиме обратной загрузки.

Максимально использовать возможности национальных железнодорожных систем и обеспечивать бесшовный сервис по доставке контейнерных грузов помогает совместное российско–казахстанско–белорусское предприятие «ОТЛК ЕРА», которое из года в год демонстрирует рекордные показатели.

География маршрутов в сервисах ОТЛК ЕРА прирастает новыми локациями – как в Китае, так и в Европе. Сегодня количество маршрутов уже достигло 75. В этом году начались перевозки грузов в составе контейнерных поездов из Китая в Италию (Верону, Милан) и в Люксембург.

Качество предоставляемого сервиса по организации контейнерных поездов на базовых маршрутах ОТЛК ЕРА позволило переключить на железнодорожный транспорт продукцию ведущих мировых концернов автопрома. В настоящее время по железной дороге из Европы в Китай перевозятся автомобили Volvo, Mercedes, AUDI, Porsche, Range Rover.

С сентября этого года в рамках проекта «ИНТЕРТРАН», реализуемого ОАО «РЖД» совместно с компанией FESCO, идут тестовые отправки контейнеров с полностью электронным документальным сопровождением по мультимодальному маршруту Йокогама – Владивосток – Москва. По словам Олега Белозерова, значительных успехов удалось добиться в электронном взаимодействии с таможней. Если ранее на Дальнем Востоке оформление контейнеров затягивалось до 4–7 дней, то сегодня оно происходит практически моментально.

Инфраструктурные риски

На специальной стратегической сессии, посвященной опыту использования финансовых инструментов в железнодорожных проектах, первый заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов остановился на ключевых инвестпроектах, которые холдинг реализует в сотрудничестве с частным сектором. «Неоднократно подтверждалось, что для стимулирования роста экономики инфраструктура должна развиваться опережающими темпами, поэтому помимо наращивания собственной инвестиционной программы одним из наших приоритетов является привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты в сфере железнодорожного транспорта», – заключил он.

На условиях концессии будут реализовываться проекты по строительству Северного широтного хода, а также железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино. Они оцениваются более чем в 100 млрд руб. По словам Вадима Михайлова, одной из проблем в реализации крупных концессионных проектов на железной дороге является ограниченное количество компаний, готовых взять на себя функции генерального подрядчика с принятием строительных рисков, как того требуют финансирующие организации.

Руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко напомнил о том, что в прошлом году в соответствии с поручением Правительства РФ был

сформирован перечень конкретных проектов, включая железнодорожные, которые впоследствии вошли в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (КПМИ). На самом деле горизонт планирования программного для всей отрасли документа отнюдь не ограничивается 2024 годом. Масштабные инфраструктурные стройки с последующей монетизацией результатов строительства и развития спектра сопутствующих услуг рассчитаны и на более продолжительный срок. Аналитический центр в рамках своей работы формирует предложения для КПМИ, которые можно было бы учесть в случае появления дополнительных средств как до 2024, так и вплоть до 2030 года и далее.

По мнению Владислава Онищенко, важнейшей задачей является обеспечение комплексного подхода в развитии территорий. Так, при строительстве транспортных коридоров для привлечения дополнительных потоков грузов или сокращения времени перевозок нужно сконцентрироваться не только на реализации магистральных проектов, но и на взаимосвязанных с ними региональных. В частности, должно быть обеспечено строительство местных дорог, подъездных путей. Иначе в какой-то момент их отсутствие станет ограничением для увеличения пассажиро- и грузопотоков и не позволит в полной мере реализовать транзитный потенциал.

Значимым трендом сегодня становится уход государства из сферы инфраструктурных инвестиций. К примеру, в рамках проектов, включенных в КПМИ, бюджетные средства всех уровней составляют менее 50%, остальное – это собственные средства ОАО «РЖД». Государство приветствует практику привлечения частных инвестиций. В перспективе будут применяться различные финансовые схемы, в том числе лизинг.

На дискуссионной сессии «PRO//Рост грузовой базы и пропускной способности» директор службы по портовым и железнодорожным проектам ОАО «УГМК» Ирина Ольховская отметила, что ОАО «РЖД» совместно с другими участниками транспортного рынка будет координировать планы по увеличению грузооборота.

Ярким примером является АО «Восточный Порт», которое завершило строительство третьей очереди специализированного угольного комплекса. Инвестиции в проект составили 40 млрд руб. Терминал рассчитан на значительные мощности перевалки массовых грузов.

Ирина Ольховская напомнила о том, что необходимость перенаправления грузов, в том числе угольных, на Дальний Восток стала очевидна еще в 2012 году, когда в стране приступили к реализации проектов по развитию БАМа и Транссиба, позволяющих увеличить пропускную способность железнодорожных путей на Дальний Восток. Сегодня ситуация, сложившаяся на рынке перевозок, говорит о необходимости увеличения мощностей РЖД, что в свою очередь приведет к комплексному развитию экономики страны, созданию векторов производств.

Грузовая база

Перевозка угля – основа железнодорожной логистики. Но возможно ли изменение ситуации, тем более с учетом не совсем благоприятной конъюнктуры, которая сложилась на рынках Европы? На дискуссионной сессии «PRO// Рост грузовой базы и пропускные способности» специалисты обсудили, какие прогнозы можно считать реалистичными и есть ли грузы – претенденты на долю угля. В пятилетнем горизонте ситуация выглядит позитивно: РЖД проводят работу по сбору заявок от грузоотправителей, и на 2025 год общий объем составляет 614 млн тонн (+ 240 млн тонн к объему 2018 года). Но некоторые эксперты ставят под сомнение как абсолютные цифры, так и жизнеспособность существующих инфраструктурных схем.

Заместитель директора Департамента регулирования рынков АПК Минсельхоза России Ольга Полозкова пока не видит предпосылок для того, чтобы сельскохозяйственные грузы смогли заместить уголь в абсолютном значении. Перевозка зерновых – это достаточно

скромные цифры. Железнодорожный экспорт составляет всего 36% от совокупного объема зерновых, остальное приходится на автотранспорт. Данная пропорция будет сохраняться, так как сельхозпредприятиям трудно заблаговременно спрогнозировать урожайность будущего года. Так, в 2017 году, когда был рекордный урожай зерновых, решения по вывозу приходилось принимать крайне оперативно. Впрочем, в перспективе государство рассматривает увеличение перево-

зок железной дорогой не только зерновых, но и масложировой продукции и мяса.

По словам главы операционной логистики АО «МХК «ЕвроХим» Дмитрия Болдырева, всего железной дорогой перевозятся порядка 16 млн тонн удобрений, что составляет не более 5% от общего объема перевозок. Однако зачастую РЖД не хватает гибкости, и за последние пять лет небольшие грузоотправители «унесли» 1,5 млн тонн с этого вида транспорта.

Впрочем, по мнению вице-президента по логистике ПАО «НЛМК» Сергея Лихарева, спрос на железнодорожные перевозки – это не только вопрос скорости или тарифов. В современной экономике важную роль играет и возможность осуществлять контейнерные перевозки, позволяющая снизить повреждения грузов в процессе сортировки, и возможность постоянно отслеживать прохождение груза через таможенные терминалы. Скорость уже есть, но нужна именно стабильность, попадание груза в определенные интервалы, оптимальные для грузоотправителей.

Еще один негативный фактор, о котором напомнил начальник департамента логистики и транспорта ПАО «Газпром нефть» Александр Невский, – к 2025 году может наблюдаться дальнейшее падение перевозок по железной дороге нефтепродуктов. Причем эта цифра может составить порядка 30–40 млн тонн. В то же время есть решения, которые способны удержать спрос на железнодорожные перевозки: гибкая тарификация, внедрение единой цифровой платформы, предиктивная аналитика. С такой точкой зрения согласился и заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило. Он подчеркнул, что все участники рынка должны стремиться развивать взаимовыгодное сотрудничество. Ведь даже в тех отраслях, где наблюдаются негативные тренды, еще стоит побороться за грузовую базу. В частности, ОАО «РЖД» готово предоставить скидку на перевозки алюминия при условии, что компании–производители смогут дать гарантии перевозимых объемов.

Высокие скорости

Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород может начаться в 2020 году, об этом сообщил Олег Белозеров в ходе традиционного пресс-завтрака с представителями СМИ. Речь, по его словам, идет о развитии комплексного проекта ВСМ Санкт–Петербург – Москва – Нижний Новгород. Проект включен в КППИ, но с учетом определенных корректировок ждет одобрения Правительства РФ.

По словам Олега Белозерова, проблема строительства ВСМ в стране давно назрела, так как это является «жизненной необходимостью для развития сети железных дорог». Особую актуальность проект приобретает для северо–западного направления, где существующая инфраструктура больше не справляется с потоком грузов и пассажиров. Планируется, что ВСМ будет использоваться для перевозки пассажиров, а вот перевозить контейнеры по ней пока не предполагается. Освободившуюся инфраструктуру можно будет использовать под грузовую базу и частично под ускоренные пассажирские поезда.

Недавно ОАО «РЖД» и консорциум «Немецкая инициатива по развитию высокоскоростных железнодорожных магистралей в России», куда входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и некоторые другие компании, подписали меморандум о сотрудничестве при проектировании, финансировании и реализации высокоскоростной магистрали Москва – Санкт–Петербург. Это значит, что стороны выражают согласие развивать всестороннее сотрудничество в области проектирования и консультирования, производства и поставки оборудования, инвестирования при реализации ВСМ Москва –

Санкт–Петербург. Предполагается, что проект ВСМ будет реализован на основе механизмов государственно–частного партнерства.

В будущем году ОАО «РЖД» планирует разработать стратегию развития компании до 2030 года, куда будут включены ряд ключевых и масштабных инфраструктурных проектов, реализуемых в рамках нынешней долгосрочной программы развития. Уже сейчас очевидно, что строительство высокоскоростной магистрали Санкт–Петербург – Москва – Нижний Новгород не ограничивается временными рамками, очерченными Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Однако столь востребованный и перспективный проект все–таки должен быть реализован.
<http://transportrussia.ru/item/5260-strategiya-dejstvij.html>

RNS; 2019.11.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВЕРОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Правительство предложило расширить перечень мест, где органы Госавтодорнадзора смогут осуществлять контроль за деятельностью автоперевозчиков, выполняющих международные рейсы, следует из проекта федерального закона, внесенного на рассмотрение в Госдуму.

Теперь проверки будут проходить не только на стационарных и передвижных контрольных пунктах, но и на остановках автобусов на автостанциях и автовокзалах и в любых местах, где будет зафиксирован факт посадки-высадки пассажиров.

«Предлагается наделить федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по государственному контролю (надзору) за осуществлением международных автомобильных перевозок, полномочиями по проведению проверок: на остановочных пунктах, в том числе расположенных на автостанциях, автовокзалах; в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки», - говорится в пояснительной записке к проекту закона.

Отмечается, что сегодня в **Ространснадзор** поступают обращения о фактах несанкционированной посадки и высадки пассажиров в автобусы, следующие по международным рейсам, вне автовокзалов и автостанций, например, у железнодорожных вокзалов крупных городов.

При этом у **Ространснадзора** нет полномочий проверить деятельность перевозчиков в этих местах.

«Предлагаемые законопроектом изменения направлены на более полное осуществление контрольно-надзорных полномочий сотрудниками Госавтодорнадзора в части контроля международных автомобильных перевозок пассажиров», — уточняется в документах к проекту.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-predlozhilo-izmenit-pravila-proverok-mezhdunarodnih-avtomobilnih-perevozok-2019-11-07/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РФ И МОЛДАВИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2020Г

Молдавия отменит дорожные сборы для российских грузоперевозчиков, страны согласовали предварительные объемы разрешений на автоперевозки на 2020 г., сообщает Росавтотранс.

Договоренности были достигнуты на заседании смешанной российско-молдавской комиссии, которое прошло накануне в Кишиневе. Российскую делегацию возглавил генеральный директор Росавтотранса Алексей Двойных, молдавскую - госсекретарь министерства экономики и инфраструктуры Молдавии Андрей Чорный.

«Стороны уточнили предварительный контингент обмена разрешениями на 2020 год, определив его в следующем количестве: российские перевозчики получают 15 тыс.

разрешений для двусторонних и транзитных грузовых перевозок и 1,5 тыс. разрешений на перевозку грузов в/из третьих стран. Молдавской стороне будет предоставлено 16 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных грузовых перевозок и 500 разрешений на перевозку грузов в/из третьих стран», - говорится в сообщении Росавтотранса.

При этом обозначен порядок использования молдавскими перевозчиками разрешений для двусторонних и транзитных грузовых перевозок - 8 тыс. бланков им можно будет использовать по территории РФ, начиная с 1 января 2020 г., следующие 4 тыс. бланков - с 1 июля 2020 г., и оставшиеся 4 тыс. бланков - с 1 октября 2020 г.

Обмен предварительным контингентом на автоперевозки пройдет 15 декабря.

Стороны также договорились предпринимать меры, «направленные на преодоление диспаритета и увеличение доли национальных перевозчиков».

Как отмечает Росавтотранс, одной из причин недостаточно активного участия российских перевозчиков на российско-молдавском рынке транспортных услуг является положение об оплате дорожных сборов на территории Молдавии, которые были введены Налоговым кодексом страны. При этом действующие международные соглашения, отмечает Росавтотранс, оплату таких сборов не предусматривают. На заседании смешанной комиссии российская сторона поставила вопрос об освобождении российских перевозчиков от таких сборов на территории Молдавии.

«Молдавская сторона, в свою очередь, гарантировала предпринять все меры по отмене дорожных сборов в отношении российских перевозчиков и уведомить **Минтранс России** не позднее 29 февраля 2020 года. После состоявшегося обсуждения молдавская сторона согласилась предпринять все необходимые меры по отмене дорожных сборов в отношении российских перевозчиков в ближайшее время, что положительно отразится на конкурентоспособности отечественных транспортных компаний на молдавско-российском рынке транспортных услуг», - говорится в сообщении Росавтотранса.

Также в рамках переговоров состоялось также обсуждение вопросов, связанных с использованием разрешений на перевозку грузов автомобильным транспортом.

За 9 месяцев текущего года объем грузоперевозок автомобильным транспортом между Россией и Молдавией составил 509 тыс. тонн и по сравнению с аналогичным периодом 2018 года вырос на 8,8%. За период с августа 2019 года отмечен небольшой рост доли российских перевозчиков (в основном в экспортном направлении).

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ЗАКОНА О СТРАХОВАНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗОВ

Госдума РФ на заседании в четверг приняла в первом чтении законопроект о добровольном страховании ответственности перевозчика за нарушение договора перевозки груза.

Законопроект был внесен группой депутатов. Он предусматривает предоставление права автомобильным перевозчикам грузов и экспедиторам страховать свою ответственность за нарушение договора перевозки груза и договора транспортной экспедиции.

В соответствии с Гражданским кодексом (ГК) РФ страхование риска ответственности за нарушение договора допускается лишь в случаях, предусмотренных законом. При этом страхование ответственности перевозчика и экспедитора не предусмотрено уставом автомобильного транспорта и другими федеральными законами.

Документ был поддержан профильным комитетом к принятию.

«Принятие законопроекта значительно расширит перечень рисков, которые могут быть покрыты договором страхования ответственности автоперевозчиков и экспедиторов, такие как ответственность за просрочку доставки груза, ответственность за неподачу транспортного средства и тому подобное. Такое страхование является одним из способов защиты интересов автоперевозчиков, экспедиторов и гарантирует возмещение ущерба грузовладельцу в случае повреждения, гибели или утраты груза», - пояснила один из

авторов законопроекта Татьяна Алексеева (Единая Россия). По ее словам, принятие закона окажет положительное влияние на страховой рынок и исключит смешение видов имущественного страхования, которое возникает в связи с невозможностью страхования договорной ответственности по договорам перевозки и транспортной экспедиции.

В ходе обсуждения вице-спикер Госдумы Ирина Яровая подняла вопрос о защите той стороны по договору, которая заказывает поставку и перевозку. «Вы своим предложением снимаете фактически ответственность с перевозчика, а предлагаете потом субъекту хозяйственной деятельности или гражданину потерять свое имущество и всю оставшуюся жизнь ходить доказывать перед страховой компанией что-то», - сказала вице-спикер.

По ее словам, исходя из того, что вопросы госполитики в сфере страхования вырабатывают Минфин и ЦБ РФ, принимать данное решение без экспертного обсуждения с участием представителей регуляторов сложно. «Кроме того, есть смысл посмотреть с точки зрения защищенности интересов граждан, потому что любая необязательная страховка со временем становится обременением и невозможностью защиты своих прав», - подчеркнула вице-спикер.

«Мы на фракции этот вопрос обсуждали. У Ирины Анатольевны (Яровой - ИФ) сейчас появились какие-то новые доводы. На фракции этот вопрос не обсуждался. Есть позиция фракции, она принятая, поддержать законопроект в первом чтении и работать над вторым», - сообщил лидер думской фракции «Единая Россия» Сергей Неверов. «Но до второго чтения законопроект будет доработан, хорошо?», - уточнил спикер Вячеслав Володин.

В случае принятия законопроект вступит в силу через 10 дней после официального опубликования.

ПРАЙМ; 2019.11.07; ГД ПРОДЛИЛА РАБОТУ СОГЛАСИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ ПО ЗАКОНОПРОЕКТУ О ВЗВЕШИВАНИИ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Государственная Дума на пленарном заседании в четверг продлила работу согласительной комиссии по устранению разногласий Госдумы и Совета Федерации по законопроекту о весогабаритном контроле до 19 декабря.

Ранее в октябре Госдума на пленарном заседании создала соответствующую согласительную комиссию. Ее работа должна была продлиться до 8 ноября.

Постановлением предлагается изменить дату окончания работы комиссии с 8 ноября на 19 декабря 2019 года.

Госдума 23 июля приняла в третьем, окончательном чтении правительственный закон, расширяющий полномочия **министерства транспорта** в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств на дорогах РФ. Позже Совфед на заседании отклонил закон с последующим созданием согласительной комиссии, поскольку отдельные его положения не были согласованы с **Минтрансом**.

По словам замглавы экономического комитета Совфеда Валерия Васильева, речь идет об оснащении пунктов взвешивания весогабаритного транспорта системой оповещения, соответствующая поправка была внесена ко второму чтению в Госдуме. Для оснащения пунктов системой оповещения на региональных дорогах потребуется 5 миллиардов рублей в год, на федеральных трассах - еще 5 миллиардов, однако источник этих средств не указан, пояснил законодатель. Позже первый зампред думского комитета по транспорту и строительству Виталий Ефимов сообщил РИА Новости, что замечания по законопроекту изучат в Госдуме и при необходимости его доработают.

ТАСС; 2019.11.07; ДУМА ОДОБРИЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДЛЯ КРУПНОГАБАРИТНОГО АВТОТРАНСПОРТА

Госдума в четверг приняла в первом чтении правительственный законопроект, согласно которому административные штрафы за нарушение правил движения тяжеловесного или

крупногабаритного автотранспорта обязаны будут платить только собственники этих машин.

По действующим нормам Кодекса об административных нарушениях (КоАП) ответственность за нарушение норм перевозки грузов, включая отсутствие разрешения на движение с превышением допустимой массы, может лечь как на водителя грузовика, так и на ответственных за перевозку лиц, а также на собственника машины. Как отмечается в постановлении Конституционного суда от 18 января 2019 года, управление транспортным средством водителем на основании трудового договора с собственником не свидетельствует о переходе к водителю прав на владение грузовиком, поэтому даже если водитель нарушил требования закона, касающиеся перевозки грузов, риски все равно несет работодатель.

Принятый в первом чтении законопроект устраняет дифференциацию и вводит единые штрафы только для собственников грузовиков. Суммы штрафов при этом снижаются.

Поправками предлагается изменить шесть пунктов соответствующей статьи КоАП, в которой идет речь о сверхнормативном превышении габаритов или нагрузке на ось грузовиков. В частности, предлагается установить, что движение грузовика с превышением допустимых габаритов на величину не более 10 см либо с превышением допустимой массы транспортного средства на величину более 2%, но не более 10% без специального разрешения повлечет для собственника штраф в размере 100 тыс. рублей (сейчас 150 тыс.). Это минимальная санкция, предусмотренная инициативой.

Максимальный штраф в размере 400 тыс. рублей полагается за превышение допустимых габаритов грузовика на величину более 50 см без специального разрешения либо за превышение допустимой массы на величину более 50%. Сейчас сумма штрафа составляет 500 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7089005>

ТАСС; 2019.11.07; ГОТОВНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ СОСТАВЛЯЕТ 81%

Готовность строящейся в Крыму трассы «Таврида» составляет 81%, проходит укладка третьего слоя покрытия, сообщил в четверг Николай Евсюков, замгенерального директора по производству АО «ВАД», которое является подрядчиком строительства трассы.

«Общая готовность трассы по Республике Крым составляет 81%. Активная работа ведется на участке от поселка Приморского под Феодосией до Белогорска. Это 85 км, здесь уложен третий, последний слой покрытия, нанесена разметка», - сообщил он на выездном совещании, которое провел глава республики Сергей Аксенов.

Аксенов отметил, что претензий к подрядчику у властей республики нет. «Только слова благодарности за работу подрядчику, который идет практически всегда впереди графика. Компания «ВАД» свою репутацию подтвердила», - отметил он.

По словам Аксенова, «ВАД» станет единым подрядчиком по ремонту дорог на территории республики. В октябре 2019 года глава Крыма в интервью ТАСС сообщал, что обратится к руководству страны с предложением определить единого подрядчика по дорожным работам на полуострове.

«Я с руководством страны вопрос согласовал, что компания «ВАД» теперь будет единственным исполнителем по дорогам и муниципальным, и районным. Я думаю, что у нас улучшится качество дорог», - сказал Аксенов.

По его словам, до 1 декабря 2019 года будет опубликовано решение правительства об объеме средств, выделяемых на 2020-2022 годы на ремонт дорог в Крыму.

«Объем будет очень приличный. Его хватит для того, чтобы практически в полном объеме устранить ситуацию с непроездными улицами во всех регионах Республики Крым за три года», - добавил глава республики.

<https://tass.ru/ekonomika/7088022>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; СТРУКТУРА АФК «СИСТЕМА» И СБЕРБАНКА ОТКРЫЛА МОСТ И РАЗВЯЗКУ НА ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ ЗА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

АО «Сибмост» (принадлежит АФК «Система» и Сбербанку) совместно с управлением федеральных автомобильных дорог «Алтай» (входит в **Росавтодор**) открыли мост и дорожную развязку на Чуйском тракте в районе села Тальменка Алтайского края, передает в пятницу корреспондент «Интерфакса» с места события.

Стоимость проекта превысила 3 млрд рублей, сообщили «Интерфаксу» в управлении федеральных автомобильных дорог «Алтай» (структура **Росавтодора**).

«Это один из серьезнейших участков Чуйского тракта, который объединяет не только три региона (Алтайский край, Новосибирскую область и Республику Алтай - ИФ), но и является дорогой к нашим соседним государствам - Монголии и Китаю», - сказал во время открытия зампред правительства Алтайского края Игорь Степаненко.

Реконструированный отрезок дороги в направлении из Барнаула в Новосибирск и обратно является одним из самых загруженных в Алтайском крае. Интенсивность движения в районе моста через Чумыш составляет до 16 тыс. автомобилей в сутки.

Реконструкция позволила втрое увеличить пропускную способность участка. Дорога выполнена по нормативам 1-й и 2-й технических категорий, на ней создано 4-х полосное движение - по две в каждом направлении.

Как сообщалось, изначально строительство моста должно было завершиться в 2017 году. Из-за сложностей у генподрядчика - компании «Сибмост» - сроки исполнения контракта сдвинулись на два года.

АО «Сибмост» занимается работами по строительству мостов, тоннелей, над- и подземных автомобильных дорог, железных дорог с искусственными сооружениями, аэропортов, других сложных инженерных сооружений. Среди крупных завершенных объектов «Сибмоста» - третий автомобильный мост через Обь в Новосибирске и четвертый автомобильный мост через Енисей в Красноярске.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫБИРАЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА КАЛУГИ НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА 12,5 МЛРД РУБ

Государственное казенное учреждение Калужской области "Калугадорзаказчик" объявило электронный аукцион на строительство обхода Калуги на участке «Анненки - Жерело» (северный обход города), сообщается на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) стоимость контракта - 12,507 млрд рублей. Финансироваться работы будут из федерального и регионального бюджетов.

Согласно контракту, на трассе должны быть до 20 декабря 2022 года построены четыре транспортных развязки, семь путепроводов и два моста через небольшие реки.

Заявки на электронный аукцион будут приниматься до 11:00 мск 25 ноября 2019 года. Аукцион пройдет в тот же день в 15:00 мск.

Ранее эксперты Главгосэкспертизы России выдали положительное заключение на проект строительства дороги. Проектируемая трасса длиной 21,73 км граничит с транспортной развязкой Южного обхода Калуги, введенной в эксплуатацию в декабре прошлого года, и транспортной развязкой в деревне Жерело.

Северный обход позволит замкнуть транзитное кольцо вокруг города и вывести транзитный автотранспорт за пределы его улично-дорожной сети. Он создаст альтернативную транспортную связь с населенными пунктами городского округа, на территории которого расположен крупный узел пересечения федеральных автодорог Р132 «Калуга - Тула - Михайлов - Рязань», Р92 «Калуга - Перемышль - Белев - Орел» и подъезда к М-3 «Украина».

«Калугадорзаказчик» - подведомственная организация министерства дорожного хозяйства Калужской области. Она выполняет функции заказчика-застройщика по строительству,

реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и дорожных сооружений, финансируемых за счет федерального и областного бюджетов.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; МОСТ ЧЕРЕЗ СЕВАСТОПОЛЬСКУЮ БУХТУ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПОЧТИ В 50 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИК

Мост в Севастополе, который соединит северную и южную стороны города, по предварительным оценкам, обойдется почти в 50 млрд рублей, сообщил «Интерфаксу» источник в госорганах.

«Предварительная стоимость транспортного перехода составляет 49,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет», - сказал собеседник агентства.

По его информации, проект предлагается реализовывать за счет средств федерального бюджета, которые предусмотрены на оказание господдержки бюджету Севастополя, а также в рамках регионального дорожного фонда города федерального значения.

Как сообщалось, идея строительства транспортного перехода через бухту была озвучена в сентябре 2017 года, тогда президент РФ **Владимир Путин** поручило властям Севастополя проработать возможные варианты проекта.

Сейчас между северной стороной и центром Севастополя курсируют катера и паром, когда погода ухудшается, движение судов прекращается. На улицы выходят дополнительные автобусы, что иногда приводит к транспортному коллапсу.

Крымский филиал Главгосэкспертизы в апреле 2019 года сообщил, что эксперты ведомства выдали положительное заключение о проведении публичного технологического и ценового аудита инвестиционного проекта на первом этапе строительства транспортного перехода через Севастопольскую бухту. По информации структуры, это будет вантовый мост (состоящий из одного или более пилонов, соединенных с дорожным полотном посредством стальных тросов - вантов) с четырьмя полосами движения и подходы к нему общей протяженностью 4 км.

В июне 2019 года Дмитрий Овсянников, который занимал тогда должность губернатора Севастополя, сообщал, что предварительная стоимость моста и рокады, которая соединит транспортный переход с дорожной сетью города, - 70-75 млрд рублей, общая протяженность этих объектов - около 16 км. Проектирование он оценивал в 1-1,5 года, строительство - в 4 года. По его словам, рассматривалось два варианта финансирования: по федеральной целевой программе развития Крымского полуострова либо по концессионному договору.

Врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев во второй половине октября заявил журналистам, что проектирование моста может начаться минимум через два года. «По моим оценкам, мы не раньше чем через два года можем начать только проектирование в случае решения о реализации этого проекта», - сказал он.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; ИССЛЕДОВАНИЕ: ТРЕТЬ РОССИЯН ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ

Более трети россиян категорически против обсуждающейся властями инициативы по снижению нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 километров в час, говорится в исследовании «Авито Авто», имеющемся в распоряжении РИА Новости.

«Выяснилось, что 36% водителей резко негативно относятся к тому, что нештрафуемый лимит скорости могут снизить с 20 до 10 километров. Однозначно поддерживают такое изменение 16% жителей страны», - говорится в сообщении сервиса.

Мужчин возможное нововведение огорчает больше, чем женщин, и мужчины же чаще попадают в нештатные ситуации, связанные с превышением скорости, отмечается в релизе.

Как поясняет «Авито», в исследовании приняли участие 1210 человек, пользователи сервиса. Нейтральное отношение к возможному нововведению выразили 22% водителей, по 16% оценивают такое изменение и скорее отрицательно, и крайне положительно, говорится в сообщении.

«84% респондентов в целом отметили, что никогда не попадали на дороге в аварийную ситуацию, связанную с превышением скорости по своей или чужой вине. При этом у 16% были аварийные ситуации, связанные с превышением скорости», - отмечает «Авито Авто».

Вопрос о введении штрафа за превышение ограничения скорости более чем на 10 километров в час сейчас обсуждается на уровне правкомиссии по безопасности дорожного движения. **Минтранс** в целом поддерживает эту инициативу, поскольку, когда вводился лимит в 20 километров в час, средства фиксации нарушений работали гораздо менее четко. Вместе с тем, ведомство с **Росавтодором** и ГК «Автодор» обсуждает перечень федеральных трасс, где в случае снижения нештрафуемого порога скорости будет повышен скоростной режим.

<https://ria.ru/20191108/1560697661.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.07; В ЕВРОПЕ В ФЕВРАЛЕ НАЧНУТ ИСПЫТЫВАТЬ РОССИЙСКИЕ БУДИЛЬНИКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Пилотный запуск российских систем контроля бодрствования для водителей общественного транспорта начнется в Европе в феврале, рассказал РИА Новости исполнительный директор отраслевого союза Национальной технологической инициативы (НТИ) «Нейронет» Александр Семенов.

Ранее сообщалось, что компании-участники «Нейронет» разработали системы контроля бодрствования. Первая система – так называемая нейрокепка, которая контролирует активность головного мозга, проверяя такие показатели, как рассеянность, утомление, потеря концентрации, а также следит за мышечной активностью человека. Если водитель устал и засыпает, устройство даст звуковой сигнал. Еще одно устройство - камера, которая следит за водителем. В случае если он начинает нехарактерно мотать головой или реже моргать, камера предупреждает, что человек может уснуть.

По словам **Семенова**, европейские страны заинтересовались системой контроля бодрствования с камерой. «Российские разработчики, в том числе «Скайтрек», разрабатывают дальше свои платформы, которые с камерами, их будут ставить на грузовики и общественный транспорт. Есть вероятность, что некоторые образцы сперва поставят не в России, а в зарубежных странах. В Европе идею схватили, и там она быстрее развивается, чем у нас», - рассказал он в кулуарах конференции по реализации НТИ «Национальная технологическая революция 20.35».

«Это высокотехнологический экспорт, но в России будет внедряться, скорее всего, позже Европы. Пилотный запуск за рубежом начнется, я думаю, уже в феврале», - добавил он.

По данным **Минтранса**, около четверти дорожных аварий в России происходит из-за усталости водителей. Чтобы предотвратить подобные аварии, водители включают громкую музыку или требуют от пассажира занимать себя разговором. В России в Новгородской области уже прошел пилот с нейрокепками для водителей, ими уже оснастили шесть школьных автобусов. Интерес к проекту проявили также власти Оренбурга, Белгорода, Московской области и Москвы.

<https://ria.ru/20191107/1560672195.html>

РБК; 2019.11.07; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ НОВОЙ ВЕТКИ КАНАТНОЙ ДОРОГИ

ООО «Национальные канатные дороги» представили проект одной из двух новых канатных дорог в Нижнем Новгороде, соглашение о строительстве которых было подписано в середине февраля на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

Предполагается, что одну из веток протянут от станции метро «Заречная» до парка «Швейцария», вторую — из Автозаводского района в Новинки, что должно помочь разгрузить транспортные потоки на Молитовском и Мызинском мостах.

По информации департамента инвестиционной политики и внешнеэкономических связей администрации Нижнего Новгорода, на данный момент готовы презентационные материалы и сценарии строительства первой ветки. От метро «Заречная» до парка «Швейцария» планируется запустить трехсекционную канатную дорогу гондольного типа протяженностью 3,4 км. На линии будет четыре станции: при скорости движения кабин 6 м/с максимальная загрузка дороги запланирована в объеме 750-1,5 тыс. чел/час.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5dc3c3149a79471932ffe76d>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РЖД В 2020 Г. ГОТОВЫ СОКРАТИТЬ РЕМОНТНЫЕ «ОКНА» НА ВОСТОКЕ, ЖДУТ ИДЕЙ ПО «УЗКИМ МЕСТАМ»

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров в среду провел очередную встречу с представителями Совета потребителей компании, говорится в сообщении РЖД.

Топ-менеджер, в частности, отметил, что внесенный в правительство РФ проект финплана компании на 2020-2022 гг. «является сбалансированным во многом благодаря конструктивному взаимодействию с Советом потребителей». Документ «предусматривает необходимые меры в контексте задач, поставленных «майским» указом президента России, планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и долгосрочной программой развития ОАО до 2025 г.», добавляет монополия.

«Вместе с тем, по мнению членов Совета потребителей, часть мероприятий в рамках II этапа развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей необходимо выполнить в приоритетном порядке для ускоренной расшивки «узких мест». По словам Белозерова, «Российские железные дороги» проведут тщательную экспертную проработку этих предложений», - говорится в распространенном пресс-релизе.

Глава РЖД также заявил, что монополия выполняет все принятые на себя обязательства по вывозу грузов. По словам замгендиректора компании Павла Иванова, с основных месторождений в 2019 г. ожидается выход на сеть 113 млн тонн, что соответствует показателям паспорта проекта по модернизации БАМа и Транссиба. При этом вывоз угля Кузбасского, Горловского и Минусинского бассейнов будет обеспечен на уровне 80 млн тонн, «что выше установленных параметров».

Наряду с усилением инфраструктуры компания принимает технологические меры, позволяющие увеличить провозную и пропускную способность на лимитирующих направлениях, в том числе - за счет тяжеловесного движения, локомотивов новых серий с улучшенными тяговыми характеристиками, интервального движения.

Особое внимание в ходе встречи было уделено вопросам улучшения взаимодействия «Российских железных дорог» с клиентами, добавляет монополия. По словам замглавы РЖД Алексея Шило, компания актуализирует систему по мониторингу удовлетворенности грузоотправителей. Совместно со своим Советом потребителей «Российские железные дороги» разрабатывают методику «эффективной обратной связи с клиентами» в области грузовых перевозок, сообщил перевозчик. «Для оценки предполагается использовать как субъективные (опросы, обращения), так и объективные (статистические данные) показатели», - говорится в сообщении.

Белозеров подчеркнул, что работа РЖД должна оцениваться во взаимосвязи с другими участниками, от которых зависят отдельные процессы, включая вагонных операторов,

поставщиков комплектующих для подвижного состава (в том числе тягового), сервисные компании.

Для расширения каналов взаимодействия с клиентами монополия внедрила автоматизированную систему по обслуживанию, интегрированную с единым информационным сервисным центром по грузовым перевозкам. С ее помощью компания поддерживает постоянную связь с отправителями, что позволяет оперативно решать вопросы, в том числе по погрузке и выгрузке, подаче и уборке вагонов. Кроме того, согласно сообщению, «Российские железные дороги» ведут работу по синхронизации «окон» для ремонта инфраструктуры с производственными планами грузоотправителей. По словам Иванова, уже разработан план ремонтно-путевых работ на 2020 г. «С учетом высокого спроса на перевозки грузов в направлении Дальнего Востока период предоставления «окон» на «восточном полигоне» будет ограничен 4,5 месяцами вместо существующих 6-7-ми. Эта задача будет решаться за счет концентрации ресурсов, повышения выработки и изменения технологии», - говорится в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ АРМЕНИИ «ПОДУМАТЬ НАД АЛГОРИТМАМИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ» ЕЕ Ж/Д СЕТИ

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров провел в Москве рабочую встречу с министром территориального управления и инфраструктур Армении Суреном Папикяном.

«Стороны обсудили вопросы развития пассажирского и грузового движения и, в частности, обновления подвижного состава в республике», - говорится в сообщении РЖД.

По словам Белозерова, российская сторона выполняет все обязательства по концессионному договору: за 11 лет «Российские железные дороги» инвестировали в железную дорогу Армении более 120,1 млрд драмов собственных средств (порядка \$300 млн по средневзвешенному курсу), отмечает компания.

«Мы вложили большие средства и добились реального улучшения в отрасли. Эффективность работы ЮКЖД (Южно-Кавказская железная дорога, «дочка» РЖД - ИФ) высокая. Уровень зарплаты выше, чем средняя по стране. Нам надо совместно подумать над алгоритмами дальнейшего развития. Прогресс в этом направлении невозможен без взаимопонимания и поддержки со стороны армянского государства. Стоящие перед нами задачи мы можем решить только сообща», - подчеркнул топ-менеджер, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Глава «Российские железные дороги» также проинформировал армянскую сторону о российском и зарубежном опыте государственной поддержки пассажирских перевозок. Так, в РФ федеральный бюджет предоставляет порядка 37 млрд руб. в год для субсидирования пригородного пассажирского комплекса, а решение по обнулению НДС, принятое российским правительством, позволило сформировать долгосрочную устойчивую модель работы этого вида транспорта.

По итогам встречи стороны договорились создать совместную рабочую группу по совершенствованию деятельности ЮКЖД и в ее рамках рассмотреть возможность актуализации концессионного договора, говорится в сообщении.

«Южно-Кавказская железная дорога» управляет системой железнодорожного транспорта Армении на основе концессионного 30-летнего соглашения (с правом пролонгации еще на 10 лет), заключенного «Российскими железными дорогами» и республикой в 2008 г.

Между тем, в сентябре 2019 г. представитель **Минтранса** сообщил «Интерфаксу», что **министерство транспорта РФ** допускает досрочное расторжение договора об управлении ОАО «Российские железные дороги» ж/д сетью Армении. Правда, позднее вице-премьер Армении Мгер Григорян заявил агентству, что страны не ведут переговоров по этому вопросу. В ЮКЖД также говорили, что не видят предпосылок для досрочного разрыва соглашения.

При этом сообщалось, что Следственный комитет (СК) Армении открыл уголовное производство в отношении «Южно-Кавказской железной дороги», Минфину республики было поручено проверить эффективность и правомерность инвестиций компании примерно на 110 млрд драмов (порядка \$230 млн), вложенных в 2008-2018 гг. СК Армении также заявлял, что выявил факты неисполнения ЮКЖД инвестиционных обязательств на общую сумму 428 млн драмов. Компания в ответ отмечала, что национальный следком опубликовал некорректную информацию.

В последнее время деятельность «Южно-Кавказской железной дороги» находится под пристальным вниманием правоохранительных органов республики. В офисе компании прошел обыск. Премьер-министр Армении Пашинян заявлял, что в ЮКЖД, по предварительным данным, были выявлены злоупотребления на \$60 млн.

В октябре Пашинян и Белозеров обсуждали повестку сотрудничества на встрече в Ереване, включая вопросы увеличения инвестиций и реализации конкретных программ. Кроме того, стороны обменялись мнениями относительно партнерства «в направлении паромных переправ грузов в Россию по Черному морю».

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.08; ВАГОНЫ НЕ НАХОДЯТ СЕБЕ МЕСТА; ИХ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЯТСЯ К РЕЗКОМУ СНИЖЕНИЮ СПРОСА

Рынок вагоностроения входит в полосу кризиса спроса: в ближайшие годы ожидается минимум списаний парка при высоком уровне производства. По оценкам ИПЕМ, после 2021 года профицитными окажутся 30–50% мощностей российских вагоностроительных предприятий. Вагоностроители видят выход как в сдерживании производства, так и в согласованном контроле объемов выпуска на манер ОПЕК. Но в ФАС собираются проверить этот подход на предмет наличия признаков картельного сговора.

На рынке вагоностроения грядет кризис спроса, следует из расчетов Института проблем естественных монополий (ИПЕМ). Так, в ближайшие годы прогнозируется крайне низкий уровень списаний старого парка: в 2019 году — лишь 20 тыс. единиц, в 2022-м — 21 тыс., в 2024-м — 17 тыс. Выпуск же в 2019 году превысит 75 тыс. вагонов, в 2020 году ожидается на уровне 60–65 тыс. и постепенно пойдет на спад, достигнув минимума (38 тыс. единиц) в 2023 году. «После 2021 года профицит мощностей по производству вагонов составит 30–50%, — говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. — Постепенное восстановление спроса до уровня 60 тыс. вагонов ожидается только к 2030 году».

Профицит парка на сети образовался еще в 2018 году, но уже к началу 2019 года количество вагонов выросло до 1,112 млн штук при минимальных списаниях (см. “Ъ” от 16 января). Основные транспортные потоки, и ранее ориентированные на Дальний Восток, после ухудшения конъюнктуры угля в Европе устремились туда в еще больших объемах, вызывая системные заторы на фоне не поспевающей за спросом модернизации БАМа и Транссиба. Скорость на сети упала, но из-за попыток компенсировать увеличение оборота имеющихся вагонов закупкой новых парк продолжил прибывать, приводя к дальнейшему снижению скорости. «Как мы увидели, рынок сам объемы регулировать не может: понимая, что есть уже профицит вагонов и трудности с комплектующими, игроки все равно продолжают закупать новые вагоны», — говорит замгендиректора по коммерции и маркетингу Объединенной вагонной компании (ОВК) Борис Мягков.

По мнению Владимира Савчука, избыток можно регулировать, введя повышающий коэффициент на отстой профицитных типов вагонов и понижающего — на отстой дефицитных. «Такие тарифы обязательно должны устанавливаться заранее на длительный период, не менее пяти лет, чтобы обеспечить долгосрочные понятные правила», — отмечает он.

Экспорт, в котором ведомства видят способ загрузки мощностей вагоностроения при низком спросе, производителям развивать нецелесообразно, говорит источник “Ъ” на рынке, в силу валютных рисков, жесткой конкуренции и волатильности господдержки. Проще, отмечает он, поставлять вагоны российскому оператору с контрактами на перевозку в зарубежных странах. Он напоминает, что зарубежный груз возит 70–100 тыс. российских вагонов, что «способствует тому, что сеть едет».

Вагоностроители же в преддверии кризиса задумываются о снижении объемов. Так, замгендиректора «Алтайвагона» по взаимодействию с госорганами Станислав Золотарев говорит, что компания планирует сократить производство, переформатировать модельный ряд и сделать акцент на продаже запчастей. Но вагоностроители рассуждают и о централизованном контроле объемов выпуска. 6 ноября глава «Трансмашхолдинга» и комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей Кирилл Липа заявил, что производители должны сбалансировать объемы производства и потребления. «Такие процедуры и форматы отраслевых договоренностей существуют,— говорил он.— В частности, ОПЕК. Это не является нарушением антимонопольного регулирования, поскольку не вторгается в зону ценообразования. Пока это касается исключительно объемных показателей, это, на мой взгляд, вполне корректная форма отраслевого регулирования».

В ФАС “Ъ” сообщили, что проверят заявления должностных лиц, представляющих вагоностроительные предприятия, и при выявлении попытки картельного сговора примут меры антимонопольного реагирования. «В описанных господином Липой методах регулирования рынка ФАС может увидеть признаки ограничивающего конкуренцию сговора»,— полагает партнер НАФКО Павел Иккерт. Он напоминает, что закон прямо запрещает соглашения между конкурентами, если они приводят, в частности, к сокращению или прекращению производства товаров, а признание картельного сговора чревато оборотным штрафом в 1–15%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4150694>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2019.11.07; ПОДНЯЛИ ЯКОРЯ; АСТРАХАНСКИЕ СУДОСТРОИТЕЛИ УВИДЕЛИ В ГОСПОДДЕРЖКЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Председатель правительства России **Дмитрий Медведев** подписал стратегию развития судостроения страны до 2035 года. Сами корабелы называют ее рамочной, так как цели (увеличение строительства судов в России в семь раз - поставлены), но вопросы финансирования только пока прорабатываются. Между тем, и строители судов, и их заказчики надеются, что помощь будет действенной. Уже сейчас отдельные проекты с господдержкой приносят плоды в виде новых кораблей.

Накануне на астраханском судостроительном заводе «Лотос» спустили на воду круизный теплоход «Золотое кольцо». Это первый в России проект пассажирского лайнера для работы на мелководье. Трехпалубное 80-метровое судно на 180 человек сможет проходить на глубине до 1,2 метра. Кроме того, теплоход экономичен в обслуживании и может причаливать к необорудованному берегу.

- Раньше такие суда не строились, это ответ на проблему маловодности рек, - сообщил «РГ» представитель заказчика, гендиректор ГК «Гамма» Дмитрий Галкин. - Из-за проблем с мелководьем сегодня в стране используются только половина имеющихся водных путей. А такой теплоход сможет пройти практически по любой реке, что позволит расширить географию речных круизов в России в два раза.

Новый теплоход будет работать по маршруту Нижний Новгород - Москва с заходом в центр столицы между Северным и Южным речными вокзалами. Судно сможет курсировать по рекам круглый год, а еще его будут использовать для речных круизов в регионах с более суровым климатом - например, на Урале и Дальнем Востоке. Сейчас на

заводе достраивается второй такой же лайнер, спуск запланирован на 2020 год. Оба теплохода возводят по программе льготного лизинга.

- Суть ее в том, что государство финансирует строительство судов под льготный процент, - сообщил Галкин. - Мы вложили только 15 процентов от общей суммы (стоимость каждого лайнера - по 500 миллионов рублей - «РГ»). Остальное будем отдавать в течение 15 лет, это намного выгоднее, чем оформлять кредит через банк.

- Лизинговые программы - это реальная действенная помощь государства, они позволяют строить новые суда в России, - отметил первый заместитель гендиректора «Южного центра судостроения и судоремонта» (ЮЦСС) Владимир Прудыус.

На «Лотосе» это второй спуск круизного судна. Первым был «Петр Великий» - пионер в истории отечественного судостроения. В России суда такого класса не строились 50 лет. Заказчик готов продолжить сотрудничество при условии, что программа гослизинга продолжится.

- Вообще мы планируем работать во всех направлениях, - отметил Прудыус. - Это строительство танкерного, спасательного, рыбопромыслового флота, сухогрузов, барж-площадок и буксиров. Все это уже делалось в Астрахани. Пассажирские круизные корабли посложнее, но сейчас, когда в гражданском секторе идет борьба за заказы, приходится делать все.

Между тем, пока ситуация не очень радужная: сроки сдачи подходят, а по новым заказам только ведутся переговоры. С экспортом тоже не получается: тяжело конкурировать по ценам из-за высокой доли в судопроизводстве иностранного оборудования и материалов. Своими силами судостроители ведут оздоровление обанкротившихся «Красных баррикад», которые уже к декабрю могут получить заказ на строительство стационарной платформы для каспийских месторождений.

- Мы надеемся, «Лотос» загрузят работой, заказав пять-десять сухогрузов или танкеров. Мы работаем над этим, думаю, в этом году обязательно подпишем контракты на производство. Иначе нас ждет простой, - сообщил Прудыус.

По его словам, в первом квартале 2020 года судостроители представят программу модернизации производственных площадок региона: заводов «Лотос», «Красные баррикады», «Астраханское судостроительное производственное объединение» с тем, чтобы создать на их базе общий кластер с единым управлением и системой распределения заказов. На техперевооружение потребуется 2,8 миллиарда рублей. И здесь тоже придет на помощь средства планируется привлечь через федеральный фонд развития промышленности под льготный процент.

И если за последние два года астраханские судостроители в общей сложности сдали девять заказов, то после модернизации, рассчитанной до трех лет, корабельные намерены выпускать порядка 12 судов класса «река-море» в год, а также вести строительство морских нефтяных платформ.

<https://rg.ru/2019/11/07/reg-ufo/kak-v-astrahanskoj-oblasti-razvivaetsia-sudostroenie.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; «ЮТЭЙР» ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАВАТЬ ШКОЛЫ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ НА БАЗЕ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» (ЮВУ, «дочка» ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR)) предлагает создавать школы по подготовке экипажей гражданских вертолетов на базе частных операторов.

«Вопрос такой, наверное, имеет право на жизнь - то есть на базе крупных (вертолетных - ИФ) операторов, учебных центров создавать летные школы», - заявил вице-президент - летный директор ЮВУ Дмитрий Стрельцов, выступая на XII Вертолетном форуме в Тюмени.

Вместе с тем он отметил, что для содержания таких школ потребуется господдержка. Государство могло бы взять на себя расходы на проживание, питание, обмундирование

курсантов, а также на обеспечение школ авиатопливом, поддержание летной годности вертолетов и «иные компенсации авиакомпаний».

При этом поддержку Омского летно-технического колледжа, единственного в РФ профильного учебного заведения, по мнению Стрельцова, целесообразно продолжить. Но его финансирование нужно «привести в соответствие с потребностью выпуска порядка 70 вторых пилотов Ми-8 и 30 бортмехаников».

При этом замглавы ЮВУ убежден, что учебные программы Омского колледжа нужно пересмотреть. Например, для первоначальной подготовки пилотов, по его мнению, должны использоваться простые и относительно недорогие вертолеты типа Robinson R44 или его аналоги, а вертолеты типа «Ансат» и Ми-8 могли бы быть уже «выпускным» типом.

ТАСС; 2019.11.07; НА ЯМАЛЕ ОТКРОЮТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТА С 2020 ГОДА

Четыре новых субсидируемых авианаправления откроют в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) с 2020 года, в частности, в Крым и на Кубань, сообщила в четверг пресс-служба регионального правительства.

«С нового года расширится сеть субсидируемых авианаправлений. Ямальцы смогут воспользоваться льготным тарифом по следующим маршрутам: Салехард - Сочи, Салехард - Тюмень, Новый Уренгой - Сочи, Ноябрьск - Симферополь. При этом существующая сеть сохранится. Так, в 2020 году округ будет субсидировать 30 межрегиональных и 25 межмуниципальных маршрутов», - говорится в сообщении.

По словам директора департамента транспорта и дорожного хозяйства правительства ЯНАО Максима Першикова, в ближайшее время будет проведен отбор авиакомпаний, которым будут субсидированы полеты.

«Росавиация поддержала направления, которые мы предлагали для софинансирования из федерального бюджета. В ближайшее время, после проведения отборов авиакомпаний, откроем продажу билетов по всем направлениям на следующий год. Стоимость билетов, надеемся, сохранится на уровне этого года, а может, станет чуть дешевле», - приводит пресс-служба слова Першикова.

Как уточнили в пресс-службе, со следующего года в программу будут включены дети из многодетных семей в возрасте от 18 до 23 лет, которые учатся в вузах.

<https://tass.ru/ural-news/7089635>

ТАСС; 2019.11.07; АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ГОРНО-АЛТАЙСКА РЕКОНСТРУИРУЮТ К ЛЕТУ 2021 ГОДА

Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Горно-Алтайск в Республике Алтай будет проведена к летнему сезону 2021 года. Она позволит увеличить площадь здания в два раза, а также увеличить пропускную способность объекта до 500 человек, сообщил в четверг ТАСС генеральный директор аэропорта Сергей Круглов.

Во время прямой линии с президентом РФ Владимиром Путиным 20 июня работники аэропорта Горно-Алтайска рассказали о росте пассажиропотока, повышении интереса туристов к республике и появлении новых межрегиональных авиарейсов. Они отметили, что цены на билеты при этом остаются высокими. Республика Алтай - туристический регион, турпоток ежегодно увеличивается на 3-5%.

«Реконструкция предполагает увеличение площадей аэровокзала в два раза - прибавка будет порядка 3-4 тыс. кв. м. Пропускная способность аэровокзала сейчас 200 человек, а предполагается ее увеличить до порядка 500 человек, то есть примерно в 2,5 раза. Завершить реконструкцию мы предполагаем к летнему сезону 2021 года, делать ее предполагается за счет средств собственника», - сказал Круглов.

На данный момент, по словам директора аэропорта, объявлен тендер на создание проекта реконструкции аэропорта - проектирующая организация просчитает, сколько будет стоить реконструкция аэровокзала. Круглов также отметил, что реконструкция позволит в перспективе увеличить и количество рейсов и направлений в Горно-Алтайск.

Как следует из документов тендера, начальная цена проектирования - 10 млн рублей. В объекты проектирования входят два этапа реконструкции аэровокзального комплекса с увеличением площадей терминалов А и Б и с надстройкой второго этажа терминала Б для размещения администрации предприятия, сети инженерно-технического обеспечения. Также будут реконструированы ограждение, аванперрон для организации посадки и высадки пассажиров и привокзальная площадь.

В июле 2019 года директор аэропорта сообщил журналистам, что необходимость в модернизации аэропорта назрела давно: пассажиропоток с 2011 года по 2018 годы составил свыше 342 тыс. человек, а за первое полугодие 2019 года вырос на 41%. Аэропорт Горно-Алтайска вновь начал работу после 20 лет простоя в 2011 году после реконструкции и удлинения взлетно-посадочной полосы. Открытие аэропорта способствовало развитию туризма: по итогам 2011 года турпоток составил 1,35 млн человек, в 2018 году - более 2,1 млн человек. В 2012 году впервые для региона было запущено прямое сообщение с Москвой, продолжается работа по получению аэропортом международного статуса.

<https://tass.ru/ekonomika/7087585>

ТАСС; 2019.11.07; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСТИЛ ОНЛАЙН-СИСТЕМУ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ВРЕМЕНИ СОГЛАСОВАНИЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» запустил онлайн-систему для грузовых агентов компании. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«Новая система, получившая название «Личный кабинет грузового агента», позволяет пользователю оперативно получать информацию о грузоперевозках, контролировать сроки выполнения задач, архивировать документацию и ускорять поиск информации», - сказал собеседник агентства.

По его словам, технология также позволяет сократить время согласования условий той или иной грузоперевозки. «Система реализована на облачной платформе SAP Cloud Platform - FIORI, создающей единое пространство для хранения постоянной и оперативной документации, упорядочивания потоков информации», - добавили в пресс-службе.

Таким образом пользователям уже доступен стандарт оформления заявок агентов на грузовые перевозки, создан инструмент самостоятельной загрузки отчетности агентом. Система также отображает бухгалтерские и оперативные финансовые данные агентов, показывает ежедневный расчет.

«В соответствии с общемировыми трендами «Аэрофлот» постоянно работает над эффективностью грузопочтового бизнеса, расширяя область применения современных цифровых технологий и IT-продуктов», - рассказал заместитель генерального директора по информационным технологиям компании Кирилл Богданов. Он убежден, что повышение скорости, прозрачности и удобства обмена информацией при использовании новой системы позволит контрагентам сосредоточиться непосредственно на задачах по управлению своим бизнесом.

В связи с этим Богданов отметил, что, несмотря на отсутствие в парке транспортных самолетов, группа компаний «Аэрофлот» уверено занимает лидирующие позиции в стране на рынке грузоперевозок belly cargo, то есть перевозки грузов в соответствующих отсеках пассажирских лайнеров.

<https://tass.ru/ekonomika/7088159>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.08; В ЕГИПТЕ НЕДОВОЛЬНЫ УСИЛИЯМИ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ

Депутаты египетского парламента пригласили министра туризма Ранью-аль-Машат для обсуждения вопроса привлечения туристов из России, так как считают, что сейчас работа в этом направлении ведется неэффективно. Об этом стало известно после обращения, подготовленного депутатом парламента Ибрагимом Хигязи.

По его мнению, еще в 2018 году после открытия авиасообщения между Москвой и Каиром крупнейшие туристические компании Египта, представленные на российском рынке, предложили возить туристов на курорты через Каир авиакомпанией EgyptAir по льготным ценам на билеты.

Они должны были включать в себя перелет до столицы и путь до курорта. Предложение было направлено Управлению по активизации туризма, но ведомство до сих пор не ответило на предложение и помешало увеличить поток российских туристов в Египет. Теперь этот вопрос депутаты могут обсудить с министром туризма на следующей неделе, пишет «РИА Новости».

Хигязи добавил, что положительные стороны предложения не ограничиваются только материальными выгодами, но также касаются вопросов национальной безопасности Египта, так как сейчас перевозкой российских туристов занимаются турецкие авиакомпании через аэропорт Стамбула.

24 октября замглавы МИД РФ Михаил Богданов рассказал журналистам, что вопрос возобновления чартерных рейсов с курортными городами Египта будет решен в ближайшее время. 23 октября Богданов также напомнил, что россияне уже могут совершить поездки в Каир, и выразил надежду на скорое возобновление полетов на курорты Красного моря — Хургаду и Шарм-эш-Шейх.

Вопрос восстановления чартерного авиасообщения на саммите «Россия–Африка» в Сочи обсуждали президент России **Владимир Путин** и египетский лидер Абдель Фаттах ас-Сиси. Отмечалось, что в случае положительного решения возобновить туры на курорты Египта можно будет за две недели, полагают в Российском союзе туриндустрии (РСТ).

Россия приостановила авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года после крушения самолета «Когалымавиа», выполнявшего рейс Шарм-эль-Шейх–Санкт-Петербург. На борту лайнера находились 217 туристов и семь членов экипажа, все они погибли. В январе 2018 года было восстановлено авиасообщение с Каиром.

<https://iz.ru/940939/2019-11-08/v-egipte-nedovolny-usiliiami-po-privlecheniiu-turistov-iz-rossii>

RNS; 2019.11.07; «ИРАЭРО» ДОБИЛАСЬ ВЗЫСКАНИЯ С РОСАВИАЦИИ 5 МЛН РУБЛЕЙ НЕВЫПЛАЧЕННЫХ СУБСИДИЙ

Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск авиакомпании «ИрАэро» о взыскании с Росавиации 5 млн рублей невыплаченных субсидий за осуществление региональных авиаперевозок, следует из решения суда, опубликованного в картотеке арбитражных дел.

«Взыскать с Федерального агентства воздушного транспорта в пользу авиакомпании «ИрАэро» 5, 015 млн задолженности по выплате субсидии и 48, 08 тыс. расходов по госпошлине», — говорится в решении суда.

Как пояснили RNS в пресс-службе авиаперевозчика, речь идет о субсидировании региональных маршрутов по постановлениям правительства № 215 и №1242. По этим маршрутам «ИрАэро» летает в населенные пункты в Забайкальском и Хабаровском краях, в Бурятию, Тыву, Якутию, Магадан, Чукотку. Также субсидируются рейсы компании в Сочи, Симферополь и Санкт-Петербург.

«Все перевозки по субсидируемым маршрутам мы выполняем по постановлениям правительства РФ №№ 215 и 1242 в соответствии с договором с Росавиацией, на момент заключения которого у авиакомпании отсутствовала какая-либо налоговая задолженность... Росавиация отказывается от выплат под предлогом налоговой

задолженности, которая якобы числится за авиакомпанией», — сообщили RNS в «ИрАэро».

Данный иск не единичный для «ИрАэро». Сейчас в процессе находятся еще два иска компании к Росавиации на сумму почти 50 млн рублей.

В Росавиации RNS отказались комментировать решение суда.

<https://rns.online/transport/Iraero-dobavilas-vziskaniya-s-Rosaviatsii-5-mln-rublei-neviplachennih-subsidii-2019-11-07/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; «ДОЧКА» УЗГА К 2020Г НАДЕЕТСЯ СОГЛАСОВАТЬ С МИНПРОМТОРГОМ ОБРАЗ РАЗРАБАТЫВАЕМОГО НА СМЕНУ АН-2 САМОЛЕТА

ООО «Байкал-Инжиниринг» (Бурятия, «дочка» АО «Уральский завод гражданской авиации», УЗГА) по контракту с Минпромторгом РФ подготовило образ будущего легкого многоцелевого самолета (ЛМС) для местной авиации, который должен прийти на смену Ан-2, сообщил «Интерфаксу» генеральный директор компании Станислав Морозов. «Пока заказчиком рассматривается моноплан с одним крылом. Образ (летательного аппарата - ИФ) предложен заказчику - в 20-х числах октября передали наши предложения. Ждем решения», - сказал Морозов.

Разработчик надеется, что до конца ноября получит от Минпромторга «хотя бы устное» согласование визуализации самолета, а в декабре - окончательно утвержденное одобрение образа.

После этого «Байкал-Инжиниринг» начнет готовить эскизно-технический проект и подаст заявку в Росавиацию на получение сертификата типа воздушного судна, чего невозможно сделать без его утвержденного облика.

Названия у разрабатываемого самолета пока нет.

«Учитывая, что Денис Валентинович Мантуров (глава Минпромторга - ИФ) позиционирует и везде в прессе говорит, что этот самолет называется «Байкал», то не исключено, что он так и будет называться», - отметил Морозов.

Вместе с тем, ранее «Байкалом» до настоящего времени называлась другая разработка - легкомоторный самолет ТВС-2ДТС. Эту машину разработал Сибирский НИИ авиации им. Чаплыгина. Но, по словам Морозова, «нет ни одного подтверждающего документа, где бы это название было закреплено» за ТВС-2ДТС.

Кроме того, гендиректор «Байкал-Инжиниринг» сообщил, что часть работ по НИОКР будут делать соисполнители, в частности УЗГА и Центральный аэрогидродинамический институт им. Жуковского.

Также Морозов прокомментировал информацию местных СМИ Бурятии о том, что по месту регистрации «Байкал-Инжиниринга» в Улан-Удэ находится небольшой фанерный завод.

«Юридический адрес у нас в Улан-Удэ, однако, фактический адрес - Москва. Все конструкторы, привлеченные к работе, (. . .) территориально работают в Москве, поэтому было целесообразно здесь (в столице - ИФ) открыть обособленное подразделение», - сказал Морозов.

Также Морозов заявил, что УЗГА и «Байкал-Инжиниринг» не имеют отношения к поставке из Китая в Россию партии легких многоцелевых самолетов Y5B (Y-5BG), являющихся лицензионной копией советского самолета Ан-2, информацию о которой распространил ряд СМИ.

ООО «Байкал-Инжиниринг», по данным «СПАРК-Интерфакс», зарегистрировано в Улан-Удэ в феврале 2019 года. В августе компания была признана победителем конкурса Минпромторга на проведение НИОКР по созданию легкого многоцелевого самолета для местных воздушных линий с шифром «ЛМС». Стартовая цена контракта составляла 1,25 млрд рублей, предложение «Байкал-Инжиниринга» на 1 рубль было ниже начальной

цены. Контракт заключен 10 октября. Также в закупке приняла участие материнская компания - УЗГА.

При этом ранее проводился аналогичный конкурс, победителем которого был признан именно УЗГА, но в итоге закупку признали несостоявшейся и отменили ее результаты. На участие в тех торгах, помимо «Байкал-Инжиниринга», подавали заявки АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (входит в холдинг «Вертолеты России») и структура «Ростеха» - АО «Камов» (МОЕХ: КАМО).

ИНТЕРФАКС; 2019.11.07; АЭРОПОРТ ОМСКА В 2019Г НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ

Аэропорт «Омск-Центральный» планирует в 2019 году обслужить 1,37 млн пассажиров, сообщил генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» (МОЕХ: ARPO) (управляет предприятием) Олег Селиверстов полпреду президента в Сибирском федеральном округе Сергею Меняйло в рамках выставки достижений предприятий России и Казахстана в Омске.

По итогам 2018 года аэропорт Омска обслужил 1,1 млн человек. Таким образом, в текущем году пассажиропоток возрастет на 24,5%.

«Планируем 1,37 млн пассажиров к концу года, в следующем году дойдем до 1,5 млн точно и даже больше. В России рост (пассажиропотока в аэропортах - ИФ) составляет 10%, это среднеотраслевой показатель, у нас больше - 20%», - сказал Селиверстов.

Он отметил, что росту пассажиропотока в ближайшие годы будут способствовать региональные перевозки и привлечение пассажиров из соседних регионов, прежде всего, из Тюменской области и севера Казахстана, где есть спрос на авиаперевозки.

«Среди агрессивно растущих соседей рассматриваем, естественно, Екатеринбург и Новосибирск, смотрим, откуда они не летают. (. . .) Понятно, что есть Москва, и оттуда можно улететь куда угодно, но, тем не менее, у нас есть спрос на прямые перевозки. Плюс, мы считаем, что организация прямых перевозок подстегнет некий отложенный спрос», - сказал руководитель аэропорта.

«Региональные перелеты - это то, за счет чего мы сейчас растем», - добавил он.

Ранее сообщалось, что правительство Омской области, владеющее 85% акций ОАО «Омский аэропорт», поставило задачу довести пассажиропоток аэропорта «Омск-Центральный» в 2020 году до 1,6 млн пассажиров, в 2021 году - до 1,7 млн. Задача ставится в соответствии с федеральным проектом развития региональных аэропортов.

В текущем осенне-зимнем сезоне аэропорт Омска начал обслуживать такие новые направления, как Челябинск, Тюмень, Барнаул, Новокузнецк, Ростов-на-Дону, Ноябрьск, Горно-Алтайск, Нижневартовск. Также значительно увеличена частота полетов по ранее действовавшим маршрутам - Самара, Казань, Сургут, Ханты-Мансийск, Екатеринбург.

[Вернуться в оглавление](#)