



## Ежедневный мониторинг СМИ

23 ДЕКАБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.12.23; ТЕПЕРЬ ЖЕЛЕЗНАЯ: ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОЙДУТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА; В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ ВЛАДИМИР ПУТИН .....	4
ТАСС; 2019.12.23; ТУРИСТОВ - БОЛЬШЕ, ЦЕНЫ - НИЖЕ. ЧТО ДАСТ КРЫМУ ЗАПУСК ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ .....	6
ТАСС; 2019.12.23; РЕЖИМ НОН-СТОП И 10 ТЫС. ЧАСОВ ШТОРМА. КАК СТРОИЛИ КРЫМСКИЙ МОСТ .....	9
ТАСС; 2019.12.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА ГОТОВА К ПРИЕМУ ПЕРВЫХ ПОЕЗДОВ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.12.23; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИТСЯ В КРЫМ С МАТЕРИКОВОЙ ЧАСТИ РОССИИ .....	12
ТАСС; 2019.12.23; ВОДИТЕЛИ СЭКОНОМИЛИ НА ПАРОМЕ 28,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ КРЫМСКОГО МОСТА .....	13
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.23; МОДЕРНИЗАЦИЯ СО СКОРОСТЬЮ НОЛЬ УЗЛОВ; СОГЛАСОВАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО ПРОЕКТА ВНОВЬ СОРВАЛОСЬ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.21; ВЛАСТИ ЖМУТ НА ВСЕ ПЕДАЛИ; РУКОВОДСТВО БЕЛОГО ДОМА И ГОСДУМА СПОРЯТ ПО ПОВОДУ УЖЕСТОЧЕНИЯ САНКЦИЙ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.12.23; МИНФИН НЕ ГОТОВ ИСКЛЮЧИТЬ КОНЦЕССИИ И ГЧП ИЗ-ПОД РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ; СДЕЛАТЬ ЭТО МИНИСТЕРСТВО ПРОСИЛИ ИНВЕСТОРЫ, БАНКИРЫ И ДАЖЕ ЧИНОВНИКИ .....	17
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.23; НЕХОЖЕННЫЕ ТРАПЫ НЕ ВЫВЕЛИ К АЭРОПОРТАМ; НОВАЯ СПЕЦТЕХНИКА УВЯЗЛА В ПРАВОВОЙ КОЛЛИЗИИ .....	18
ТАСС; 2019.12.20; БЕЗ ВОЗМОЖНОСТИ ВЫЕХАТЬ НА ВСТРЕЧКУ; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КАК РАЗДЕЛЯТ ПОТОКИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ .....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; МИНТРАНС РФ РЕКОМЕНДУЕТ СУДАМ НЕ ЗАХОДИТЬ В РАЙОН КРЫМСКОГО МОСТА 21-24 ДЕКАБРЯ В СВЯЗИ С ТЕХРАБОТАМИ .....	21
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.12.23; КОНЦЕССИИ ПОПАЛИ В ГРУППУ РИСКА; СЗПК ОБЪЯВЛЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ЗАЩИТОЙ БЮДЖЕТА ОТ НЕПРЕДВИДЕННЫХ РАСХОДОВ .....	21
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.12.23; НЕПОДЪЕМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО РАСПРЕДЕЛИЛИ ПО ВЕДОМСТВАМ И РЕГИОНАМ; МОНИТОРИНГ ГОСИНВЕСТИЦИЙ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; РЖД В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТОННЕЛЬ НА БАМЕ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ.....	24
РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ: 2020 ГОД СТАНЕТ ГОДОМ ПРОЛОМА ЛЬДОВ В АРКТИКЕ.....	24

---

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.20; БЕЛЫЙ ДОМ ЖМЕТ НА ТОРМОЗА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ПЛАН УЖЕСТОЧЕНИЯ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ .....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; КОЛИЧЕСТВО «ПЬЯНЫХ» ДТП СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА 11 ПРОЦЕНТОВ С НАЧАЛА ГОДА .....	28
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.23; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УЛУЧШИТЬ ОТНОШЕНИЯ КОНТРОЛЕРОВ И БИЗНЕСА; НОВЫЙ ЭТАП РЕФОРМЫ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА СТАРТУЕТ В 2020 ГОДУ .....	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.23; ПЕРЕПРАВА - ЭТО НЕ БИЗНЕС .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ ВЫЯВИЛА БОЛЕЕ 70 ТЫС. «НЕДОСТРОЕВ» .....	31
ТАСС; 2019.12.20; ДЕПУТАТЫ КУЗБАССА ПРИНЯЛИ ЗАКОН ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ .....	31
ТАСС; 2019.12.20; В БУРЯТИИ ПОСТРОИЛИ ДОРОГУ У БАЙКАЛА БЛАГОДАРЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ДАГЕСТАН ВЫПОЛНИЛ ПЛАН 2019 ГОДА ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ .....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ОСТРОВСКИЙ: СМОЛЕНЩИНА УСПЕШНО ЗАВЕРШАЕТ 2019 ГОД .....	33
ТАСС; 2019.12.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАССМОТРИТ ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА .....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.22; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПРАВИЛА СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОЖНЫХ ПЕРЕХОДОВ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ .....	34
RNS; 2019.12.20; СОАВТОР ЗАКОНОПРОЕКТА О ТАКСИ НАЗВАЛА УСЛОВИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АГРЕГАТОРА ПРИ ДТП .....	34
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.12.20; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ РЖД .....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ВЛАСТИ СОЧИ ПОДДЕРЖАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ ОТ ДЖУБГИ НА КУРОРТ .....	36
ТАСС; 2019.12.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХУРОВНЕВОЙ РАЗВЯЗКИ ПОД НИЖНИМ НОВГОРОДОМ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ .....	36
ТАСС; 2019.12.20; ВЛАСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЫ К СОФИНАНСИРОВАНИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ .....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.12.20; В ДВИЖЕНИИ ЖИЗНЬ; ПУСК «САПСАНА» ИЗМЕНИЛ ИДЕОЛОГИЮ ПАССАЖИРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ .....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - НЕДЕЛЯ - УРАЛ; 2019.12.20; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПОДХОД; СВЖД ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА ИННОВАЦИИ, ЧТОБЫ ПРИВЛЕЧЬ НОВЫЕ ГРУЗЫ И ПАССАЖИРОВ .....	40
РИА НОВОСТИ; 2019.12.23; ЕЩЕ ВОСЕМЬ ПЕРЕСАДОК С МЦД НА МЕТРО, МЦК И Ж/Д ПОЯВИТСЯ К 2024 ГОДУ .....	41
РИА НОВОСТИ; 2019.12.22; 40-ГРАДУСНЫЙ МОРОЗ И УНИКАЛЬНЫЕ РЕЛЬСЫ: КАК СОБИРАЛИ ПАРК Ж/Д ТЕХНИКИ .....	42
РИА НОВОСТИ; 2019.12.21; ИТОГИ ГОДА: РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЛАЦКАРТЫ БУДУЩЕГО .....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; ФАС С 2020 Г ВВОДИТ ЛЬГОТНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ Ж/Д ТАРИФ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КРЫМУ .....	45

---

---

ТАСС; 2019.12.20; ФАС, РЖД и СПБМТСБ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ В СФЕРЕ БИРЖЕВОЙ ТОРГОВЛИ .....	45
ТАСС; 2019.12.20; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ СЕРВИС ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В БЛАГОВЕЩЕНСК.....	46
ТАСС; 2019.12.20; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ В I КВАРТАЛЕ ХОТЯТ ОБСУДИТЬ ВОПРОСЫ ТЕКУЩЕГО ОТЦЕПОЧНОГО РЕМОНТА ВАГОНОВ.....	46
ТАСС; 2019.12.20; ГРУППА FESCO СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ АУКЦИОНА ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ «РУССКОЙ ТРОЙКИ» .....	46
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.23; ГТЛК ОБОСНУЕТСЯ В «ВИТИНО»; ГОСКОМПАНИЯ СОБИРАЕТСЯ СТАТЬ АКЦИОНЕРОМ ТЕРМИНАЛА .....	47
ТАСС; 2019.12.20; БОЛЬШЕ ИНОСТРАННЫХ ЛАЙНЕРОВ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ МАРШРУТ. КАК В ДФО РАЗВИВАЕТСЯ КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ.....	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2019.12.20; КУПИТЬ БИЛЕТ ДО МОСКВЫ И НЕ РАЗОРИТЬСЯ .....	50
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.12.20; ГЛАВА МИД ПРЕДЛОЖИЛ РАЗОРВАТЬ ДОГОВОР О РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ НА БЕРМУДАХ .....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.12.22; МИД РФ ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРЫВА ДОГОВОРА О РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА БЕРМУДАХ .....	52
ТАСС; 2019.12.20; РЯБКОВ СЧИТАЕТ ЛОГИЧНЫМ РАССМОТРЕТЬ ВОПРОС О ПРЯМЫХ АВИАРЕЙСАХ ИЗ РОССИИ В БРАЗИЛИЮ .....	53
RNS; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» РАСПРОСТРАНИТ БЕЗБАГАЖНЫЙ ТАРИФ НА РЯД ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ РЕЙСОВ.....	53
RNS; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК, В СИМФЕРОПОЛЬ И КАЛИНИНГРАД .....	54
ТАСС; 2019.12.20; НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В АЭРОПОРТУ НОВОСИБИРСКА .....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПРОСИЛИ ДОПУСКИ К РЕЙСАМ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АНТАЛИЮ .....	55
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.12.23; «ГДЕ-ТО РТУТЬ МОЖНО ПНУТЬ НОГОЙ — И ОНА ПОКАТИТСЯ»; ГЛАВА РОСПРИРОДНАДЗОРА СВЕТЛАНА РАДИОНОВА — ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ГОРЯЧЕЙ ТОЧКЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, ЧЕРНОМ СНЕГЕ В НАХОДКЕ И ПРОВЕРКАХ ЗОЛОТОИСКАТЕЛЕЙ .....	55

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.12.23; ТЕПЕРЬ ЖЕЛЕЗНАЯ: ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОЙДУТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА; В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ ВЛАДИМИР ПУТИН**

Крымский мост полностью готов. В понедельник президент Путин торжественно запустит по нему железнодорожное сообщение. Глава Республики Крым Сергей Аксёнов сказал «Известиям», что событие придаст новый импульс развитию полуострова. Открываются новые логистические возможности и перспективы для туризма.

Мост через Керченский пролив протяженностью 19 км — один из крупнейших в России и Европе. Он состоит из параллельно расположенных автомобильной и железнодорожной трасс. Его строительство обошлось в 227,9 млрд рублей.

Старт ж/д движению будет дан в понедельник президентом. Ожидается, что в момент прохода первого состава по мосту его арки будут подсвечены в цвета флага России. Произойдет это, впрочем, лишь 24 декабря. Первый поезд начнет путь в Крым из Санкт-Петербурга 23 декабря, его время в пути до Севастополя займет 43,5 часа. А из Москвы добраться до города русских моряков теперь можно будет за 33 часа в комфортных двухэтажных вагонах.

Билеты на поезда в Крым начали продаваться еще в начале ноября, и, как писали СМИ со ссылкой на данные компании-перевозчика «Гранд Сервис Экспресс», на сегодняшний день их уже реализовано 50 тыс. штук. Цены в плацкарт начинались от 3,5 тыс. рублей, в купе — чуть более 4 тыс. рублей.

Пока с материка на полуостров будет открыто только пассажирское ж/д движение, но уже летом — 1 июня 2020 года — оно будет возможно и для грузовых поездов.

Железнодорожное сообщение — по сути, отдельный мост, который идет параллельно автомобильному. Последний был открыт в 2018 году и за полтора года эксплуатации по нему проехали более 8 млн транспортных средств.

Планируется, что на Крымский полуостров будут ходить пассажирские поезда из 11 городов России.

Переход к лучшему

О создании транспортного перехода, который бы соединил Крымский и Таманский полуострова, задумывались еще в XIX веке. Но реализовать самый сложный проект удалось лишь в наши дни после возвращения Крыма в состав России.

В январе 2015 года была детально проработана концепция транспортного перехода. К этой работе привлекли широкий круг экспертов. Подрядчиком проектирования и строительства моста стал «Стройгазмонтаж». В его возведении участвовали ведущие мостовики страны.

Район строительства перехода характеризовался сложными природными условиями — сейсмической активностью, илистым дном. Керченский и Таманский полуострова — это была зона интенсивных боев в годы Великой Отечественной войны. Поэтому в целях безопасности территорию обследовали саперы. На суше и в акватории (более 600 га) было обнаружено и обезврежено более 700 взрывоопасных предметов, включая 14 фугасных авиабомб.

Все рельсы на Крымском мосту были уложены в середине июля. Суммарно на двухпутной железной дороге их почти 5 тыс. тонн и более 76 тыс. штук шпал.

Это навсегда

Открытие железнодорожного сообщения с Россией станет знаковым событием для республики, сказали «Известиям» крымские политики.

— Его запуск означает окончание строительства грандиозного проекта, который был реализован вопреки всем санкциям, блокадам и зарубежным провокациям, всем попыткам «сдержать» Россию. Это очередной впечатляющий успех нашего Отечества. И это, безусловно, придаст новый импульс развитию полуострова, — заявил «Известиям» глава Республики Крым Сергей Аксёнов.

Сенатор от Крыма Сергей Цеков отметил, что при Украине Крым фактически был островом, но после воссоединения с РФ ситуация изменилась.

— Теперь увеличится и туристический поток, и появятся хорошие условия для конкурентности крымских товаров. Конечно же, это определенные возможности для снижения цен на продукты, которые к нам привозят с материковой части России, — отметил он.

Моментального эффекта за один день не произойдет, считает парламентарий. Но постепенно всё будет меняться, цены в Крыму выравниваются хотя бы с уровнем Краснодарского края.

Первый зампред Госсовета Республики Крым Ефим Фикс охарактеризовал «Известиям» появление железнодорожного моста как «потрясающее инженерное решение». Он подчеркнул, что железная дорога будет также способствовать продвижению на российский рынок и крымского вина.

Железнодорожное сообщение с Крымом скажется на росте потока туристов, что в свою очередь будет способствовать развитию российской экономики и наполняемости бюджета, сказал глава комитета Госсовета Крыма по народной дипломатии и международным отношениям Юрий Гемпель. Это важно и с политической точки зрения, считает депутат.

— Наши «друзья» с Украины сначала постоянно декларировали, что мост невозможно построить, а потом стали говорить, что он развалится. Сегодня его появление показывает не только несостоятельность этих заявлений, но и то, что Крым больше не отрезан от России, — заявил «Известиям» парламентарий.

По словам генерального директора «ЕвроТрансСтроя» Сергея Ракчеева, для окупаемости проекта требуется, чтобы по мосту проезжали 6–7 млн автомобилей в год и 10–12 млн пассажиров по железной дороге. При этом стоимость его пересечения в одну сторону должна составлять в среднем 1000 рублей. Тогда можно ожидать, что стройка окупится лет через 30–35 лет, то есть не ранее 2048–2053 годов.

Впрочем, директор департамента оценки НАО «Евроэксперт» Анна Шлапакова считает, что окупаемость строительства моста может выражаться и в экономическом эффекте, который получит от его запуска Крым.

По данным Минтранса, озвученным в прошлом году, с полным запуском моста правительство сможет экономить ежегодно до 11 млрд рублей, что к 2035 году условно вернет вложенные в него средства.

По мнению Анны Шлапаковой, не менее важно, что ж/д сообщение с Крымом откроет новые логистические возможности для транспортных компаний, крупных промышленных предприятий Крыма, а также окажет серьезное воздействие на развитие малого и среднего бизнеса, увеличит турпоток в Крым.

В первые годы эксплуатации моста грузооборот, по ее мнению, может составить 9,5–10 млн т в год, а при суточной пропускной способности транспортного ж/д перехода в 47 пар поездов — 13 млн т в год, увеличившись в перспективе до 25 млн.

<https://iz.ru/957152/irina-tcyruleva-natalia-bashlykova-mariia-perevoshchikova-tatiana-baikova/teper-zheleznaia-po-krymskomu-mostu-poidut-pervye-poezda>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7399319>

<https://tass.ru/ekonomika/7400673>

<https://ria.ru/20191222/1562694546.html>

<https://rns.online/transport/Putin-23-dekabrya-otkroet-zheleznodorozhnoe-dvizhenie-po-Krimskomu-mostu-2019-12-22/>  
<https://www.1tv.ru/news/2019-12-22/377835-pervyy-passazhirskiy-poezd-proydet-po-krymskomu-mostu-v-samom-nachale-25-dekabrya>  
<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3223309>  
<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3223300>  
<https://www.vestifinance.ru/articles/130364>  
<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3222876>  
<http://crimea24.tv/content/istoricheskoe-sobytie-v-ponedelnik-zapustyat-zhd-chast-krymskogo-mosta>  
<http://crimea24.tv/content/zhurnalisty-vsey-strany-uchastvovali-v-press-konferentsii-vladimira-putina>  
<https://mir24.tv/articles/16390932/na-start-vnimanie-zheleznodorozhnaya-chast-krymskogo-mosta-gotova-k-otkrytiyu>  
<https://mir24.tv/news/16390998/pervye-passazhirskie-poezda-proidut-po-krymskomu-mostu>  
<https://www.ntv.ru/novosti/2270160/>  
<https://www.5-tv.ru/news/276964/pervyj-passazirskij-poezd-proedet-pokrymskomu-mostu-25dekabra/>  
<https://www.5-tv.ru/news/276935/pervyj-poezd-pokrymskomu-mostu-projdet-vpristutstviivladimira-putina/>  
<https://ren.tv/news/v-rossii/639857-putin-otkroet-zheleznodorozhnoe-dvizhenie-po-krymskomu-mostu>  
<https://ren.tv/news/v-rossii/640001-stroiteli-rasskazali-o-samom-slozhnom-etape-raboty-nad-krymskim-mostom>  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223535-muyyi.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223535-muyyi.html)  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223651-3OQpW.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223651-3OQpW.html)  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223626-hkWeL.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223626-hkWeL.html)  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223622-EI2i3.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223622-EI2i3.html)  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223322-Cc2bK.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223322-Cc2bK.html)  
[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20191223231-PhbnP.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20191223231-PhbnP.html)  
<https://www.m24.ru/news/vlast/22122019/101505>  
<https://topspb.tv/news/2019/12/23/pervyj-poezd-iz-peterburga-v-krym-otpravlyaetsya-v-ponedelnik/>  
<https://rg.ru/2019/12/22/reg-ufo/na-krymskom-mostu-otkryvaetsia-zheleznodorozhnoe-soobshchenie.html>

### **ТАСС; 2019.12.23; ТУРИСТОВ - БОЛЬШЕ, ЦЕНЫ - НИЖЕ. ЧТО ДАСТ КРЫМУ ЗАПУСК ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Железнодорожное сообщение по Крымскому мосту, которое открывается на этой неделе, уже в следующем году увеличит долю туристов на полуостров, а в перспективе позволит снизить цены на продукты и строительные материалы, оживить строительную отрасль в Крыму и Севастополе, считают опрошенные ТАСС эксперты и представители местных властей. Новые возможности получают и другие транспортные объекты Крыма, например морские порты, куда теперь легче будет доставлять товары для отправки за рубеж.

Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь по Крымскому мосту отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа, а 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь, время в пути которого займет 33 часа. Грузовые поезда начнут следовать на полуостров на полгода позже.

#### **Приток туристов**

Как говорят эксперты, первое, что сразу почувствуют в Крыму после запуска железнодорожного сообщения, - приток туристов.

«Мы уверены, что добавится туристический поток в Крым после открытия железнодорожного сообщения. Особенно путешествие на поезде будет выгодно любителям семейного туризма и отдыха, билеты ведь обойдутся дешевле, чем на самолет», - рассказал ТАСС председатель комитета по туризму, курортам и спорту Госсовета Крыма Алексей Черняк.

Впервые рекордное за постсоветские годы число туристов в Крыму отдохнуло по итогам 2018 года - около 6,8 млн человек. В этом году эта планка была превышена уже в октябре, а к началу декабря на полуострове побывало более 7,2 млн туристов.

«Направление новое для Крыма, абсолютно. Билеты расходятся достаточно хорошо. За месяц их продано уже более 50 тыс. штук. Это хорошая динамика», - подчеркнул глава комитета.

Что даст запуск грузового сообщения

Черняк считает также важным событием запланированное на лето начало грузового сообщения по Крымскому мосту. Оно даст возможность не только наполнить регион товарами общего потребления, продуктами питания, но и снизить цены на полуострове, уравнив их с ценами в ближайших к Крыму регионах, в первую очередь с Кубанью. В этих целях планируется строительство крупных оптовых хабов к 2021 году, где будут накапливаться не только продтовары, но и строительные материалы.

«Для того, чтобы начинала падать ценовая политика, сперва эту массу товаров необходимо накопить в Крыму, тогда начнется падение цены. Это в свою очередь даст возможность удешевить стоимость путевок, потому что любому санаторию нужны точно также и продукция массового потребления, и продукты питания, и бытовая химия, и те же стройматериалы, потому что каждый год они проводят ремонт и обновляются», - отметил глава комитета.

Он уверен, что уже в 2021 году, когда наладится график движения железнодорожных составов, в Крыму начнется подъем в курортной сфере, ожидается бум строительства отелей на полуострове.

«Из-за нехватки стройматериалов держится высокая цена, происходит очень сильное удорожание объектов. Поэтому запуск грузового сообщения, не сразу, а в 2021 году даст, я бы сказал, строительный бум в курортной отрасли. В 2020 году будут изменения, но они не будут столь резкими и глобальными, ведь пойдут только первые поезда, пройдет обкатка их обслуживания и всей инфраструктуры. Работы будет очень много», - подчеркнул он.

Строители выиграют

В строительной отрасли также считают, что грузовое сообщение по железной дороге снизит цены, в первую очередь на инертные материалы, которые в большом дефиците на полуострове. Член комитета по строительству, транспорту и ТЭК Госсовета Крыма и руководитель одной из крупных строительных фирм «Юждорстрой» Игорь Аржанцев сообщил ТАСС, что это касается щебня и речного песка.

«Есть много стройматериалов, цены на которые по логистике будут снижены. Песок, щебень, которые идут на верхние слои дорожного покрытия и которых в Крыму практически нет. Доставка их железнодорожными «вертушками» будет дешевле. Одно дело - 100-200 км расстояние, тут и грузовик возьмет, а другое дело - тысячи километров. Так что в целом строительство выиграет», - сказал он.

Во сколько обойдется доставка грузов по железной дороге пока не известно, поскольку это направление абсолютно новое. Раньше рельсы связывали полуостров только с Украиной на севере, а теперь, впервые в своей истории, регион открывает железнодорожное сообщение на востоке, через Керчь.

«Мы считали, что один вагон - это в среднем 60 т материалов. Чтобы довезти в Крым такое количество автомобильным транспортом, нужно как минимум три большие фуры. Это затраты на логистику, бензин и все остальное. Здесь же - прямые железнодорожные

перевозки, что, вероятно, снизит стоимость материалов», - отметил в свою очередь глава комитета по строительству, транспорту и ТЭК республиканского парламента Леонид Бабашов.

**Продажи вина и новые туристы**

В Севастополе, как считает заведующий кафедрой «Финансы и кредит» Севастопольского государственного университета Сергей Тарасенко, положительный эффект будет в первую очередь для турбизнеса. «Однозначно в выигрыше будет индустрия гостеприимства, правда, если расписание и маршруты будут удобны для туристов, а цены - ниже, чем на авиаперелет», - отметил экономист.

Цены на жилье, считает собеседник, серьезно не снизятся - их формирует не только цена стройматериалов, но и другие факторы, в том числе спрос и предложение на квартиры. Высокие цены характерны для Севастополя так же, как для других городов курортной зоны.

При этом, уверен он, благодаря железной дороге может возродиться морской порт, грузооборот которого в разы сократился после введения западных санкций. Однако из севастопольского порта уже периодически ведутся поставки в Сирию.

В то же время руководитель «Севастопольского винодельческого завода» Александр Жежель допускает, что возможность отправлять продукцию в другие регионы по железной дороге может понадобиться предприятию в недалеком будущем.

«Раньше было такое, что отправляли [грузовые вагоны с продукцией]. В ближайшее время, наверное, такой надобности нет. А потом посмотрим - если будет движение нормально организовано, то почему и нет», - сказал Жежель.

**100 объектов истории и культуры**

Туристов, которые проедут по железной дороге по Крымскому мосту, ждут достопримечательности по всему пути следования. Сергей Бороздин, глава администрации Керчи, первого крымского города, который будет встречать пассажиров поездов, рассказал ТАСС, что на территории древней столицы Боспорского царства, каковой и был этот город в античное время, находится почти 100 объектов истории и культуры.

Среди них храм Иоанна Предтечи, который является, вероятно, самым старинным и действующим в России. Он относится примерно к VIII-IX векам нашей эры. Самыми популярными по-прежнему считаются экскурсии в Аджимушкайские каменоломни, музей Эльтигенского десанта, лапидарий, историко-археологический музей, картинную галерею. Бороздин говорит, что власти ожидают увеличения турпотока в город с запуском железнодорожного сообщения. «Мы добиваемся, чтобы турист был не «однодневным», а минимум три-семь дней находился у нас в городе. Для этого созданы и будут еще созданы дополнительные условия», - отметил он.

Сейчас, сообщил глава администрации, в Керчи функционируют 12 гостиниц, 14 сезонных баз отдыха мест, два круглогодичных санатория и лечебно-оздоровительный центр на более чем 3 тыс. мест.

**Новая страница в истории**

Открытие железнодорожного сообщения, по мнению первого заместителя главы крымского парламента Ефима Фикса, имеет не только историческое значение. «Это говорит о том, как далеко шагнула инженерная мысль российских ученых и строителей. Многие поколения и исторические личности пытались запустить и мост, и движение по нему, это получилось только сейчас и только у российского Крыма», - сказал он ТАСС.

По словам Фикса, запуск движения поездов открывает и новую страницу в экономической истории современного Крыма. «Безусловно речь идет о возможности наполнения рынка, а также и расширения торгово-экономических отношений не только с другими субъектами РФ, но и с другими государствами, граничащими с РФ на Дальнем Востоке, Среднем

Востоке и так далее. Я считаю, что открывается новое будущее российского Крыма», - подчеркнул Фикс.

<https://tass.ru/obschestvo/7401375>

### **ТАСС; 2019.12.23; РЕЖИМ НОН-СТОП И 10 ТЫС. ЧАСОВ ШТОРМА. КАК СТРОИЛИ КРЫМСКИЙ МОСТ**

Строители Крымского моста столкнулись со сложностями, которые изначально казались практически непреодолимыми - сильными штормами, сложными грунтами, необходимостью круглосуточной работы даже в тяжелых погодных условиях. Несмотря на все трудности, поставленная задача решена: мост построен в срок, и в понедельник будет открыта его вторая, железнодорожная часть.

18 декабря Ростехнадзор подтвердил технологическую готовность самого длинного моста в России и Европе, который соединяет Керченский и Таманский полуострова. Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь по Крымскому мосту отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа. 24 декабря отправится поезд из Москвы в Симферополь, время в пути - 33 часа.

Как отмечают сами участники «стройки века» в комментариях для прессы, справиться с трудностями удалось благодаря сплоченности коллектива, непредсказуемым решениям и мужеству строителей.

Тысячи часов шторма

На протяжении всего строительства работа велась круглосуточно в две смены и не останавливалась ни на минуту, даже в непогоду. За это время метеостанции зафиксировали в Керченском проливе в сумме 10 тыс. часов шторма, а специалисты отмечают, что иногда из-за погодных условий уже наполовину сделанную работу приходилось начинать заново. «Ветра достигали 20 метров в секунду, чем были затруднены работы с грузоподъемной техникой, это вносило свои корректировки. Мы зашли [на строительство моста] зимой - шторма часто, и шторма мешали работать», - сказал журналистам замдиректора мостоотряда №81 (Воронеж) Константин Быханов.

Светлана Боханова - директор НИИ диагностики, который осуществляет контроль качества строительства мостовых сооружений - вспоминает, что из-за силы ветра иногда было страшно даже подходить к сваям. Все элементы моста, будь то свая, опора или пролет, принимались только после детальной проверки - и диагностику элементов проводили при любой погоде.

«Испытания качества были привязаны не к времени суток, а именно к объемам работ. В шторм стройку не останавливали, и если кран успевал набросить на металлическую сваю молот, проводили испытания независимо от ветра. Мы привыкли, что море, Крым - это солнце, отпуск, лето, тепло, мы не ожидали, что здесь совершенно другие условия. Основное воздействие - это ветер и волны в акватории, с которыми приходилось бороться и придумывать дополнительные конструкции», - сказала она журналистам.

В инфоцентре «Крымский мост» отмечают, что за четыре года пришлось выполнять и такие работы, которые в России раньше никто не делал - например, в 2017 году огромные арки моста, собранные на берегу, перевезли на специальной плавсистеме и подняли на опоры домкратами.

«Мы находимся на границе двух морей, и надо было создать такую обстановку, чтобы по всем параметрам гидрометеорологическим можно было осуществить сплав. Естественно, плавсистема имела ограничения по балльности [волнения] моря, по силе ветра, по погодным условиям другого плана. Здесь же имеют место течения морские. Поэтому разработка этой операции явилась уникальным процессом», - отметил гендиректор компании «СГМ-Мост» Александр Островский.

Подготовка к строительству

Как отметили в инфоцентре, снизить зависимость от метеоусловий удалось благодаря тому, что в 2015 году, перед началом строительства, были возведены рабочие мосты и технологические площадки. «Год практически проводили подготовительные мероприятия, потом началась основная стройка», - отметил Леонид Рыженькин - заместитель гендиректора компании «Стройгазмонтаж», выступавшей генеральным подрядчиком.

Возглавляющий «СГМ-Мост» Островский добавил, что все руководители круглосуточно были на связи, чтобы вовремя подключиться к решению возникающих вопросов. «Выключение телефона у руководителя любого ранга стройки было оценено как побег со стройки. Поэтому никто не выключал телефоны в круглосуточном режиме. И звонки были как днем, так и ночью», - уточнил он.

Островский признался журналистам, что «где-то в глубине души не верили, что в такие сроки можно завершить [строительство]». Справиться с такой «громаднейшей стройкой» получилось благодаря тому, что изначально удалось собрать высококвалифицированную команду и сплотить многотысячный коллектив.

По данным инфоцентра, строительство моста обеспечивали 180 компаний со всей страны - среди них как известные строительные организации и профильные заводы, выпускающие металлоконструкции для мостов, так и предприятия среднего и малого бизнеса. На объекте трудилась команда из 15 тыс. инженеров и рабочих со всей России.

«Проект Крымского моста объединил молодых специалистов и профессионалов, закаленных БАМом, подготовкой инфраструктуры к саммиту АТЭС во Владивостоке, Универсиаде в Казани, Олимпиаде в Сочи. Молодежь переняла опыт, наработанный за десятилетия, влилась в коллективы, которые строят мосты более 70 лет», - отметили в инфоцентре.

Островский добавил, что со многими специалистами, привлеченными на «стройку века», как называют строительство сами рабочие, он работал и раньше. «Это замечательные коллеги мои, замечательные ребята, профессионалы. Разбрелись они все, разошлись по России, и когда наступил час X - можно было начать Крымский мост - я им предложил [участвовать в проекте], все согласилось. Это специалисты, которые всю свою душу отдавали стройке», - отметил он.

Производитель работ мостоотряда №10 Павел Луговой - один из тех молодых специалистов, которые работали бок о бок с «аксакалами». Он рассказал, что благодаря более опытным коллегам смог профессионально вырасти. Работая вместе, специалисты разных поколений «обучались, применяли совместно что-то новое, что-то сами придумывали» - работать было очень интересно. При этом все участники коллектива понимали, что «никакие трудности не бывают нерешаемыми».

«Если пролистать все эти четыре года, то в каждом периоде можно найти что-то уникальное. И, конечно, смекалка наших инженеров, их опыт и знания позволили в столь короткий срок реализовать грандиозный, самый крупный объект по протяженности в Европе и в нашей России», - добавил замруководителя компании «Стройгазмонтаж» Рыженькин.

За время строительства была создана особая атмосфера, у «стройки века» даже появился свой талисман - кот Мостик. Рыжего котенка подбросили строителям, когда они только приехали на берег Керченского пролива. Рабочие поселили его в своей бытовке, а когда кот подрос, стал главным «инспектором». Сейчас в «отделе» «Котмостнадзор» также работают чайка Валера, баклан Варфоломей, дельфин Максим, ящерица Оксана, пес Цыган и лиса Лизавета. Отчеты «инспекторов» публикуются в профилях Мостика в социальных сетях.

В ожидании первого поезда

Начальник управления федеральных автомобильных дорог «Тамань» Кайрат Турсунбеков считает, что запуск железнодорожной части моста можно назвать подарком как для крымчан, так и для других жителей России.

«Поезд из Петербурга в Севастополь мне памятен, потому что я неоднократно раньше ездил к родным и близким на Крымский полуостров, и теперь эта традиция возобновляется. Я Новый год буду встречать уже, надеюсь, дома, потому что наша основная работа здесь завершена <...> Надеюсь, мы [с семьей] когда-нибудь воспользуемся возможностью, и на этом поезде проедем по Крымскому мосту», - отметил замглавы «Стройгазмонтаж» Рыженькин.

В инфоцентре добавили, что пассажиры поезда смогут не только любоваться видом, самим мостом и его белоснежными арками, но и увидеть гигантское граффити на одной из опор моста - рабочего, который держит на руках рыжего Мостика.

Работа космического масштаба

Благодаря усилиям тысяч строителей Крымский мост, к возведению которого приступили в феврале 2016 года, был построен за рекордное время: автомобильную часть удалось запустить досрочно в мае 2018 года, официальный запуск железнодорожной состоится 23 декабря.

По данным инфоцентра, полотно автомобильной части «связано» из 13 тыс. км арматуры - это расстояние от Москвы до Сиднея на самолете. Только на автодорожной арке затянута 110 тонн высокопрочных болтов - это взлетный вес двух Boeing 737-100. Суточный рекорд трафика за полтора года составил 36 тыс. автомобилей.

Строительство железнодорожного перехода велось почти вдвое дольше - в сумме работы заняли 47 месяцев. На его пролеты пошло в 1,6 раза больше металла - 160 тыс. тонн. Самая большая железнодорожная свая погружена в грунт на глубину 108 м - это высота 36-этажного дома.

При этом мост рассчитан на движение поездов массой до 7,1 тыс. тонн (то есть, весом с Эйфелеву башню), и может пропускать их с интервалом, близким к ритму движения в метрополитене: от 2,5 минут для пассажирских и от 4,1 минуты - для грузовых составов.

В инфоцентре отметили, что пролет с железнодорожной аркой (а именно арки являются наиболее узнаваемым элементом моста) в четыре раза длиннее остальных: 227 м от опоры до опоры - две длины футбольного поля. Вес арки 6 тыс. тонн, то есть, в 14 раз тяжелее Международной космической станции (МКС). При этом освещается мост так, что 3,7 тыс. светодиодных светильников видны даже с борта МКС.

Дальше - хоть в Арктику

Участовавшие в возведении моста специалисты отмечают, что получили колоссальный опыт, который можно использовать и на других объектах.

«Отсюда выходят ребята, которые готовы к любым работам на любых крупнейших стройках страны. С такими тяжелыми грунтами в основании, какие мы имели здесь, - это безусловно практика и школа. Поэтому, выходя отсюда, специалисты различных подрядных организаций готовы работать как в условиях глубоководных рек России, а также на шельфе Севера, Дальнего Востока», - подчеркнул гендиректор «СГМ-Мост» Островский.

Часть предприятий, задействованных в строительстве моста, уже перешли на новые объекты. В том числе, мостоотряд №81 приступил к работе в Воронеже. «Конечно, после Крымского моста нам эти объекты трудности никакой не составляют. Мы их сделаем качественно и в срок», - уверен замдиректора организации Быханов.

Предложения о трудоустройстве, добавили в инфоцентре, поступают и талисману «стройки века» Мостику. «Он рассмотрит их и примет решение, когда полностью завершит работу в Керченском проливе <...> Он еще задержится на Крымском мосту на несколько месяцев, чтобы проконтролировать движение поездов», - пояснили в инфоцентре.

<https://tass.ru/obschestvo/7401149>

### **ТАСС;2019.12.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА ГОТОВА К ПРИЕМУ ПЕРВЫХ ПОЕЗДОВ**

Железнодорожная часть Крымского моста готова к приему первых поездов, сообщил журналистам в понедельник начальник заказчика строительства Управления федеральных автомобильных дорог «Тамань» Кайрат Турсунбеков.

«Строительство Крымского моста завершено. Получено заключение о соответствии этого объекта техническим регламентам и проектной документации, получено разрешение на ввод в эксплуатацию, и, соответственно, железнодорожная часть транспортного перехода готова к приему первых поездов», - сообщил Турсунбеков.

Он назвал запуск сообщения по железнодорожной части моста подарком к Новому году. «Мы считаем, что это своеобразный подарок для жителей полуострова и материка. Люди теперь в канун новогоднего праздника могут планировать путешествие и на Новый год, и на следующий год», - сказал Турсунбеков.

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

Срок службы

Гарантийный срок службы Крымского моста составляет 100 лет. Он построен с запасом прочности, учитывающим сейсмоопасность, особенности грунта и другие, сообщили в инфоцентре «Крымский мост». «100 лет - гарантийный срок моста при надлежащем обслуживании. Конструктив обладает необходимым запасом прочности, чтобы работать в регионе со сложной геологией, высокой сейсмикой, регулярными ветровыми нагрузками, возможными ледоходами», - говорится в сообщении.

Как уточнил начальник управления федеральных автомобильных дорог «Тамань» Кайрат Турсунбеков, «надежность всех конструкций транспортного перехода подтверждена и документально зафиксирована».

18 декабря Ростехнадзор подтвердил технологическую готовность объекта. Крымский мост - самый длинный в России и Европе, он соединяет Керченский полуостров с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечит бесперебойное транспортное сообщение между Крымом и другими регионами России. В мае 2018 года была завершена его автодорожная часть. За полтора года эксплуатации автодорожной части по мосту проехали более 8 млн транспортных средств.

<https://tass.ru/ekonomika/7400891>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.23; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИТСЯ В КРЫМ С МАТЕРИКОВОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

Поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправляется в понедельник днем с Московского вокзала Северной столицы, 25-го декабря он первым пересечет Керченский пролив по мосту, соединяющему материковую часть РФ с Крымом, и возобновит регулярные пассажирские железнодорожные перевозки на полуостров.

«Таврия» - так ранее называли Крым, а теперь поезда на полуостров. Первый именной состав отправится с Московского вокзала Петербурга в Севастополь 23 декабря. Он первым пройдет по Крымскому мосту, пересечет Керченский пролив 25 декабря, примерно в 2:10 - 2:40 мск», - рассказали журналистам представители компании-оператора пассажирских ж/д перевозок в Крым - «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва). Поезд, который рассчитан более чем на 600 пассажиров, преодолеет расстояние из Петербурга в Севастополь - 2 471 километр - за 43,5 часа, пройдет через 9 областей, три города федерального значения, один край и одну республику. На пути - 20 станций. Самой молодой является «Тамань-Пассажирская». Она ближайшая к Крымскому мосту на «материке»: находится в 7-ми километрах от транспортного перехода.

У «Таврии» из Петербурга от «головой» до «хвоста» 17 вагонов - столько же, сколько городов на Крымском полуострове.

Поезду из Петербурга сохранили номер легендарной «семерки».

Железнодорожное пассажирское сообщение между Северной столицей и Севастополем началось почти 145 лет назад. Оно прерывалось из-за революции и Великой Отечественной войны. В 1950 году Севастополь принял первый послевоенный поезд из Ленинграда. В 1950-е началась история поезда №7: он полвека круглый год ходил из Ленинграда (Петербурга) в Севастополь и перевез 15 миллионов пассажиров.

Вечером 24-го декабря в Симферополь отправится первый поезд с Казанского вокзала Москвы. Путь длиной 2 009 км займет 33 часа.

Ранее поезда из РФ в Крым ходили через территорию Украины. Украина, считающая Крымский полуостров своей, но временно оккупированной территорией, в конце 2014 года прекратила железнодорожное сообщение с Крымом, который по результатам местного референдума вошел в состав России.

Логистика в Крыму меняется с запуском моста через Керченский пролив. Если в украинскую бытность региона основной поток транспорта - автомобилей и поездов - шел с севера полуострова, то теперь - с востока.

Строительство железнодорожной части Крымского моста официально завершено, сообщалось на прошлой неделе: Ростехнадзор подтвердил технологическую готовность ж/д части транспортного перехода и передал заключение о соответствии госзаказчику проектирования и строительства моста - ФКУ Упрдор «Тамань» (структура федерального дорожного агентства), **Росавтодор** выдал разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Стоимость строительства объекта (генподрядчиком является компания «Стройгазмонтаж») составляет порядка 228 млрд рублей.

Движение легковых автомобилей и автобусов по мосту открыли 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября того же года. Грузовые поезда запустят в июне 2020 года.

«Гранд Сервис Экспресс» создан в 2002 году, специализируется на железнодорожных пассажирских перевозках повышенной комфортности (в том числе на направлении Москва - Санкт-Петербург). По данным **Минтранса** России, эта компания сама выступила с инициативой стать оператором пассажирских ж/д перевозок в Крым.

Компания ГСЭ в будущем намерена расширить географию движения поездов на полуостров - добавятся Кисловодск, Екатеринбург и Мурманск.

«Гранд Сервис Экспресс» не раскрывает список своих акционеров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7401055>

### **ТАСС; 2019.12.23; ВОДИТЕЛИ СЭКОНОМИЛИ НА ПАРОМЕ 28,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ КРЫМСКОГО МОСТА**

Автомобильной частью Крымского моста за 19 месяцев с момента открытия движения воспользовались уже 8,5 млн водителей, автовладельцы и перевозчики сэкономили 28,8 млрд рублей на паромной переправе через Керченский пролив. Об этом сообщили журналистам в инфоцентре Крымского моста.

Автомобильное движение по Крымскому мосту было запущено 16 мая 2018 года, а 1 октября того же года было запущено и движение грузовиков. Основным транспортным коридором, связывающим полуостров с материковой частью РФ, ранее была Керченская паромная переправа.

«За 19 месяцев по мосту проехало 8,5 миллионов машин, в том числе 900 тысяч грузовиков и 110 тысяч автобусов. Это в 1,7 раза больше, чем перевезла Керченская паромная переправа, начиная с 2015 года (5,1 млн транспортных средств). С бесплатным

мостом автовладельцы и перевозчики не потратили на паром 28,8 млрд рублей». - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/7401183>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.23; МОДЕРНИЗАЦИЯ СО СКОРОСТЬЮ НОЛЬ УЗЛОВ; СОГЛАСОВАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО ПРОЕКТА ВНОВЬ СОРВАЛОСЬ**

**Минтранс** и Нижегородская область не могут договориться о создании Нижегородского гидроузла за 43 млрд руб., который должен решить проблемы обмеления Волги. Премьер **Дмитрий Медведев** поручал согласовать вопрос к 15 декабря, но этого не произошло — как утверждает **Минтранс**, потому, что область затягивает обсуждение. Если стройка не начнется в 2020 году, проект может быть и вовсе отменен, что грозит тяжелыми последствиями для российского судоходства.

Как стало известно “Ъ”, **Минтранс** и Нижегородская область не смогли предоставить в правительство согласованные предложения по строительству Нижегородского узла. Сделать это к 15 декабря поручил премьер **Дмитрий Медведев** по итогам совещания в Астрахани от 30 августа. Российские судоходные компании оценивали ежегодные убытки от низкой воды на этом участке в миллиарды рублей. Совладелец и гендиректор «Водохода» Ришат Багаутдинов говорил в конце июня, что в случае отказа от проекта половина городов европейской части РФ будет отсечена от судоходов.

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла стоимостью 43,4 млрд руб. необходимо из-за обмеления Волги, которое делает убыточными перевозки водным транспортом (см. “Ъ” от 2 августа). Узел должен повысить уровень воды в меженный период в районе Городца. Изначально объект планировалось построить в 2018–2021 годах, но региональные экологи и общественники выступили против, опасаясь подтопления близлежащих территорий. Подготовительный этап проекта прошел Главгосэкспертизу (ГГЭ), а основной этап — пока нет, срок рассмотрения — до 30 апреля 2020 года. Область представила замечания к проекту, и, если они не будут устранены, есть риск, что ГГЭ не одобрит документацию.

Как рассказал “Ъ” замминистра транспорта **Юрий Цветков**, **Минтранс** и область серьезно расходятся в оценке текущей экологической обстановки в Балахнинском районе. «Самый главный посыл, где мы не можем согласиться с областью, — это их утверждение, что текущее состояние Балахны, ряда других близлежащих территорий является вполне экологически благополучным, а экологические напасти следует ожидать только от будущего гидроузла и создания сезонного водохранилища», — говорит чиновник. Как подчеркивает **Юрий Цветков**, на основании проведенных исследований был сделан вывод, что «в Балахне и близлежащих территориях экологическая ситуация неблагоприятная, подтоплено больше 50% территорий города, дренажная система фактически не функционирует».

Константин Анисимов, вице-президент Российской палаты судоходства, в интервью “Ъ” 2 августа  
Константин Анисимов, вице-президент Российской палаты судоходства, в интервью “Ъ” 2 августа

Когда умирает флот, перестает жить и река, ее не поддерживают, она заиливается, заболачивается, погибает. У нас много рек, которые бросили, ушло судоходство на Вятке, Мологе

По предварительным оценкам проектировщика, только на приведение Балахны в его современном состоянии к нормативным показателям осушения потребуется порядка 15 млрд руб. Однако, отмечает **Юрий Цветков**, министерство не может тратить на это деньги, предназначенные для строительства гидроузла. На компенсационные мероприятия в бюджете стройки предусмотрено 3,1 млрд руб. **Минтранс** готов за счет экономии от других проектов выделить дополнительно 1,5 млрд руб., хотя и не в рамках этого проекта,

пояснил господин **Цветков**. **Минтранс** и аналитический центр при правительстве считают, что накопленные экологические проблемы необходимо вынести в отдельную региональную программу, которую должно разработать правительство области. Если же нужно федеральное финансирование, то область может обратиться за поддержкой в рамках национального проекта «Экология», ФЦП «Оздоровление Волжского бассейна» и др.

По инициативе области «Нижегородский водоканал» заказал у отраслевого института системы «РусГидро» — ВНИИГ им. Веденеева — дополнительное исследование по проекту Нижегородского гидроузла. В нем предлагается альтернативное решение проблемы судоходства в виде строительства третьей нитки Городецких шлюзов. **Минтранс** и другие эксперты (НИИОСП им. Н. М. Герсевича, Институт водных проблем РАН, а также Волжская академия водного транспорта), по словам Юрия **Цветкова**, считают исследование ВНИИГ выполненным наспех, без опоры на базу достаточных по времени и объему полевых исследований, а его выводы — голословными. При этом представители Нижегородской области на совещании 16 декабря заявили, что не успели сформировать позицию по исследованию ВНИИГ, и предложили перенести обсуждение на площадку межведомственного научно-технического совета при правительстве, учрежденного по поручению Дмитрия **Медведева** в августе для поиска комплексного решения проблем развития Волжско-Камского каскада.

В пресс-службе губернатора и правительства Нижегородской области «Ъ» сообщили, что считают необходимым рассмотрение и анализ альтернативных вариантов обеспечения судоходства на Волге на участке от Городца до Нижнего Новгорода, «сейчас такая работа проводится». «Любой проект обеспечения судоходства, который будет реализован на территории региона, должен в итоге только улучшить сложившуюся экологическую и гидрологическую ситуацию и, как следствие, качество жизни людей», — подчеркнули в пресс-службе.

Глава **Минтранса Евгений Дитрих** летом уже угрожал заморозить проект гидроузла, если не удастся найти компромисс с региональными властями. Министр отмечал, что деньги могут быть переброшены на другие проекты. При этом уже сейчас существует риск того, что сроки проекта выйдут за временные границы комплексного плана магистральной инфраструктуры в 2024 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4205240>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.21; ВЛАСТИ ЖМУТ НА ВСЕ ПЕДАЛИ; РУКОВОДСТВО БЕЛОГО ДОМА И ГОСДУМА СПОРЯТ ПО ПОВОДУ УЖЕСТОЧЕНИЯ САНКЦИЙ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ**

Правительственная комиссия по безопасности движения разработала план действий по ужесточению контроля за скоростным режимом. В частности, стала известна судьба одной из самых обсуждаемых в последний год инициатив: региональным властям дадут право вводить штраф за превышение скоростного лимита на 10 км/ч. Штрафы за значительные превышения скорости при этом будут повышены в несколько раз, а накопив большое количество нарушений, водители потеряют право на 50-процентную скидку. Нововведения будут заложены в новом КоАП, при условии что их поддержит «руководство страны», заявил вице-премьер **Максим Акимов**. Решение вряд ли будет принято «в ближайшее время», заявила пресс-служба Дмитрия **Медведева**. В «Единой России» правительственные планы раскритиковали.

Тема ужесточения контроля скоростного режима обсуждалась вчера на закрытом заседании правительственной комиссии по безопасности дорожного движения. Так называемый нештрафуемый порог (за превышение менее чем на 20 км/ч скоростного лимита штраф не назначают), по словам вице-преьера Максима **Акимова**, будет отменен

— без этого не получится выполнить майский указ президента РФ о снижении числа погибших на 100 тыс. населения с 11,6 до 4. Ужесточение будет происходить поэтапно. Планируется подготовить законопроект (скорее всего, поправки к КоАП), содержащий три новеллы. Первая даст право региональным властям в качестве эксперимента самостоятельно вводить штраф за нарушение скоростного лимита на 10 км/ч. Возможно, это будут города-миллионники, города федерального значения или столицы регионов, предположил **Максим Акимов**. Первым таким регионом, по сведениям “Ъ”, может быть Москва, по крайней мере, столичные власти в этом заинтересованы. В первом квартале 2020 года ГИБДД и **Минтранс** определят критерии эксперимента. Второе нововведение — увеличение действующих штрафов за превышение скорости. Законопроект об этом ГИБДД анонсировала еще в апреле: за превышение на 20–40 км/ч штраф в МВД предлагают повысить с нынешних 500 руб. до 3 тыс. руб., за превышение на 40–60 км/ч (1 тыс.— 1,5 тыс. руб.) — до 4 тыс. руб., за повторные нарушения — до 10 тыс. руб. (сейчас максимальный размер — 5 тыс. руб.). Конкретные санкции будут прорабатываться в первом квартале 2020 года. Третье новшество — лишение права на дисконт при уплате штрафа в случае, если водитель часто нарушает ПДД. Количество и виды нарушений, которые будут основанием для лишения этого права, определят позже. Столичные власти, по данным “Ъ”, предлагают пороговым значением сделать 30 нарушений в год.

После того как предложения будут проработаны, пояснил **Максим Акимов**, они будут доложены «руководству страны», в случае поддержки — внесены в Госдуму. «Это сложный и тонкий вопрос, связанный с распределением полномочий между уровнями власти, внесением изменений в КоАП РФ», — отметил чиновник. В начале декабря, напомним, премьер **Дмитрий Медведев** заявил, что штраф за превышение разрешенной скорости на 10–20 км/ч вводиться пока не будет, вопрос нужно дополнительно обсуждать. На следующий день глава МВД Владимир Колокольцев заявил, что ведомство также выступает против снижения «нештрафуемого порога», хотя ранее полиция придерживалась диаметрально противоположной позиции. Так или иначе, господин **Акимов**, судя по всему, намерен убедить главу правительства поддержать намеченный план по ужесточению. «**Дмитрий Медведев** сомневается в целесообразности снижения нештрафуемого порога превышения скорости, о чем он неоднократно говорил, — заявил вчера пресс-секретарь премьера Олег Осипов. — Вряд ли в ближайшей перспективе решение будет принято».

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков назвал предложение господина **Акимова** «однобоким». «Есть масса других способов снизить аварийность: изменить правосознание граждан с помощью социальной рекламы, привести в нормативное состояние автодороги и инфраструктуру, ужесточить правила подготовки водителей и так далее, — говорит он. — Снижать аварийность одними запретами и ограничениями неправильно». Наделять отдельные города и субъекты правом снижать «нештрафуемый порог» скорости тоже неправильно, считает депутат: водители будут путаться, переезжая границы субъектов федерации. «Мне не нравится тенденция, когда законодательство и стандарты подгоняют под интересы одного города, — отметил господин Лысаков. — Так было, когда в КоАП прописали повышенные штрафы за парковку в Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе. Это пахнет сепаратизмом. Устанавливать скоростной порог — точно не полномочия региона».

«Снижение нештрафуемого порога до 10 км/ч будет поводом для того, чтобы штрафовать большое количество людей в той ситуации, когда у них нет намерения нарушить ПДД, — поддержал критику вице-спикер Совета федерации и секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак. — Большинство людей считают эту меру избыточной и не поддерживают ее».

Глава **Минтранса Евгений Дитрих**, по данным “Ъ”, выступая вчера на комиссии, заметил, что значительная часть штрафов с камер приходит из-за «рваных» скоростных

режимов, причем не только на трассах, но и в городах. Он имел в виду хаотичный порядок смены ограничительных знаков. Господин **Дитрих** также отметил, что города и сегодня могут добиться желаемого снижения скорости: для того чтобы машины ехали со скоростью 50 км/ч, нужно ставить знаки «30», и т. д.

<https://www.kommersant.ru/doc/4204744>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.12.23; МИНФИН НЕ ГОТОВ ИСКЛЮЧИТЬ КОНЦЕССИИ И ГЧП ИЗ-ПОД РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ; СДЕЛАТЬ ЭТО МИНИСТЕРСТВО ПРОСИЛИ ИНВЕСТОРЫ, БАНКИРЫ И ДАЖЕ ЧИНОВНИКИ**

Минфин не готов освободить из-под действия законопроекта о защите инвестиций концессии и соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП), рассказал **замминистра** финансов Андрей Иванов. Необходимость новых ограничений для них он объяснил неконтролируемыми бюджетными рисками, которые возникают при подписании концессий и ГЧП. Так Минфин впервые ответил на критику о том, что законопроект может навредить рынку инвестиций в инфраструктуру.

Законопроект о защите инвестиций был подготовлен Минфином и принят в первом чтении Госдумой декабре, второе чтение назначено на конец января. С просьбой исключить концессии и ГЧП из-под действия законопроекта выступали **Минтранс**, «Автодор», Газпромбанк, о рисках предупреждало Государственно-правовое управление при президенте (ГПУ), а также эксперты. Некоторые из них даже указывали, что правила законопроекта о выделении господдержки на проекты могут привести к коллапсу на рынке концессий и ГЧП. О необходимости доработки проекта также говорили председатель Госдумы Вячеслав Володин и помощник президента Андрей Белоусов.

В России никто не знает, сколько концессий и ГЧП подписано, при этом забалансовые риски оцениваются в 3 трлн руб., заявил Иванов и предупредил, что они могут быть предъявлены к оплате. При этом недооценка обязательств по ГЧП и концессиям была одной из главных причин бюджетного кризиса в Португалии, напомнил он. Сравнить две страны неправильно, на момент кризиса доля ГЧП в ВВП Португалии достигала 11%, а в России — 1,7%, при этом забалансовые обязательства по ним — 0,3-0,6% ВВП, оценивает руководитель InfraOne Research Александра Галактионова. С такой оценкой доли ГЧП в ВВП согласен и вице-президент «Центра экономики Инфраструктуры» Павел Чистяков. «Проблемы чрезмерных забалансовых обязательств ГЧП в России нет вообще», — говорит Галактионова. Более того, признание забалансовых рисков балансовыми обязательствами усугубило кризис в Португалии, говорит она, непонятно, зачем России добровольно хочет на это пойти.

О том, что дополнительные барьеры и ограничения, которые вводит законопроект, способны «подорвать доверие к существующим инструментам инвестиций в инфраструктуру» предупреждал и президент Сбербанка Герман Греф. При этом с использованием существующих инструментов удалось построить участки М11, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, обход Одинцово, строятся участки ЦКАД, планируется строить ВСМ и автотрассу в Казань и т. д. Принятие законопроекта о защите инвестиций в текущем виде может обернуться остановкой 200 инфраструктурных проектов, предупреждал президент РСПП Александр Шохин.

Основные претензии экспертов в том, что законопроект устанавливает излишне суровые требования к собственным инвестициям, необходимым для получения господдержки, не относит акционерные займы к собственным инвестициям инвестора. Кроме того, из-за приоритетов законопроекта — налоговые поступления должны быть больше госинвестиций — многие инфраструктурные проекты, в том числе социальные, будет просто невозможно поддержать. Сокращение сроков стабилизации условий в проектах до 20 лет будет препятствовать запуску крупных транспортных концессий, для окупаемости

которых требуется больший срок. Все это может привести к остановке подписания большинства ГЧП и концессий. При этом в комплексном плане развития и модернизации инфраструктуры проектов практически на 7 трлн руб, половину средств нужно привлечь у инвесторов. В случае принятия законопроекта в таком виде сроки привлечения инвесторов в **комплексный план** развития инфраструктуры вырастут, предупредил первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов**.

Когда вместо госзакупки проекты реализуются по концессии и ГЧП бюджет проекта растет: удорожание на процент ставку и доходность капитала, происходит монетизация рисков, спорит Иванов. И предлагает унифицировать перечень обстоятельств, из-за которых инвестор может обратиться за дополнительной поддержкой.

Сейчас в концессиях и ГЧП они определены соглашениями — многие записаны в список особых обстоятельств. Например, если из-за недостатков планирования и подготовки государством проектной документации во время строительства инвестор найдет не предусмотренные проектом трубопровод — обычно он получает за это компенсации, чтобы перенести коммуникации и закончить стройку позднее. Иванов называет это «монетизацией рисков».

Достоинство концессий — в гибкости, рассказывает Чистяков: например, государство и инвестор могут разделить риск недополученного трафика, при этом риск роста расходов при строительстве часто берет на себя инвестор, а в случае роста сметы и вовсе он может потерять прибыль, говорит он. К тому же, можно параллельно строить больше проектов, чем по госзаказу, говорит он: это можно сравнить с компанией, которая возьмет 10 машин в лизинг или одну купит за деньги для гендиректора. Да, каждая машина будет стоить подороже, но эффект почувствует гораздо больше людей, говорит Чистяков.

Ограничив концессии, власти не спешат делать упор на рост прямых расходов на инфраструктуру по госзаказу. Сначала нужно разобраться с бюджетными рисками, говорит Иванов.

Если бы Минфин двукратно увеличил бюджетное финансирование — можно было бы говорить об ограничении концессий, говорит Чистяков, но у концессий и ГЧП есть еще важное достоинство — привлечение компетенций. В некоторых городах утрачены компетенции управления городским электротранспортом, а у инвесторов есть шанс сделать это лучше, рассказывает он. Кроме того, ГЧП-проекты в инфраструктуре могут обходиться государству дешевле, чем контракты жизненного цикла по госзаказу — это не только строительство, но и эксплуатация объекта, говорит Чистяков. Забалансовые обязательства нужно учитывать, видеть как растет госдолг и его производные, но сейчас рынок инфраструктуры еще не насыщен, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/23/819399-minfin-ne-gotov>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.23; НЕХОЖЕННЫЕ ТРАПЫ НЕ ВЫВЕЛИ К АЭРОПОРТАМ; НОВАЯ СПЕЦТЕХНИКА УВЯЗЛА В ПРАВОВОЙ КОЛЛИЗИИ**

Как стало известно “Ъ”, российские аэропорты с конца октября не могут эксплуатировать новую аэродромную технику, в том числе противообледенительные машины и самоходные трапы, что создает угрозу безопасности полетов. Проблема возникла из-за решения Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) еще от 2015 года, по которому паспорта на такую технику должны содержать все отметки, в том числе и о сертификации. При этом ни в одном из техрегламентов аэродромная техника не учтена, то есть не подлежит сертификации. Аэропорты просят власти урегулировать коллизию, предупреждая задержки рейсов в пиковые праздничные дни.

По данным “Ъ”, уже больше месяца аэропорты не могут эксплуатировать новую аэродромную технику из-за невозможности выдачи паспортов самоходных механизмов (ПСМ). Речь идет о самоходных пассажирских трапах, перронных автобусах,

противообледенительных машинах, самоходных платформенных транспортерах-перегрузателях и другой технике.

В конце октября Федеральная таможенная служба (ФТС) отказалась выдавать ПСМ на такую спецтехнику из-за отсутствия сертификации, рассказали источники “Ъ”. Как следует из письма службы начальникам региональных таможенных управлений, порядок заполнения единой формы ПСМ установлен решением коллегии ЕЭК от 18 августа 2015 года «о паспорте самоходной машины и других видов техники», исходя из которого для выдачи паспорта на новую технику нужно подтверждение соответствия.

Однако такой процедуры для аэродромной техники не существует, сказал “Ъ” представитель ассоциации «Спецавтопром».

В обращении Международной ассоциации аэропортов к **замминистра** транспорта Александру **Юрчику** говорится, что проблема возникла у нескольких крупнейших аэропортов, в том числе Внуково, Пулково и Сочи.

В письме ассоциация оценивает ситуацию как «крайне негативную» и просит **Минтранс** инициировать поправки к воздушному и таможенному законодательству, в том числе на уровне ЕЭК.

В Пулково подтверждают, что столкнулись с отказом ФТС выдавать документы на новую аэродромную технику в ноябре.

Отсутствие документов делает невозможной постановку машин на учет в органах Ростехнадзора и, как следствие, их эксплуатацию, а также создает ограничения для оформления новой поставки, которую «Воздушные ворота Северной столицы» (управляют аэропортом Пулково) ожидают до конца года, отмечают там. Это создает дополнительную нагрузку на существующий парк наземной аэродромной техники, а нехватка единиц спецтехники в пиковые периоды может привести к задержкам в обслуживании рейсов, отметили в Пулково. Во Внуково и аэропорту Сочи ситуацию не комментируют. В Домодедово “Ъ” уточнили, что изменения касаются техники, закупленной осенью 2019 года и позже, заверив, что аэропорт полностью укомплектован техникой для наземного обслуживания.

Источник “Ъ” в одном из крупных российских региональных аэропортов подтвердил наличие проблемы: «Несколько единиц техники простаивает в ожидании решения проблемы. Ограничение на данный момент не создает угрозу деятельности аэропортам, но не позволяет проводить обновление и увеличение парка техники для их обслуживания». В то же время угрозы могут возникнуть, если действующая техника выйдет из строя, говорит источник “Ъ”.

Хотя решение ЕЭК было принято еще в 2015 году, его фактически никто не исполнял. Сейчас проблема возникла из-за реакции ФТС на определение Верховного суда по спору между ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут»» и Ростехнадзором, касающемуся отказа в регистрации багажного тягача (ФТС была привлечена в качестве третьего лица), объясняет источник “Ъ”, знакомый с ситуацией. В определении суда от 15 августа говорится, что форма ПСМ на тягач была оформлена с нарушениями, а именно в графе «сертификат соответствия (декларация о соответствии)» произведена запись «отсутствует». В ФТС комментарии не предоставили.

В Минпромторге отметили, что в действующих редакциях техрегламентов ТС действительно отсутствуют положения по сертификации аэродромной техники, соответственно, на нее невозможно оформить ПСМ. В министерстве готовят к внесению на межгосударственное согласование проект поправок к техрегламенту и одновременно вместе с **Минтранс**ом и Минсельхозом работают над механизмом, который позволит использовать аэродромную технику в период согласования.

В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили, что знают о проблеме. Так как техника эксплуатируется только на закрытой территории аэродрома, министерство предлагает вернуться к порядку надзора за ее техническим состоянием, существовавшему до 2006 года, когда за все

отвечал оператор аэропорта. **Минтранс** полагает, что неудобств для пассажиров ситуация не повлечет. В ЕЭК “Ъ” сообщили, что комиссия уже подготовила проект изменений в порядок заполнения ПСМ для аэродромной техники, но пока государства союза документ не согласовали.

Очевидно, что без современной и безопасной спецтехники работа аэропортов будет затруднена, отмечает директор «Авиапорта» Олег Пантелеев, особенно зимой, когда требуется уборка взлетно-посадочной полосы и обработка самолетов против обледенения. В то же время он не ожидает серьезных последствий для работы аэропортов в ближайшее время, поскольку операторы пока могут использовать существующий парк.

<https://www.kommersant.ru/doc/4205241>

### **ТАСС; 2019.12.20; БЕЗ ВОЗМОЖНОСТИ ВЫЕХАТЬ НА ВСТРЕЧКУ; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КАК РАЗДЕЛЯТ ПОТОКИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ**

**Минтранс** РФ разработал программу по установке разделяющего встречные потоки ограждения на основных российских трассах. До 2024 года планируется оборудовать ограждением более 4,5 тыс. км дорог, на что потребуется 16,8 млрд рублей. Об этом говорится в материалах ведомства, которые есть в распоряжении портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

Сейчас в России 57 тыс. км федеральных трасс, из них только 12% это дороги высшей категории, на которых разделены встречные потоки и нет пересечений в одном уровне. При этом трех или четверых полосное движение есть на 8,7 тыс. км., и в установке разделяющего ограждения нуждается треть из них или 2,87 тыс. км, отмечается в материалах **Минтранса**. На сети региональных дорог необходимо установить осевое ограждение на участках протяженностью 1,7 тыс. км.

Пока темпы установки разделяющих ограждения невелики: за 2019 год установлено 279 км, из которых 225 км установил **Росавтодор**, направив на эти цели 900 млн рублей, а на 54 км ограждения установила ГК «Автодор», направив 243 млн рублей.

**Минтранс России** предложил дорожную карту, согласно которой в 2020-2024 годах за счет всех видов дорожных работ на федеральных трассах предполагается установка осевого ограждения в ежегодном объеме около 520 км. «При таких ежегодных темпах работ затраты на установку осевого ограждения за указанные 5 лет составят 12 млрд рублей», - отмечается в материалах. Их можно найти за счет перераспределения средств внутри **Росавтодора** (на 1711 км) и собственных средств ГК «Автодор» (на 264 км). Для решения аналогичной проблемы разделения транспортных потоков на региональных дорогах требуется около 4,8 млрд рублей. «Это дополнительная потребность, так как отсутствует финансирование на установку осевого ограждения на 1066 км, стоимость установки 1 км осевого ограждения - 4,5 млн рублей», - поясняют в **Минтрансе**. Также при передаче региональных дорог на федеральный уровень **Росавтодор** проведет работы по разделению потоков на 75 км трасс и по расширению по необходимости дорожного полотна с двух до четырех полос на 2 тыс. км трасс.

Между тем, даже на четырехполосных дорогах второй категории действуют нормативные ограничения по установке осевого ограждения, связанные, в частности, с шириной дороги. Для устранения таких ограничений **Минтранс** совместно с МВД России готовит изменения в документы по стандартизации. Это позволит относительно недорогими методами решать задачу по разделению транспортных потоков.

Как отметил порталю представитель вице-преьера Максима **Акимова**, предложения **Минтранса** в целом поддержаны на правительственной комиссии по безопасности дорожного движения. Но ведомству поручено «проработать вопрос ускорения программы» с тем, чтобы как минимум на федеральных трассах завершить работу до конца 2022 года.

Социальный эффект

ДТП, происходящие в результате столкновения встречных транспортных средств одни из самых тяжелых. В целом в результате ДТП на неразделенных участках федеральных трасс за первые 11 месяцев 2019 года погиб 291 человек, что составляет 6% от общего числа погибших во всех ДТП на федеральных трассах. Ожидается, что программа установки ограждений и модернизация региональных трасс при передаче на федеральный уровень позволят с 2024 года сохранять около 500 жизней ежегодно.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-razdelit-potoki-za-pat-let-neobhodimo-na-45-tys-km-rossijskih-dorog>

<https://tass.ru/ekonomika/7392329>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; МИНТРАНС РФ РЕКОМЕНДУЕТ СУДАМ НЕ ЗАХОДИТЬ В РАЙОН КРЫМСКОГО МОСТА 21-24 ДЕКАБРЯ В СВЯЗИ С ТЕХРАБОТАМИ**

Судовладельцев и операторов водного транспорта призывают воздержаться от выхода судов в акваторию моста через Керченский пролив с ближайшей субботы до среды следующей недели из-за технических работ на объекте, сообщил Минтранс РФ в пятницу.

«В период с 00:00 мск 21 декабря по 23:59 мск 24 декабря не рекомендуется выход судов в акваторию Крымского моста в связи с проведением технологических работ. Напоминаем о необходимости неукоснительного соблюдения всех мер безопасности при прохождении акватории моста», - говорится в сообщении ведомства.

Как сообщалось, на следующей неделе будет запущено пассажирское железнодорожное сообщение с Крымом. Ожидается, что в мероприятии примет участие президент РФ Владимир Путин.

Ранее Минтранс России сообщил, что движение автомобилей может быть ограничено на Крымском мосту с 18 по 26 декабря из-за технологических работ.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября. Грузовые поезда запустят в июне 2020 года.

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

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-rekomendoval-sudam-vremenno-ne-zahodit-v-akvatoriyu-Krimskogo-mosta-2019-12-20/>

<https://newdaynews.ru/crimea/679595.html>

<https://kuban24.tv/item/sudam-rekomendovali-neskolko-dnej-ne-zahodit-v-rajon-krymskogo-mosta>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.12.23; КОНЦЕССИИ ПОПАЛИ В ГРУППУ РИСКА; СЗПК ОБЪЯВЛЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ЗАЩИТОЙ БЮДЖЕТА ОТ НЕПРЕДВИДЕННЫХ РАСХОДОВ**

Борьба за окончательную формулу соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) продолжится в Госдуме, принявшей соответствующий закон в первом чтении, 20 января. Минфин, разработавший законопроект, представил в пятницу консолидированную позицию правительства по этому закону. СЗПК видится в том числе как способ приведения «к единому знаменателю» и правилам учета забалансовых и неучтенных обязательств бюджетной системы в партнерствах с частным бизнесом и банками — они уже сейчас, видимо, превышают 3 трлн руб. По замыслу Минфина, до 2023 года к росту инвестиций в РФ должна привести или спешка игроков с заключением новых соглашений ГЧП и концессий — или подписание новых СЗПК.

По итогам ставших еженедельными совещаний в правительстве по законопроекту о СЗПК (см. “Ъ” от 5 ноября) **замминистра** финансов Андрей Иванов, глава группы его разработчиков в Белом доме, представил согласованную позицию правительства перед парламентскими слушаниями, назначенными Госдумой на 20 января. Несмотря на принятие Госдумой проекта в первом чтении 10 декабря, возможность для изменения его смысла остается. Так, спикер Госдумы Вячеслав Володин в пятницу объявил проект «сырым» (считая ответственным за это не Минфин, а Минэкономики), в ответ глава ведомства Максим Орешкин сообщил, что содержательная доработка законопроектов в парламенте и есть работа парламентариев. Напомним, в декабре 2019 года, уже после внесения в Госдуму, правительственную версию законопроекта критиковали РСПП и Сбербанк, их ключевое предложение — вынести «за скобки» СЗПК государственно-частное партнерство (ГЧП) и концессионные соглашения.

Развернутые комментарии разработчиков проекта господин Иванов представил на брифинге в пятницу. Они, при всей их осторожности, принципиальны.

В правительстве при всей готовности на уступки бизнесу (ключевую Андрей Иванов обозначил: границы для вхождения в режимы СЗПК Белый дом готов определять не по объемам общих, в том числе кредитных, инвестиций в инвестпроект, а по объемам вложенного капитала) считают закон способом «приведения к единому знаменателю» всех существующих режимов стимулирования инвестиций, включая ГЧП и концессии. Достаточной уступкой правительство считает двухлетний переходный период для новых соглашений этого типа и нераспространение общего режима на действующие.

Исходя из позиций Белого дома, речь идет фактически о конкуренции двух моделей «стабилизации инвестрежима» — новой, в рамках СЗПК, и действующей — в том числе в рамках соглашений о ГЧП и концессий, которые рассматриваются как «келейные».

По оценкам авторов проекта СЗПК, в настоящее время объем рисков, принятых на себя бюджетной системой по соглашениям о ГЧП и концессиях в РФ, составляет не менее 3 трлн руб. (минимальная оценка — 1,2 трлн руб., объем неучтенных обязательств бюджета в рамках «платы за доступность» и в проектном финансировании — 2,1 трлн руб., часть обязательств неизвестна, самих соглашений, видимо, тысячи). Реестра этих забалансовых обязательств бюджета просто не существует (в рамках СЗПК ведение Минфином реестра соглашений и сумм риска доприходов — центральный момент).

Часть соглашений (например, о строительстве в регионах в рамках концессий социальных объектов) Минфин считает продолжением рискованных практик кредитования банками региональных бюджетов до кризиса региональных финансов в 2016–2017 годах. Однако в 2018–2019 годах концессии объявлялись едва ли не главным инструментом для строительства новой инфраструктуры, в том числе социальной.

Разработчики ссылаются на работы Всемирного банка, еще в 2011 году рекомендовавшего на основе опыта Великобритании, Южной Кореи, Мексики, Турции, Португалии, Колумбии в ГЧП в 1984–2011 годах создавать комплексные системы управления обязательствами публично-правовых образований. Предложенный механизм СЗПК в этой части и объявлен такой системой. Здесь идея СЗПК соответствует первоначальному лозунгу законопроекта как «инвесткодекса РФ»: проект ограничивает возможности заключения нестандартных и инновационных видов господдержки в рамках ГЧП, предлагает строгую регламентацию свободы (в первую очередь для регионов) принимать на госбалансы коммерческие риски в инвестпроектах и делает квазигосдолг прозрачнее.

Минфин предлагает в рамках СЗПК для каждого нового вида господдержки проводить аудит-экспертизу альтернатив — в ряде случаев, как предполагается, прямое финансирование объекта в госзаказе рациональнее.

Прямой критики проектов, в которых ГЧП и концессии становятся де-факто способом приватизации элементов бюджетной системы, Минфин не допускает, хотя, по сути, СЗПК разработан как долгосрочная альтернатива именно этому, набирающему популярность

способу развития экономики РФ. Но в целом проблемы законопроекта СЗПК выглядят сейчас даже большими, чем летом 2019 года, когда его разработка тормозилась несогласием министерств с передачей под контроль Минфина согласования крупных инвестиций (это, видимо, более всего отражалось на позиции вице-преьера Дмитрия Козака по специнвестконтрактам — см. “Ъ” от 7 октября),— сейчас проект может угрожать интересам госбанков, работающих в ГЧП (Сбербанк, Газпромбанк), и госкомпаний (в первую очередь РЖД и энергетиков), хотя немногие из них открыто критикуют разработку Минфина. Пока неочевидна позиция по проекту ВЭБ.РФ, критически важная для определения судьбы СЗПК.

Предложенный Белым домом компромисс тем не менее выглядит рабочим для большинства инвесторов, кроме очень крупных. Двухлетний «переходный период» для ГЧП и концессий — это приглашение или быстро (до 2023 года) войти в новые короткие проекты на фактически старых стандартных условиях, или не спеша разрабатывать СЗПК-проекты, по которым будет нарабатываться практика и подзаконные акты. Серьезные возражения против режима СЗПК могут быть только идеологическими — речь идет о среднесрочной модели развития государственной экономики в целом, а не в частных деталях.

<https://www.kommersant.ru/doc/4205239>

### **КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.12.23; НЕПОДЪЕМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО РАСПРЕДЕЛИЛИ ПО ВЕДОМСТВАМ И РЕГИОНАМ; МОНИТОРИНГ ГОСИНВЕСТИЦИЙ**

Счетная палата раскрыла данные о 71,3 тыс. объектов незавершенного строительства (ОНС), финансируемых за счет бюджета, в разбивке по регионам и ведомствам. Общие цифры глава СП Алексей Кудрин называл еще в начале осени (см. “Ъ” от 1 октября) — тогда вопрос обсуждался в контексте федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) и возможного переноса ее объектов в **нацпроекты** с ужесточением контроля. Курирующее ФАИП Минэкономики тогда поясняло, что СП слишком широко подошла к учету ОНС, включив в их число готовые, но не сданные объекты, а также проекты ГЧП. В минувшую пятницу на селекторном совещании господин Кудрин заявил, что проблема «незавершенки» может быть «повернута в позитивное русло за два-три года» — если жестко определить «объекты незавершенного строительства» и их реальный объем,— фактически согласившись с аргументами Минэкономики. По мнению СП, нужно определить ведомство, которое будет отвечать за проблему долгостроев (сейчас вопросом одновременно занимаются Минстрой и Минэкономики), а Минфину и казначейству — актуализировать бюджетную отчетность и предоставлять данные ежеквартально, а не ежегодно.

В региональном разрезе наибольшее количество проблемных объектов выявлено в Башкортостане (43%), Дагестане (39,3%) и Тверской области (27,2%). На федеральном же уровне больше всего доля проблемных объектов в ведении Минстроя, Федерального казначейства и Минэкономики (см. график). Рейтинг построен по совокупной доле долгостроя и брошенного строительства в числе ведомственных строек — по абсолютным же объемам ОНС в данных СП лидируют **Федеральное дорожное агентство** (1478 объектов), Минсельхоз (700) и Минобрнауки (339), но их незавершенные стройки реже переходят в хроническую стадию. Впрочем, среди них много школ, поликлиник, больниц и других соцобъектов, а также дорог, теплотрасс и объектов коммунальной инфраструктуры — и поэтому возможность того, что «планово строящиеся объекты и долгострой могут плавно перейти в разряд «брошенных»», по словам аудитора Светланы Орловой, беспокоит Счетную палату.

<https://www.kommersant.ru/doc/4205237>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; РЖД В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТОННЕЛЬ НА БАМЕ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ**

ОАО «РЖД» решило построить новый Дуссе-Алинский тоннель на БАМе вместо реконструкции действующего, что позволит увеличить пропускную способность участка Ургал-Постышево, сообщила пресс-служба Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал РЖД).

«С учетом продолжающегося роста объемов грузовых перевозок в восточном направлении после ввода в эксплуатацию нового сооружения и переключения на него движения поездов предполагается полноценная реконструкция старого Дуссе-Алинского тоннеля, что в дальнейшем позволит существенно увеличить пропускную способность участка Ургал-Постышево для перспективных грузопотоков», - говорится в сообщении.

Существующий тоннель протяженностью 1,8 км расположен на 3382-3384 км однопутного участка Ургал-Постышево. Он был завершён в 1982 году, причём строить его начали ещё в 1939 году, за время возведения объект 30 лет находился на консервации.

«Отсутствие у тоннельной обделки армирования и гидроизоляции наряду с суровыми климатическими условиями негативно повлияли на техническое состояние сооружения. В результате оно стало одним из барьерных мест для роста пропускной способности восточного направления», - отмечает пресс-служба ДВЖД.

В 2014 году РЖД приняли решение о реконструкции объекта в рамках инвестпрограммы «Модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей с увеличением пропускных и провозных способностей». Однако по результатам предпроектного обследования и инженерных изысканий, выполненных проектным институтом, был сделан вывод о невозможности реконструкции существующего Дуссе-Алинского тоннеля без длительного прекращения движения поездов. Поэтому РЖД решили построить новый тоннель аналогичной протяженности параллельно существующему, с обустройством шести эвакуационных сбоек между ними.

Стоимость работ оценивается в 9,6 млрд рублей, на возведение тоннеля РЖД потратит 5 лет. Проект строительства получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ: 2020 ГОД СТАНЕТ ГОДОМ ПРОЛОМА ЛЬДОВ В АРКТИКЕ**

Глава Фонда развития Дальнего Востока Алексей Чекунков рассказал в интервью РИА Новости о том, какие проекты в Арктике могут получить финансирование уже в следующем году и почему можно и нужно развивать северный туризм, какие проекты фонд реализует в Забайкалье и Бурятии, вошедших в состав ДФО в прошлом году, а также о проекте масштабной реформы всей лесной отрасли в России, работе российско-японской инвестиционной платформы и выстраивании отношений с китайскими инвесторами.

— Алексей, сколько проектов сейчас в портфеле фонда, каков общий объем инвестиций?

— Мы реализуем 17 проектов общим объемом инвестиций 477 миллиардов рублей. Фонд инвестировал в них 59,6 миллиарда, из которых 45 миллиардов рублей уже предоставлены и еще 13,5 миллиарда будут предоставлены по мере выполнения работ. Соответственно, наш капитал в 60 миллиардов полностью распределен. Еще 1,5 миллиарда рублей придут до конца этого года. И отдельной строкой в федеральном бюджете стоит на следующий год докапитализация на 19 миллиардов рублей. По этим средствам, ожидаемым в 2020 году, уже также отобраны проекты для финансирования.

Все 17 проектов расположены на территории Дальневосточного федерального округа. При этом пять из них недавно были включены экспертами Дальневосточного отделения РАН в десятку наиболее эффективных на Дальнем Востоке по показателю мультипликативного вклада в развитие территорий. На инфраструктуру приходится около 26 процентов инвестиций, горнодобычу – 18 процентов, сельское хозяйство – 13 процентов,

промышленность – 12 процентов. Кроме того, реализуется программа поддержки малого и среднего бизнеса – всего по ней профинансировано уже более 850 проектов.

— Переходя к конкретным проектам, новый терминал аэропорта Хабаровска открыли в октябре, далее в планах строительство международного терминала. Какие там сроки, параметры?

— Сейчас идет экспертиза проекта. Во второй половине следующего года планируем приступить к его реализации.

— Вы говорили, что модель взаимодействия с ВЭБ, которую применяли при строительстве аэропорта Хабаровска, будет применяться в других проектах. Есть ли уже конкретные истории, где эта же модель может быть применена?

— Да, мы с ВЭБ РФ сейчас ведем десять совместных проектов, в целом стараемся примерно заходить в соотношении 1:1, где в долговой части половину денег дает ВЭБ, половину – ФРДВ. Бывает, что консорциум из трех участников, где ВЭБ, ФРДВ и еще один коммерческий банк. Мы, в частности, по такой схеме смотрим на аэропорт Нового Уренгоя, на аэропорт Елизово в Петропавловске.

— По аэропорту Нового Уренгоя же уже подписано соглашение?

— Соглашение подписано, но финансирование проекта пока не открыто.

— А по Елизово какой статус?

— Финансовое закрытие этих проектов планируем на первый квартал 2020 года.

— Расскажите про аэропорт Благовещенска. Там подписано соглашение о реализации, есть ли уже заинтересованные инвесторы?

— В Благовещенске — концессионная модель, но пока не выбран частный инициатор, поскольку аэропорт в государственной собственности. Объявлен конкурс, ожидаем его результатов.

— А по международному терминалу аэропорта Якутска какой статус?

— Мы обсуждали этот проект на ранних этапах, в том числе с якутскими банками. Пока в нем не участвуем, но не исключаю, что зайдем в проект в 2020 году.

— На какие-то еще дальневосточные аэропорты смотрите?

— Важная задача — развивать малую региональную авиацию, то есть увеличить количество аэродромов и насытить правильной авиатехникой, чтобы малые села и поселки были соединены. В советское время сетка была плотнее, регулярных рейсов было больше раза в три. Сейчас большое количество территорий оказалось отрезанными. Это комплексная проблема, ее нужно решать на уровне государства: Минтранса, который отвечает за взлетно-посадочные полосы, и Минпромторга, который определяет, какие воздушные суда эксплуатируются.

Есть интересы развития национального авиастроения, разработаны несколько проектов небольших самолетов, но не все они учитывают специфику. Для наших самых отдаленных территорий старичок Ан-2 остается очень важной машиной, потому что может взлетать откуда угодно и садиться куда угодно. Да, он устарел морально и физически, но ему нужна модернизация или замена. А более модные и красивые самолеты, в частности те же ДНС, которые наш фонд профинансировал для авиакомпании «Аврора», это уже полноценная авиация, для которой нужны дорогие бетонированные взлетно-посадочные полосы, а они далеко не везде есть.

В дальневосточном авиасообщении не будет качественного скачка, пока не будет решения по этой условной последней миле – какие аэродромы мы поддерживаем, какие малые суда должны там оперировать. И неизменно с государственной субсидией – это не бизнес, а чисто социальная история. И она за собой вытягивает и туризм, и здравоохранение – люди в малых населенных пунктах зачастую не получают качественной медицинской помощи, потому что им оттуда не выбраться.

Это важная история, для фонда она не совсем профильная, потому что она чисто социальная. Но раз вы спросили, я считаю, что ситуация с аэропортами, в том числе

международными терминалами, на Дальнем Востоке значительно улучшилась в последнее время. А вот аэродромы и внутренние аэропорты для малых населенных пунктов – проблема, которая пока, к сожалению, остается актуальной.

— Серьезная новая задача и для вас, и для всех дальневосточных структур – развитие Арктики. Есть ли уже понимание, в какие проекты в Арктике вы зайдете в первую очередь и в целом что нужно делать на этом направлении?

— Огромный пласт, очень интересная работа. Формально и де-юре мы получаем право заниматься Арктикой с 1 января, но у нас был почти год подготовки. За это время мы увидели, что там есть несколько групп проектов. Есть огромный важный пласт – углеводороды, но его мы не трогаем, там триллионы рублей инвестируют профильные компании. И есть интересный пласт проектов среднего размера, на котором фокусируемся, это транспорт и туризм.

К примеру, есть прекрасный проект редевелопмента доков в Мурманском порту. Во всем мире самые интересные проекты по редевелопменту городской среды — это доки, «Кэнэри-уорф» в Лондоне, доки в Сан-Франциско, Барселоне, Лиссабоне, Бордо. В Мурманске, думаю, будет одно из самых интересных мест в России – там прямо в порту можно видеть, как заходят и выходят суда, и одновременно стоит атомный ледокол «Ленин».

Второе — транспорт. Большая тема это Северный морской путь. Но СМП — это проект такого масштаба, в котором все задействованы в том или ином виде. Помимо него есть точечные умные проекты в сфере транспорта и городской среды, которые мы в фонде прорабатываем. В следующем году, думаю, минимум два мы сделаем.

Есть интересные проекты в сфере телекоммуникаций, в частности, арктический кабель – это тоже Северный морской путь, но только в части передачи данных. Хороший, живой, интересный проект, сейчас резко повысилась его необходимость в связи с вводом сети 5G, резко возрастет трафик данных.

Арктика станет большим и значимым направлением нашей работы, но эта работа пока только начинается, поэтому 2020 год для нас будет годом пролома льдов и прокладывания курса.

— Вы заговорили про туризм. Если про туристический интерес к Дальнему Востоку мы в целом все понимаем, то кто эти люди, которые захотят как туристы ехать в Арктику?

— Я могу вам много часов рассказывать, что такое северный туризм, что сейчас самое время, что это невероятно популярно и модно. Я сам недавно под большим впечатлением вернулся из Исландии, которая находится на Полярном круге, на одной широте с Чукоткой и принимает 2,5 миллиона туристов в год. И это страна с населением как город Якутск, площадью примерно между Приморским и Хабаровским краем. Северный туризм страшно популярен, азиаты считают, что обязательно нужно посмотреть полярное сияние. В Исландии много китайских туристов, они прилетают прямыми рейсами, тратят много денег. Для них это необычно, экзотично.

А русский Север – да, там темно и холодно, но в том же Мурманске лучшая в мире рыбалка нахлыстом. Это же королевское развлечение. Все зимние развлечения очень легко устраиваются, для этого нужно немножко капитала, снег и холод. Снег и холод у нас есть, капитал тоже есть. Рекреационный туризм – горячие источники и СПА, это Камчатка может дать. Экологический туризм – люди хотят есть самую чистую в мире рыбу, пить самую чистую воду. Это все открытые ниши для нас. Главный вопрос – кто все это сделает. Такой бизнес, в отличие от гигантских газопроводов и железных дорог, очень сложно планировать сверху. Нельзя приказать: страна, стань туристическим раем. Должны десять, двадцать, пятьдесят, сто тысяч предпринимателей каждый что-то сделать. Это происходит, например, во Владивостоке, там местный бизнес постепенно поворачивается лицом к туристам.

Завершая эту тему, есть сейчас в мире очень модная концепция – маркетинг территорий как туристических направлений, как правило, стран, иногда отдельных городов, например Стамбула. Вот Грузия – туристический рай, весь мир это признал, шесть миллионов туристов. Так вот, я считаю, что за сравнительно небольшие деньги можно отрекламировать проход по Северному морскому пути как то, что любой человек должен сделать хоть раз в жизни, потому что это будет незабываемо, уникально. И вот пожалуйста, у нас целевая аудитория – 100 миллионов человек, можно катать хоть круглые сутки. Думаю, операторы северных проходов должны начинать это. Северный морской путь – это точно достояние, которое может кормить нас столетиями.

<https://ria.ru/20191220/1562582967.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.20; БЕЛЫЙ ДОМ ЖМЕТ НА ТОРМОЗА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ПЛАН УЖЕСТОЧЕНИЯ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Водителей, судя по всему, все-таки ждет ужесточение штрафов за превышение скорости. Правительственная комиссия по безопасности движения в пятницу наметила план действий, который будет реализован в ближайшие один-два года. Регионам дадут право самостоятельно решать, вводить ли штраф за превышение на 10 км/ч; штрафы за значительные повышения скорости будут повышены в несколько раз; при большом количестве нарушений водители будут лишаться права на скидку. Все эти нововведения будут заложены в новом КоАП РФ при условии, что их поддержит «руководство страны» и Госдума.

Тема ужесточения контроля скоростного режима обсуждалась в пятницу на закрытом заседании правительственной комиссии по безопасности дорожного движения (ее возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**). По итогам господин **Акимов** рассказал о принятых решениях.

Так называемый нештрафуемый порог (за превышение менее чем на 20 км/ч постановления сегодня не выносятся), по словам вице-преьера, будет отменен — без этого не получится выполнить майский указ президента о снижении числа погибших на 100 тыс. населения с 11,6 до 4.

Ни в одной стране мира, которая относит себя к цивилизованным, таких порогов нет. Делать мы это точно будем. Точность работы камер позволяет нам наказывать водителей с совсем небольшой погрешностью», — заявил господин **Акимов**.

При этом ужесточение будет происходить поэтапно. Будет подготовлен законопроект (скорее всего, поправки в КоАП РФ), содержащий три новеллы.

Первая даст право региональным властям в качестве эксперимента самостоятельно снижать нештрафуемый порог с 20 до 10 км/ч. Какие конкретно будут регионы, пока неизвестно: в первом квартале 2020 года ГИБДД и **Минтранс** определят критерии. Возможно, это будут города-миллионники, города федерального значения или столицы регионов, предположил **Максим Акимов**.

Второе нововведение — увеличение существующих штрафов за превышение скорости. Санкции, указанные в ст. 12.9 КоАП РФ, напомним, не менялись с 2013 года. Законопроект ГИБДД ранее уже анонсировала: за превышение на 20–40 км/ч штраф в МВД предлагают повысить до 3 тыс. руб., за превышение на 40–60 км/ч — до 4 тыс. руб., за повторные нарушения в течение года — от 5 тыс. до 10 тыс. руб. «Этот вопрос отправили на доработку, он сырой», — выразился господин **Акимов**. Конкретные размеры санкций будет еще прорабатываться, ориентировочно, в первом квартале 2020 года.

Третье новшество — лишение права на 50-процентный дисконт при уплате штрафа в случае, если водитель слишком часто нарушает ПДД. Количество и виды нарушений, которые будут основанием для лишения этого права, определят позже. «Чтобы скоростная

оплата 250 руб. не воспринималась платой за проезд, ответственность будет по экспоненте возрастать»,— заявил вице-премьер.

После того как предложения будут проработаны, пояснил **Максим Акимов**, они будут доложены «руководству страны», после поддержки — внесены в Госдуму. «Это сложный и тонкий вопрос, связанный с распределением полномочий между уровнями власти, внесением изменений в КоАП РФ»,— отметил чиновник. В начале декабря, напомним, премьер **Дмитрий Медведев** заявил, что штраф за 10–20 км/ч вводиться пока не будет, вопрос этот еще будет дополнительно прорабатываться.

На следующий день глава МВД Владимир Колокольцев заявил, что ведомство против снижения нештрафуемого порога, хотя ранее полиция придерживалась диаметрально противоположной позиции. Так или иначе, господин **Акимов**, судя по всему, попытается уговорить главу правительства поддержать намеченный план по ужесточению, ссылаясь на показатели, заложенные в майских указах. Независимо от принятых решений правительство и МВД планируют провести масштабную ревизию всех знаков и ограничений скорости на дорогах — это будет происходить параллельно с подготовкой законопроекта.

На заявления господина **Акимова** отреагировали в пресс-службе господина **Медведева**, сообщив, что он «действительно сомневается в целесообразности снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч». «Вряд ли в ближайшей перспективе решение о снижении нештрафуемого порога до 10 км/ч будет принято»,— цитирует пресс-секретаря Дмитрия **Медведева** ТАСС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4204582>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/resenia-o-snizhenii-nestrafuemogo-poroga-skorosti-komissiej-ne-prinimalos>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/predlozenia-po-uzestoceniu-nakazania-za-prevysenie-skorosti-predstavat-v-2020-g---akimov>

<https://tass.ru/obschestvo/7392101>

<https://ria.ru/20191220/1562655497.html>

<https://ria.ru/20191222/1562696604.html>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/osipov-snizhenie-nestrafuemogo-poroga-s-20-do-10-kmc-vrad-li-vskore-vozmozno>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/edinorossy-ne-podderzat-ideu-o-snizhenii-nestrafuemogo-poroga-do-10-kmc-podtverdil-turcak>

<https://rns.online/transport/V-pravitelstve-rasskazali-o-pozitsii-Medvedeva-po-porogu-previsheniya-skorosti-2019-12-20/>

<https://rns.online/transport/Edinaya-Rossiya-vistupila-protiv-snizheniya-nestrafuemogo-poroga-skorosti-2019-12-20/>

<https://rns.online/transport/Pravkomissiya-predlozhila-shemu-snizheniya-poroga-previsheniya-skorosti-do-10-kmch-2019-12-20/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; КОЛИЧЕСТВО «ПЬЯНЫХ» ДТП СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА 11 ПРОЦЕНТОВ С НАЧАЛА ГОДА**

Количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП), виновниками которых стали пьяные водители, за 11 месяцев 2019 года сократилось на 10,9% - до 13,8 тысячи случаев, следует из материалов МВД.

«Сократилось на 10,9% (13 835) количество ДТП, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения», - говорится в материалах.

При этом, несмотря на снижение числа таких происшествий, каждый четвертый (24%) смертельный случай связан именно с ними. Доля таких ДТП остается практически неизменной – порядка 10%.

Количество ДТП с участием автобусов также снижается - на 6,4%, количество погибших сократилось на 21,6%, а раненных - на 4,2%. «Вместе с тем, практически каждое второе (46,5%) происшествие произошло по вине водителей автобусов. Количество таких происшествий также снижается (-5,6%; 5 024), так и число погибших (-16,3%, 205) и раненых (-2,3%, 7854) в них», - отмечают в МВД.

«Обозначилась тенденция роста основных показателей аварийности по вине начинающих водителей (со стажем управления транспортными средствами до 2-х лет) – количество ДТП – на 1,1% (8942), число погибших – на 2,2% (745) и раненых – на 0,7% (12 717). В предыдущие годы этот показатель снижался», – отмечается в материалах.

Тем не менее, основные показатели аварийности продолжают снижаться: общее количество ДТП за 11 месяцев сократилось на 3,3% (147,7 тысячи), число погибших – на 8,6% (15,2 тысячи) и раненых – на 2,8% (189,7 тысячи).

<https://ria.ru/20191220/1562657393.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-GIBDD-nazvali-chislo-pogibshih-v-DTP-v-2019-godu-2019-12-20/>

### **ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.23; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УЛУЧШИТЬ ОТНОШЕНИЯ КОНТРОЛЕРОВ И БИЗНЕСА; НОВЫЙ ЭТАП РЕФОРМЫ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА СТАРТУЕТ В 2020 ГОДУ**

В 2020 г. чиновникам предстоит проработать новые части к законопроектам о госконтроле и об обязательных требованиях, создать кодекс этики контролеров и улучшить образовательные программы для них. Такие поручения премьер-министр **Дмитрий Медведев** дал после совещания в начале декабря. «Ведомости» ознакомились с копией протокола совещания, подлинность основных тезисов подтвердили представители Минэкономразвития и Минобрнауки (отвечают за выполнение поручений).

Законопроекты о госконтроле и об обязательных требованиях – часть реформы контроля за бизнесом. Второй документ нужен, чтобы работала регуляторная гильотина, – до 2021 г. чиновники должны пересмотреть и отменить необоснованные требования к бизнесу. Уже после того как новые требования будут введены, они будут пересматриваться каждые пять лет – неактуальные должны быть скорректированы либо отменены.

В феврале 2020 г. чиновникам предстоит расширить законопроекты и предложить для них особенные части. К концу марта 2020 г. министерство представит итоговые проекты частей в правительстве. Такие части позволят прописать все особенности отдельных видов контроля в законе о госконтроле и требования в разных сферах регулирования в законе об обязательных требованиях, объясняет вице-президент РСПП Александр Варварин: например, в области промышленной безопасности или для общепита. Будет ли в итоге сформирован единый кодекс или это будут два отдельных документа, еще не решено, уточнил представитель Минэкономразвития.

Полномочия контролеров о вмешательстве в частную жизнь людей, компаний и бизнеса должны соответствовать закону, говорил в конце ноября вице-премьер Анатолий Чуйченко, особенной частью мы этот порядок и сферы, в которых будет осуществляться контроль и надзор, установим и очертим. Если общая часть устанавливает правила введения требований, то особенная – куда контролеры могут вмешиваться.

В феврале чиновникам также предстоит сформировать концепцию кодекса этики инспектора. В нем нужно собрать требования к служебному поведению контролеров, принципы служебной этики и профилактики коррупции, ценности и ориентиры, которые позволят контролерам выполнять их обязанности, объясняет представитель Минэкономразвития. По законопроекту о госконтроле для контролеров уже меняются КРП – ключевым будет количество устраненных рисков, а не проведенных проверок и выявленных нарушений. За обосновательные проверки инспекторов будут наказывать,

говорится в законопроекте. Проверок уже с каждым годом становится все меньше: за 10 лет к 2018 г. количество плановых проверок сократилось в 4 раза до 302 000, а внеплановых – вдвое, до 676 000, говорил советник уполномоченного при президенте по защите прав предпринимателей Леонид Анучин. Но сумма штрафов растет: в 2018 г. – более 980 000 компаний на 179 млрд руб., что вдвое больше, чем в 2015 г.

Правительство также хочет улучшить образование контролеров. Министерству науки и высшего образования вместе с МГУ, СПбГУ и РАНХиГС и др. к апрелю 2020 г. предстоит ввести дополнительные образовательные программы высшего образования в сфере контрольно-надзорной деятельности, провести научные исследования в этой области и проработать вопрос о присуждении студентам ученых степеней. Министерство планирует провести совещание с университетами и составить дорожную карту для исполнения поручения, сказал его представитель.

Сейчас контролеров готовят по программам менеджмента, но потом каждый проходит еще специальную подготовку, рассчитанную на конкретную сферу контроля, говорит главный научный сотрудник Центра финансово-экономических решений в образовании ВШЭ Ирина Абанкина.

Поскольку реформа меняет правила работы контролеров, то и образование должно меняться, подчеркивает она: прежде всего это касается программ повышения квалификации и переподготовки.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/12/20/819283-medvedev>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.12.23; ПЕРЕПРАВА - ЭТО НЕ БИЗНЕС**

Мост через реку Лена соединит две части Якутска и выведет транспортные потоки на федеральную трассу. Начать строительство планируется в 2021 году, а закончить через четыре года - в 2025-м.

Предполагается возвести трехкилометровый переход в районе Якутска. Кроме того, предстоит построить 11 километров подходов к мосту. Специалисты называют несколько ключевых причин, по которым этот проект должен быть реализован.

Во-первых, мост свяжет между собой несколько федеральных трасс, то есть усилится транспортный каркас России. «Возведение моста через Лену обеспечит транспортно-логистическую пространственную связанность на 18% территории России. В частности, позволит соединить Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, федеральные автодороги «Лена», «Колыма» и «Вилуй», - рассказали «РГ» в **Росавтодоре**.

Во-вторых, Восточная Сибирь получит выход к портам Охотского моря. Это значит, что грузы могут пойти морским, более экономичным путем. Затраты по завозу продуктов, топлива и других товаров для нужд Якутии снизятся на 30 - 70%.

В-третьих, круглогодичное транспортное сообщение станет доступно более 80% населения региона, отмечают в **Росавтодоре**. Это психологически важно для людей, подчеркивает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Строительство моста через Лену имеет социальный смысл, добавляет он. «Якутск - это центр крупного региона. Сколько существует город, столько он разорван на левый и правый берег», - поясняет эксперт.

Наконец, с появлением моста ускорится экономическое развитие региона. Вырастет грузопоток, начнут открываться новые предприятия. «Паромная переправа летом или ледовая переправа зимой - это приключение, но не бизнес. Как только вместо этой экзотики возникнет нормальный мостовой переход, любые бизнес-задумки, которые обсуждаются много лет, могут быть реализованы», - поясняет Михаил Блинкин.

Якутия в целом и столица региона в частности, - это перспективная для развития территория в самом широком социально-экономическом смысле. Позитивный эффект от появления моста ощутит экономика всей страны. Летом этого года Аналитический центр

при правительстве РФ признал проект строительства моста через Лену «объектом жизнеобеспечения».

Как пояснили в **Росавтодоре**, ответственной стороной за строительство моста является правительство Республики Саха (Якутия). Сейчас регион при участии **Росавтодора** рассматривает несколько вариантов реализации проекта из внебюджетных источников.

«Восьмая концессионная компания» (дочерняя компания ГК «ВИС») 2 декабря 2019 года подала частную концессионную инициативу в правительство Республики Саха (Якутия) на строительство мостового перехода. Если в 45-дневный срок со дня размещения предложения о заключении концессионного соглашения не поступит других заявок, концессионное соглашение будет заключено без проведения конкурса, отметили в **Росавтодоре**.

<https://rg.ru/2019/12/22/reg-dfo/most-chez-reku-lenu-postroiak-2025-godu.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ ВЫЯВИЛА БОЛЕЕ 70 ТЫС. «НЕДОСТРОЕВ»**

Более 70 тыс. объектов незавершенного строительства, финансируемых за счет государственного бюджета, выявлено на территории России, сообщили в пятницу в пресс-службе Счетной палаты (СП) РФ.

«Сейчас в России 71,3 тыс. объектов незавершенного строительства (ОНС), которые финансируются за счет бюджетных источников (открытые и закрытые данные)», - говорится в сообщении.

В ведомстве добавили, что наибольшее количество проблемных объектов строительства выявлено в Башкортостане (43%), Дагестане (39,3%) и Тверской области (27,2%). При этом на федеральном уровне больше всего проблемных объектов находится в ведении Минстроя, Федерального казначейства и Минэкономразвития.

Наименьшее количество долгостроев зафиксировано в Татарстане (1,3%), Липецкой области (2,6%) и Еврейской АО (3%). Меньше всего проблемных объектов находятся в ведении Росавтодора, Росархива и Минпросвещения.

Как отмечается, среди недостроев, которые финансируются из бюджетов разного уровня, сейчас значатся много школ, университетских кампусов, поликлиник, больниц и других соцобъектов, а также дорог, теплотрасс и объектов коммунальной инфраструктуры, спортивных комплексов и стадионов.

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/schetnaya-palata-vyyavila-bolee-70-tysyach-nedostroev-po-vsey-strane-142495.html>

<https://rns.online/economy/Schetnaya-palata-nazvala-chislo-obektov-nezavershennogo-stroitelstva--2019-12-20/>

<https://tass.ru/ural-news/7388533>

<http://trkelets.ru/news-92749.html>

### **ТАСС; 2019.12.20; ДЕПУТАТЫ КУЗБАССА ПРИНЯЛИ ЗАКОН ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ**

Депутаты Законодательного собрания Кемеровской области во втором и окончательном чтении приняли закон об освобождении владельцев электрокаров в регионе от уплаты транспортного налога на пять лет, сообщил в пятницу заместитель губернатора Кузбасса - начальник главного финансового управления Кемеровской области Игорь Малахов на сессии регионального парламента.

Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев 2 декабря написал на своей официальной странице в Instagram о том, что он вынес на рассмотрение Законодательного собрания региона инициативу об освобождении от транспортного налога владельцев автомобилей с

электродвигателями, чтобы таким образом поддержать переход населения на экологичный вид транспорта.

«Законопроектом предлагается внести изменения в статью регионального закона «О транспортном налоге» и на пять лет освободить от уплаты транспортного налога и уплате налога за 2019 год», - сказал Малахов.

По его словам, от уплаты транспортного налога освобождаются как физические, так и юридические лица, которые владеют электромобилями.

Ранее ТАСС в пресс-службе администрации региона пояснили, что льготы планируется запустить с 1 января 2019 года, чтобы уже в 2020 году владельцы электротранспорта в регионе могли не платить налог.

<https://tass.ru/sibir-news/7388189>

### **ТАСС; 2019.12.20; В БУРЯТИИ ПОСТРОИЛИ ДОРОГУ У БАЙКАЛА БЛАГОДАРЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ**

Дополнительное финансирование по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» позволило Бурятии продолжить работу, начатую ранее и ввести в эксплуатацию в 2019 году 19-километровый участок региональной трассы, ведущей вдоль Байкала к северным районам республики и популярным туристическим местам. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в республиканском Минтранспорта.

До ремонта этот участок представлял собой грунтовую дорогу, местами с разбитым асфальтом. По бездорожью, в летний сезон размываемому дождями, приходилось ездить не только местным жителям, но и туристам, следующим до популярных мест отдыха на Байкале - села Максимиха, Баргузинского заповедника.

«В 2019 году в рамках национального проекта республике было выделено дополнительное финансирование на реконструкцию 19 км автодороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян - 747 млн рублей. Участок с 230 по 254-й километр введен в эксплуатацию», - сообщили в министерстве.

Реконструкция магистрали в целом, связывающей пять районов республики с административным центром - городом Улан-Удэ, общей протяженностью более 700 км, ведется поэтапно с 2002 года. Ранее работа прерывалась из-за отсутствия финансирования, в 2017 году президент России Владимир Путин поручил правительству РФ и правительству Бурятии рассмотреть вопрос дальнейшей реконструкции автотрассы, которая проходит с юга на север региона и является основной региональной артерией.

Всего в 2019 году в Бурятии в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на сумму более 2,5 млрд рублей проведены ремонтные и строительные работы на 86,6 км трасс в разных районах республики. В столице Бурятии - городе Улан-Удэ отремонтировано 13 участков дорог протяженностью более 13 км. При этом, отметили в Минтрансе, использовались новые технологии: вместо простой асфальтобетонной смеси стал применяться щебеночно-мастичный асфальтобетон, срок службы этого материала в 1,5 раза больше.

Всего до 2024 года на ремонт автотрасс и обустройство дорог в республике в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется направить более 17 млрд рублей. Это средства из федерального и консолидированного республиканского бюджетов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dopolnitelnye-sredstva-po-nacproektu-pozvolili-buratii-postroit-dorogu-u-bajkala>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ДАГЕСТАН ВЫПОЛНИЛ ПЛАН 2019 ГОДА ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ**

Дагестан полностью выполнил план работ текущего года по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщает пресс-служба главы и правительства РД со ссылкой на первого вице-премьера республики Гаджимагомеда Гусейнова.

Гусейнов принял участие в заседании проектного комитета по дорожному национальному проекту, которое провел первый вице-премьер РФ Максим Акимов.

«На 2019 год в рамках проекта выполнены объемы работ на 1,5 миллиарда рублей на 110 объектах, из них 107 объектов улично-дорожной сети Махачкалинской городской агломерации (60 улиц и 47 объектов ОДД), две пригородные дороги, входящие в состав Махачкалинской городской агломерации, одна дорога регионального значения», - сказал Гусейнов.

В 2019 году приведено в нормативное состояние 72,4 километра автодорог и улично-дорожной сети, а также завершены работы на 47 объектах, связанных с организацией дорожного движения.

Дагестан принимает участие в трех из четырех федеральных проектов, входящих в состав нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автодороги Минобороны России».

Так, региональный проект «Дорожная сеть» включает в себя ремонт, капремонт и реконструкцию автодорог Махачкалинской агломерации и дорог республиканского и межмуниципального значения. На 2020 год в рамках этого проекта планируется привести в нормативное состояние автодороги и улично-дорожную сеть протяженностью 90 километров с общим объемом финансирования 1,5 миллиарда рублей.

В Дагестане также реализуется инициированный главой республики Владимиром Васильевым проект «Мой Дагестан – мои дороги», по которому уже отремонтировано и построено 149 километров трасс.

<https://ria.ru/20191220/1562629878.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ОСТРОВСКИЙ: СМОЛЕНЩИНА УСПЕШНО ЗАВЕРШАЕТ 2019 ГОД**

В этом году на Смоленщине в рамках девяти национальных проектов и одной национальной программы реализуются 47 региональных проектов. О первых итогах, важных начинаниях, а также планах на следующий год в интервью РИА Новости рассказал губернатор Смоленской области Алексей Островский.

\*\*\*

- Не можем не задать вопрос, посвященный одной из извечных проблем России – качеству дорог. Что в этом году было сделано в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»?

- В уходящем году была проведена масштабная работа по приведению региональных и муниципальных дорог в надлежащее состояние. Мы провели дорожные работы не только на всех запланированных, но и на дополнительных объектах, а именно: 17 дорогах регионального значения общей протяженностью почти в 100 километров и 23 улицах в Смоленске. Отмечу, что изначально планировался ремонт 17 улиц в Смоленске, а ремонт еще шести стал возможен благодаря экономии, полученной в результате конкурсных процедур.

<https://ria.ru/20191220/1562582967.html>

### **ТАСС; 2019.12.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАССМОТРИТ ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА**

Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения рассмотрит вопрос регулирования автобусных перевозок в начале 2020 года, сообщил журналистам председатель комиссии, вице-премьер **Максим Акимов**.

«Первым вопросом следующего заседания в следующем квартале будем смотреть систему регулирования движения автобусов. У нас около 1 млн единиц (автобусов) зарегистрировано, из них лицензии на автомобильные перевозки получили только плюс-минус 300 тыс.. Вопрос - чем занимаются все остальные, в каком они состоянии, где они ездят и на каком основании. Какие техсредства современные надо предусматривать, чтобы автобусы двигались безопасно, как контролировать их маршрут, состояние водителя - все это мы обсудим на следующем заседании», - сказал он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-rassmotrit-vopros-regulirovania-avtobusnyh-perevozok-v-nacale-2020-goda>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-rassmotrit-vopros-o-regulirovanii-avtobusnogo-dvizheniya-2019-12-20/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.22; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПРАВИЛА СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОЖНЫХ ПЕРЕХОДОВ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ**

Минстрой России установил правила проектирования биопереходов (экодуков) на автодорогах для безопасного перемещения диких животных.

«Определены конструктивные решения биопереходов для различных природных условий, что позволит снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием диких животных», - отметил глава Минстроя Владимир Якушев, слова которого приводит пресс-служба ведомства.

Он добавил, что для разработки свода правил были проанализированы мировые практики по созданию экодуков через автомагистрали.

«Полученные данные, при тесном взаимодействии с представителями научного сообщества, позволили применить наиболее оптимальные по климатическим, географическим и видовым параметрам технические и логистические решения проектирования таких сооружений на территории России», - подчеркнул министр.

В частности, сводом правил предусмотрено устройство биопереходов мостового или тоннельного типов для всех видов фауны, озеленение с учетом природных особенностей застраиваемой территории и проживающей на ней фауны и установка специальных ограждений на этих территориях.

Утвержденный документ согласован с профильными ведомствами, среди которых **Минтранспорта**, ОАО «РЖД», ГК «Автодор».

В ведомстве добавили, что документ вступит в силу спустя шесть месяцев после издания соответствующего указа.

Как сообщалось, первый в России экодук был открыт в сентябре 2016 года на 170-м км трассы М-3 «Украина» в Калужской области.

На ту же тему:

[https://www.gazeta.ru/auto/news/2019/12/22/n\\_13843646.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/news/2019/12/22/n_13843646.shtml)

### **RNS; 2019.12.20; СОАВТОР ЗАКОНОПРОЕКТА О ТАКСИ НАЗВАЛА УСЛОВИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АГРЕГАТОРА ПРИ ДТП**

Ответственность агрегаторов такси в случае ДТП, согласно внесенному в Госдуму новому законопроекту о такси, наступает только при сотруничестве с самозанятыми водителями

или водителями — индивидуальными предпринимателями, рассказала RNS один из авторов законопроекта сенатор Людмила Бокова.

«В законопроекте зафиксирована солидарная ответственность агрегатора за ущерб пассажиру в случае аварии, если перевозчиком выступает водитель-ИП или самозанятый водитель (а не таксопарк. – RNS). При солидарной ответственности пассажир может требовать компенсации ущерба как от перевозчика, так и от службы заказа такси...», — сообщила Бокова.

Она пояснила, что такие водители работают на своей или арендованной машине, и эта категория «находится в зоне риска».

«Часто они не обладают достаточными средствами для покрытия причиненного ущерба и работают через целый ряд компаний-посредников... В отношении юридических лиц — таксопарков — они в состоянии этот ущерб возмещать», — рассказала сенатор.

Пассажир такси в случае аварии сможет самостоятельно выбрать, к кому ему пойти за взысканием ущерба — к перевозчику, или к агрегатору, или одновременно к двоим, пояснила сенатор. Размер максимальной компенсации составит 2 млн рублей.

Значимого повышения цены за поездку в такси в случае принятия нового регулирования не ожидается, сообщила Бокова, добавив, что ключевой вопрос законопроекта – это безопасность пассажиров и упрощение процедуры возмещения ущерба при ДТП.

На этой неделе группой сенаторов и депутатов в Госдуму был внесен законопроект о регулировании рынка перевозок в такси. Инициатива предполагает введение солидарной ответственности для перевозчиков и агрегаторов такси за вред, причиненный здоровью пассажира в случае аварии. Законопроектом также устанавливаются право на осуществление таксомоторных перевозок для самозанятых граждан, штрафы для агрегаторов за передачу поездок нелегальным таксистам и требование на наличие у таксистов водительских удостоверений российского образца.

<https://rns.online/transport/Soavtor-zakonoproekta-o-taksi-nazvala-uslovia-otvestvennosti-agregatora-pri-DTP-2019-12-20/>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.12.20; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ РЖД**

В Госдуму внесен законопроект с предложением упростить процедуру строительства объектов **РЖД** для реализации стратегии пространственного развития страны. Документ опубликован в пятницу в электронной базе нижней палаты парламента.

Автор инициативы - член Комитета Госдумы по бюджету и налогам Николай Гончар - в пояснительной записке к документу отмечает необходимость с целью реализации задач, поставленных главой государства, сократить сроки реализации инвестиционных проектов, в первую очередь, за счет оптимизации и упрощения процедур в сфере строительства.

Президент РФ Владимир Путин в «майских» указах поручил утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры для развития к 2024 году транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» для расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Законопроект определяет особенности при строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры до 2025 года, в том числе предлагается разрабатывать и утверждать документацию по планировке территории при отсутствии приоритетного проекта в документах территориального планирования. При этом до ее утверждения она подлежит согласованию с регионом России, на территории которого реализуется приоритетный проект. Кроме того, для сокращения сроков подготовки градостроительной документации законопроектом предлагается утверждать ее без проведения общественных обсуждений и публичных слушаний.

Документом также предусматривается возможность корректировать границы особо охраняемых природных территорий регионального или местного значения на основании документации по планировке территории объекта инфраструктуры. До утверждения документация подлежит согласованию с муниципальными и региональными властями. Помимо этого, определено, что решение суда об изъятии земельных участков в целях строительства приоритетных объектов инфраструктуры подлежит немедленному исполнению.

«Законопроектом сокращаются сроки проведения государственной экологической экспертизы до 45 дней, а также предусматривается возможность направления проектной документации на государственную экспертизу одновременно с направлением на экологическую экспертизу; упрощены процедуры оценки воздействия на окружающую среду», - говорится в пояснительной записке.

<https://www.pnp.ru/economics/v-gosdumu-vnesen-zakonproekt-ob-uproshhenii-stroitelstva-obektov-rzhd.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.20; ВЛАСТИ СОЧИ ПОДДЕРЖАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ ОТ ДЖУБГИ НА КУРОРТ**

Власти Сочи поддерживают проект строительства новой дороги от Джубги на курорт, пользу которой оценят как жители, так и туристы, сообщил журналистам мэр города Алексей Копайгородский.

Ранее сообщалось, что Минтранс РФ может приступить к структурированию проекта новой дороги из Джубги в Сочи в декабре, обсуждение подходов к проекту может начаться в первом квартале 2020 года.

«Это масштабный глобальный проект. Можно сказать, он сравним со строительством Крымского моста, потому что это стратегическая дорога. Мы, конечно, поддерживаем проект, и местные жители получают от этого лучший эффект. И те, кто будут сюда приезжать, будут понимать, что намного комфортнее сюда приехать. Сейчас автодорога является серьезным горным серпантинном, и не все люди его выдерживают», - сказал Копайгородский.

Существующая дорога от Джубги до Сочи сильно перегружена, пробки растягиваются на километры. Тем не менее, Минтранс РФ считал строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 километров нецелесообразным: слишком высока цена – 1,6 триллиона рублей, а проект технически сложный. В июле предправления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко говорил, что сроки реализации проекта станут известны в январе 2020 года. По его словам, сейчас стоит задача обеспечить максимально быстрый проезд к Черному морю, к Сочи. Для этого необходимо создать дорогу, которая, например, позволит преодолевать участок от Джубги до Сочи не за пять-восемь часов, а за полтора часа.

<https://ria.ru/20191220/1562652919.html>

### **ТАСС; 2019.12.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХУРОВНЕВОЙ РАЗВЯЗКИ ПОД НИЖНИМ НОВГОРОДОМ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ**

Строительство четырехполосной двухуровневой транспортной развязки протяженностью 1,5 км в районе деревни Ольгино Нижегородской области планируют завершить к концу 2021 года, сообщил журналистам в пятницу губернатор региона Глеб Никитин.

«Ее с нетерпением ждут более 12 тыс. жителей Богородского района, которые в часы пик тратят на дорогу до Нижнего Новгорода или обратно по несколько часов, простаивая в пробках», - сказал Никитин.

Победителем электронного аукциона на строительство транспортной развязки стала компания «Жилстрой-НН», цена контракта составила 1,7 млрд рублей, экономия от проведения электронного аукциона - более 130 млн рублей. Новую развязку будут строить

в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на пересечении трасс Рязск - Касимов - Муром - Нижний Новгород, Нижний Новгород - Саратов и проспекта Гагарина.

«В поисках оптимального решения разгрузки существующего кольцевого пересечения в деревне Ольгино было проведено моделирование транспортных потоков. Рассматривали разные варианты: установка светофора на кольцевой развязке, смена главной дороги, различные способы регулирования транспортных потоков. В итоге было решено строить развязку в двух уровнях по типу «труба», - уточнил Никитин.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-dvuhurovnevoj-razvazki-pod-niznim-novgorodom-planiruut-zaversit-v-2021-godu>

### **ТАСС; 2019.12.20; ВЛАСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЫ К СОФИНАНСИРОВАНИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

Власти Свердловской области готовы софинансировать строительство второй ветки метро в Екатеринбурге, сообщила в пятницу ТАСС председатель Законодательного собрания региона Людмила Бабушкина.

Президент РФ Владимир Путин во время большой пресс-конференции 19 декабря заявил, что такой вид транспорта, как метро, будет очень актуальным и востребованным в Екатеринбурге.

«Федеральные законодатели высказали предложение восстановить программу софинансирования строительства метро в крупных городах из федерального и региональных бюджетов, и мы, депутаты регионального парламента, это предложение поддерживаем», - сказала Бабушкина.

Бывший директор Метростроя Екатеринбурга Юрий Дозорец добавил, что теперь предстоит решить вопрос с выбором технологии и закупкой нового оборудования. «Когда мы начинали строить метро в 1980-х гг., то проходка шла в основном взрывным способом, и ее скорость не превышала 30-40 метров в месяц. Когда купили тоннелепроходческий комплекс Wirth, скорость проходки стала 120-150 метров в месяц. Современные щиты идут и по 300, и по 500 метров в месяц. Эта скорость в 10 раз больше того, что было на старте», - сказал он.

Глава Екатеринбурга Александр Высокинский в июле сообщил, что строительство второй ветки метро в Екатеринбурге планируется начать в 2021 году. После большой пресс-конференции президента глава города сказал ТАСС, что власти Екатеринбурга готовят проект второй ветки метро. Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев отмечал, что поддержка президента дает уверенность в появлении второй ветки.

В июне этого года, когда в регионе обсуждался в числе прочих вопрос о метро, ряд екатеринбургских СМИ сообщил, что Минтранс якобы отказал в финансировании строительства второй ветки. Однако министерство в письме, имеющемся в распоряжении ТАСС, тогда же разъяснило, что мероприятия, связанные с проектированием второй ветки, не были включены регионом в представленную ранее в ведомство комплексную схему развития транспорта Екатеринбургской агломерации. В том же письме Минтранса приводилась позиция Минфина, согласно которой проектирование второй линии должно осуществляться без привлечения средств федерального бюджета, а строительство - с привлечением инновационных механизмов финансирования.

<https://tass.ru/ural-news/7388533>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2019.12.20; В ДВИЖЕНИИ ЖИЗНЬ; ПУСК «САПСАНА» ИЗМЕНИЛ ИДЕОЛОГИЮ ПАССАЖИРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ**

В минувший вторник, 17 декабря, железнодорожники отметили День высоких скоростей, приуроченный к пуску регулярного движения поездов «Сапсан» между Санкт-

Петербургом и Москвой. В нынешнем году «Сапсану» исполнилось 10 лет. О том, чем этот поезд важен для пассажиров двух столиц и страны в целом и как будет развиваться пассажирское сообщение в Центральном регионе России, рассказывает заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

Дмитрий Владимирович, на сети много хороших поездов: «Россия», «Нижегородец», «Красная стрела». Почему только «Сапсан» удостоился чести получить именной день?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Хороших поездов много, а «Сапсан» один. Других поездов, идущих со скоростью 200 километров в час и выше, пока нет. Поэтому десять лет назад День высоких скоростей решили приурочить именно к пуску «Сапсана», как новой вехе в развитии железных дорог страны. Это по-настоящему уникальный проект для России. Уже первый год его коммерческой эксплуатации показал, что поезд ждет большое будущее. «Сапсан» обрел огромную популярность и сегодня заслуживает звание флагмана на рынке пассажирских перевозок.

Птица, в честь которой назван поезд, одна из самых быстрых на свете. Оправдывает ли «Сапсан» свое имя? Какую скорость он способен демонстрировать на существующей инфраструктуре?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Перед запуском поезда в коммерческий рейс проводились его многоступенчатые испытания: на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке, испытательном полигоне Белореченская - Майкоп Северо-Кавказской магистрали. Но большая часть проверок все-таки была на Октябрьской и Горьковской дорогах. В марте 2009 года совершил поездку по главному ходу ОЖД со скоростью 180 километров в час. Потом его начали постепенно разгонять, и 7 мая на линии Москва - Санкт-Петербург он развил скорость 291 километр в час. Для **российских железных дорог** это пока абсолютный рекорд. Основной запас прочности состава заложен на 275 километров в час. При этом конструкция кузова и других устройств позволяет следовать 330 километров в час, но на других тележках. Но реализовать эти возможности станет реально только после строительства выделенной высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург.

Сегодня средняя маршрутная скорость «Сапсана» ограничена возможностями инфраструктуры. Так, между Москвой и Санкт-Петербургом у него средняя скорость 200-220 километров, местами до 250. А время в пути на разных рейсах от 3 с половиной до 4 часов.

Как обеспечивается безопасность состава в пути следования в плане пересечения железнодорожных переездов и действий злоумышленников?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Есть определенные нормативы обустройства железнодорожных путей для прохождения высокоскоростного поезда. Устройства СЦБ исключают все возможные неприятности: отводятся все стрелки, сбрасывающие острия, и т.д. В эту же схему завязаны, в том числе, и железнодорожные переезды, где наряду со штатными устройствами заграждения применяются дополнительные меры безопасности. Определенные системы безопасности располагаются и в самом поезде, например, проверка бодрствования машиниста.

Сегодня линия Санкт-Петербург - Москва полностью ограждена, здесь установлены камеры видеонаблюдения, тепловизоры, устройства контроля полосы отвода и др. Все они - исключительно российские разработки, действующие в комплексе: если каждая «сообщит», что на маршруте все чисто, только в этом случае машинисту поступит сигнал, что можно ехать с высокой скоростью.

«Сапсаны» курсируют также между Москвой и Нижним Новгородом. Как удалось решить проблему разного вида тока на стыке Московской и Горьковской дорог?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Из 16 составов четыре - двойного питания, с двумя токоприемниками. Они могут двигаться как по участку с постоянным током 3 тысячи вольт, так и по участку с переменным 25 киловольт. При подъезде к станции Владимир в автоматическом режиме по сигналу GPS запускается процедура смены рода тока, и к

моменту его остановки поезд уже подготовлен к тому, чтобы следовать на другом токе. Машинист через дежурного по станции подтверждает, что другой ток подан, и поезд через минуту уже готов ехать дальше.

Какие еще поезда на сети развивают достойную скорость и заслуживают быть отмеченными в рамках Дня высоких скоростей?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: В первую очередь это поезд локомотивной тяги «Невский экспресс» между Санкт-Петербургом и Москвой. В свое время с электропоездом ЭР-200 (находился в эксплуатации до 2009 года. - Ред.) они были единственными скоростными поездами на сети. Сейчас когорту скоростных пополняют поезда «Аллегро», разгоняющиеся до 220 км/ч, «Стриж», набирающие предельную скорость 200 километров в час, а также «Ласточки», разгоняющиеся до 160 километров в час и снискавшие любовь всех пассажиров. «Ласточки» курсируют на многих местных направлениях: Москва - Тверь, Санкт-Петербург - Выборг, Санкт-Петербург - Сортавала, Калининград - Зеленоградск и т.д. Там, где они курсируют, мы наблюдаем стабильный рост пассажиропотока. Поэтому маршрутная сеть их постоянно расширяется, обрастает новыми направлениями. Так, например, с 9 декабря «Ласточка» запущена сразу на двух новых маршрутах Екатеринбург - Тюмень, Екатеринбург - Пермь, а накануне Нового года - с 30 декабря - она стартует на маршруте Краснодар - Анапа.

На некоторых маршрутах они имеют несколько классов обслуживания, в том числе бизнес-класс с горячим питанием (Москва - Иваново, Санкт-Петербург - Псков и т.д.). Даже есть «Ласточка» Санкт-Петербург - Москва. Она едет с остановками по старому расписанию поезда «Аврора», который курсировал с 1963 по 2010 год и по всем весам собирал пассажиров. При этом «Ласточке» дополнительно добавили остановки: Обухово (стыковка с питерской подземкой) и НАТИ (пересадка на МЦК). «Ласточка» - очень популярный и востребованный продукт. Этот сегмент будем продолжать развивать.

Какой эффект имеет скоростное или высокоскоростное сообщение кроме уменьшения времени в пути?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Мультипликативный эффект заключается не только в экономии времени пассажира, но еще и в разработке отечественных технологий и продуктов, которые появляются благодаря увеличению скорости поездов. Если изначально «Ласточка» была немецкой, то теперь более чем на 80 процентов она строится на российской элементной базе. То же самое можно сказать и об инфраструктуре, контактной сети.

Плюс развитие мультимодальных перевозок. То есть пассажиры добираются, например, до какого-то хаба, условно Чудово, а дальше пересаживаются на высокоскоростной поезд, потом - на региональный поезд «Ласточка», и все по одному билету, по стыковочному расписанию, и могут очень быстро добраться до тех населенных пунктов, до которых раньше сутки ехали. Например, из Великого Новгорода или Петрозаводска «Ласточкой» до Санкт-Петербурга, потом 15 минут на метро и далее на «Аллегро». В итоге всего 7 часов до Хельсинки с прохождением таможенных и пограничных процедур прямо в поезде. То есть высокоскоростной поезд у нас становится основой, «хребтом», к которому примыкают «ребра» из поперечных маршрутов, включая межрегиональные и пригородные.

Получается, прежняя идеология пассажирского сообщения, когда все стремились в Москву, а потом разъезжались по всей стране, в корне меняется?

ДМИТРИЙ ПЕГОВ: Да, и самое главное, что новая концепция организации сообщения поддерживается регионами. Мы считаем так: если на каком-то полустанке есть пассажиры, мы их должны забрать, дав им возможность добраться до пунктов назначения. Причем доставить как можно быстрее, состыковав расписание так, чтобы все были довольны. Поэтому разрабатываем «хребты» Санкт-Петербург - Москва и Москва - Адлер, где тоже можно развивать высокоскоростное движение. А поперечные направления могут

через хабы соединяться с этой высокоскоростной линией. Таким образом, по нашим подсчетам, до Адлера можно будет добраться за 14-16 часов. Можно и быстрее, но не надо забывать, что Санкт-Петербург и Москва - это города-офисы. Адлер же - курорт. И расписание поездов надо строить с учетом работы городского транспорта, времени заездов-выездов из отелей и пансионатов. Приехать в два часа ночи в отпуск или из отпуска - наверное, это неправильно.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - НЕДЕЛЯ - УРАЛ; 2019.12.20; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПОДХОД; СВЖД ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА ИННОВАЦИИ, ЧТОБЫ ПРИВЛЕЧЬ НОВЫЕ ГРУЗЫ И ПАССАЖИРОВ**

На вопросы о работе железнодорожного транспорта в эфире радио «Эхо Москвы» в Екатеринбурге отвечают эксперты Свердловской железной дороги. Читайте текстовую версию программы на страницах «РГ».

Ведения времени таковы, что клиенты становятся все более требовательными. Чтобы добиться успеха, уже недостаточно просто соответствовать текущим реалиям. Необходимо заглядывать в будущее. О том, какие технологии использует СвЖД, чтобы внедрять современные сервисы, чем намерена привлекать новых пассажиров и грузоотправителей, журналисты узнавали в пресс-службе магистрали.

В 2019 году Свердловская железная дорога сделала ставку на инновации. Компания модернизирует инфраструктуру, обновляет техническую базу и выводит на линии современный подвижной состав. Так, в пассажирском комплексе последовательно расширяется сеть маршрутов, где используются скоростные «Ласточки». До недавнего времени такие инновационные поезда назначались только в пригороде. А в декабре появились первые межрегиональные маршруты. «Ласточки» в формате «Дневного экспресса» начали курсировать от Екатеринбурга до Перми и Тюмени, пока только один раз в день, но уже в следующем году будут рейсы и утром, и вечером. Планируется, что еще один экспресс свяжет Екатеринбург и Курган.

Что дальше? Рассказывает начальник СвЖД Иван Колесников:

- В наших планах в ближайшие годы увеличить количество рейсов «Ласточек» в Свердловской области, сократить время их движения до Нижнего Тагила и Каменска-Уральского, повысить частоту курсирования до Серова. Готовимся назначить новые рейсы в Красноуфимск и Верхнюю Салду, организовать тактовое движение между Екатеринбургом и Первоуральском. Совместно с регионом готовим программу строительства высоких платформ на направлениях курсирования «Ласточек».

В целом, с учетом географической близости столиц регионов, ведется работа по объединению межрегиональными маршрутами семи городов: Екатеринбург, Пермь, Тюмень, Челябинск, Курган, Ижевск и Омск. Формирование такого «каркаса» потребует и корректировки технологий, обеспечивающих перевозочный процесс.

Стартапы для железной дороги

Чтобы грамотно работать с инновациями, выстраивать производственные процессы на их основе, необходимы современные инструменты. В числе готовых к применению - региональная инновационная площадка РЖД, которая недавно открылась в Екатеринбурге. Всего на сети пять таких площадок. Они проводят постоянную оценку окружающего пространства на появление интересных, экономически оправданных идей.

Рассказывает Иван Колесников:

- Это площадка для тестирования идей, разработок и опытных образцов. Необходимо бережно сопровождать любую инновационную идею: либо обеспечить ее реализацию, либо передать в те отрасли экономики, где она была бы полезна. Мы считаем, что Свердловская железная дорога должна стать важным элементом инновационной среды, которая сегодня формируется в стране и активно поддерживается холдингом РЖД.

Со времен изобретения первого паровоза так повелось, что пути для новых технологий прокладывают железнодорожники. В основе каждого инженерного решения лежат инновационные процессы.

Например, в текущем году объекты инвестпрограммы СвЖД включены в перечень пилотных проектов, реализуемых с применением технологии BIM-моделирования. Это создание виртуальной информационной 3D-модели сооружения, в которой объединены данные о характеристиках объекта.

СвЖД - пионер в области внедрения газомоторной техники. С 2013 года нарабатан серьезный опыт эксплуатации магистральных газотурбовозов ГТ1h и маневрового газотепловоза ТЭМ-19. В депо «Артемовский» создан Центр газомоторных локомотивов. Сейчас РЖД обсуждает с машиностроителями вопросы доработки отдельных узлов и агрегатов, чтобы в перспективе газомоторная техника была эффективна на направлениях проектируемого Северного широтного хода.

В контексте перспективного роста грузопотоков важно сказать и про реконструкцию станции Екатеринбург-Сортировочный. В этом году завершился первый этап реконструкции четной сортировочной системы. После реализации второго этапа перерабатывающая способность сортировочной горки увеличится на 64 процента. Это будет одна из самых современных систем на сети.

В июле правительство заключило с ОАО «РЖД» соглашение о развитии квантовых коммуникаций. Компанию определили ответственной за разработку и продвижение этой перспективной технологии. Многие спрашивают, почему РЖД? Учитывая открытость отрасли для инноваций, ответ очевиден.

<https://rg.ru/2019/12/19/reg-urfo/svzhd-sdelala-stavku-na-innovacii-chtoby-privlech-novye-gruzy-i-passazhirov.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.23; ЕЩЕ ВОСЕМЬ ПЕРЕСАДОК С МЦД НА МЕТРО, МЦК И Ж/Д ПОЯВИТСЯ К 2024 ГОДУ**

Восемь новых пересадок с МЦД на метро, МЦК и радиальные направления железной дороги появятся к 2024 году благодаря развитию проекта Московских центральных диаметров и строительству новых станций, сообщил РИА Новости руководитель транспортного комплекса Москвы Максим Ликсутов.

«Еще 8 пересадок с МЦД на метро, МЦК и ж/д появится к 2024 году. Благодаря развитию проекта Московских центральных диаметров и строительству новых станций число пересадок с МЦД на метро, МЦК и ж/д направления увеличится до 27», - сообщил Ликсутов.

Заммэра напомнил, что на сегодняшний день с МЦД-1 и МЦД-2 можно сделать 19 пересадок на станции метро и МЦК, а так же и на другие железнодорожные направления.

По его словам, к 2024 году, после окончания строительства новых станций, появятся пересадки со станций Славянский бульвар, Дмитровская, Петровско-Разумовская и Лианозово, а также Котляково, Щукинская, Печатники и Марьяна Роца.

МЦД – совместный проект Минтранса, РЖД, властей Москвы и Подмосковья, предполагающий реконструкцию сквозных железнодорожных линий в российской столице и Московской области и организации на них диаметральных маршрутов пригородных электропоездов. Всего к 2025 году планируется создать пять линий, связывающих подмосковные города беспересадочным железнодорожным сообщением через Москву.

<https://ria.ru/20191223/1562705422.html>

### РИА НОВОСТИ; 2019.12.22; 40-ГРАДУСНЫЙ МОРОЗ И УНИКАЛЬНЫЕ РЕЛЬСЫ: КАК СОБИРАЛИ ПАРК Ж/Д ТЕХНИКИ

Ретропарк железнодорожной техники с уникальными экспонатами, рассказывающими о 120-летней истории Рейновской ветки, открылся в Амурской области. Именно этот спорный участок был включен в Забайкальскую ж/д по окончании строительства Транссибирской магистрали.

Строительство Амурской железной дороги, и ее части - Рейновской ветки - вызвали в начале XX века бурные обсуждения. Спорили о ее экономической целесообразности: зачем она вообще нужна в местности, где практически никто не живет, где почти невозможно нормально заниматься земледелием. Сегодня в память о ее создателях в Приамурье открыли ретропарк железнодорожной техники с уникальными экспонатами, которые местные жители собирали сами. Об идее создания и самых оригинальных объектах - в материале РИА Новости.

Идея создания стилизованного парка принадлежит 80-летней пенсионерке, заслуженному ветерану железнодорожной отрасли Алле Киселевой из города Сковородино, где она 40 лет работала в областном управлении ж/д. Однажды, будучи в Туле и оказавшись рядом с ж/д тупиком, она увидела старый паровоз и решила собрать единую экспозицию железнодорожной техники в память о сибиряках, прокладывавших Амурскую железную дорогу. Не секрет, что железные дороги в России в XIX-XX веках строились ценой многих жизней. Амурская ветка не стала исключением.

#### Пикетный столбик

Место музея было выбрано неслучайно. При строительстве железной дороги для доставки грузов от Амура до Сковородино была построена ветка Сковородино - Рейново. Это важнейший участок железной дороги в Амурской области. Без него, возможно, не было бы и самой Амурской ветки. В память о прибытии первого состава с недавних пор здесь установлен мемориальный камень.

Так как экспозиции почти всех областных муниципальных и историко-краеведческих музеев - здесь их 17 - так или иначе рассказывают об истории строительства ж/д линии, для большей наглядности решили сделать и музей экспонатов в реальную величину. Вот и появилась ретровыставка ж/д техники. Удивительно, но факт - экспонаты для нее пришлось собирать даже по помойкам, рассказывает Алла Киселева.

«Собрать экспонаты для музея было очень непросто. Их пришлось искать то в старых цехах, то в тупиках, то на помойках в прямом смысле», - говорит она.

#### Рельсы - редкий экспонат

Совместными усилиями и при поддержке работников «РЖД» на привокзальной площади амурчане выставили все, что удалось найти: стрелочный перевод типа Р43, выпущенный Кузнецким металлургическим комбинатом в 1950 году; стрелочный контрольный замок системы Мелентьева; паровозную гидроколонку образца 1916-го; светофор; вагонную тележку для пассажирского вагона и пассажирский паровоз П-34.

#### Демидовская рельса

«На 4-м километре Рейновской железнодорожной ветки нашли гидроколонку, которая была там установлена в 1916 году для снабжения паровозов водой из насосной станции. Разобрали ее по частям, привезли в Сковородино», - говорит Киселева.

Из представленных объектов самыми редкими экземплярами оказались... рельсы. Их собирали постепенно, самые старинные - с датами изготовления конца XIX - начала XX века. Казалось бы, как может основной материал для прокладки путей, которые в итоге связали Москву с дальневосточными городами России и стали самой длинной железной дорогой в мире, может оказаться в дефиците?

«Рельсы демонтируют при сносе или реконструкции объектов и сдают в металлолом, - отмечает с грустью Киселева. - Сейчас старые рельсы - большая редкость».

Демидовская рельса, 1879 года выпуска, была произведена на заводе Демидова - основателя горнозаводской промышленности на Урале; рельса Казенной железной дороги, произведена в 1897 году на заводе имени Надежды Половцовой; рельса КВЖД, 1903 года выпуска, - это все, что удалось найти.

Замок Мелентьева

Всего же в ретропарке 21 экспонат. Не все из них было легко доставить до места, но и им планируют дать новую жизнь. Например, старый вагон-электростанцию на базе четырехосного крытого вагона, который использовался для производства электроэнергии для питания насосной станции, планируют переделать в музей железной дороги, говорит Киселева.

«Вагон весит 29 тонн. Мы его ставили на колесные пары, а как снять - целая проблема. Снимали огромным краном. Мороз стоял 40 градусов. Когда башмак (тормозной башмак устанавливается на рельс под колесо вагона с накатом - прим. ред.) поставили, у меня слезы градом полились. Ведь когда вагон висел, я только и думала, как бы он не упал на людей», - рассказывает Киселева.

В ближайшем будущем ретропарк будет пополняться новыми экспонатами.

<https://ria.ru/20191222/1562603323.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.12.21; ИТОГИ ГОДА: РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЛАЦКАРТЫ БУДУЩЕГО**

Тема новых плацкартных вагонов в России, само название которых может исчезнуть в будущем, вновь не сходилась в этом году с полос СМИ, а в декабре интерес к ней подогрели впервые показанные концепты вагонов, в которых, в том числе, предлагаются капсульные пространства.

РИА Новости весь год внимательно следило за новинками и показывало своим читателям картинки и фотографии. Какие варианты плацкартов предлагает российский производитель и как пассажиры смогут поучаствовать в выборе вагонов будущего, рассказываем в итоговом обзоре.

Закупает новые плацкарты «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД, занимающаяся перевозками пассажиров в дальнем следовании), которой принадлежит практически весь парк пассажирских вагонов в РФ. Весной компания запустила в России плацкарт с обновленным интерьером, одной из «фишек» которого стали шторы по всей длине полки. Также там есть индивидуальное освещение, розетки и USB-порты. В туалетной комнате - гигиенический душ, пеленальный столик, дозатор для мыла и бумажных полотенец, сушилка для рук.

Осенью ФПК отправила первый поезд с новыми плацкартом и купе, где есть душ, но нет хлопающих дверей между вагонами. Купе оборудованы розетками, USB, откидными столиками и индивидуальными сейфами. В сложенном виде нижние полки представляют собой аккуратный диван с подголовниками, верхние полки – почти незаметны и выглядят как часть стены.

В плацкарте же все места оснащены розетками или разъемами USB. Стены в бежевых тонах, полки - лазоревого цвета. У каждой полки - индивидуальное освещение. Столик между нижними полками откидывается вверх, что создает дополнительное пространство.

Но это не все новинки, которые ожидают пассажиров. Российский производитель «Трансмашхолдинг» (ТМХ) разработал три концепции плацкартных вагонов будущего. Одна из них в виде макета в натуральную величину была представлена в ноябре. Места расположены как в обычном плацкарте, но там, где полки разделены перегородкой в виде модульного шкафа с местом для багажа, обуви и верхней одежды, получается что-то вроде купе.

Есть в новых вагонах и индивидуальные столики, шторы на полках, розетки, USB, индивидуальное освещение. Стены выполнены в светлых тонах, полки - в бежевых. Сами полки сделаны более комфортными для сна.

В пресс-службе ФПК РИА Новости уточняли, что это не итоговый вариант вагона, который выйдет на сеть, а одна из концепций пассажирских вагонов, которые могут прийти на смену традиционному плацкарту.

ТМХ подготовил еще два концепта плацкарта. Каждый из них также будет сделан в качестве макета и представлен в 2020 году.

Вторая концепция представляет собой плацкарт с верхними и нижними полками, но расположенными лишь вдоль вагона в шахматном порядке с обособленными местами. Замгендиректора «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов на презентации концептов в МИА «Россия сегодня» отмечал, что спальное место в этом варианте увеличено на 20 сантиметров - до 1 метра 90 сантиметров. Стены вагона выполнены в светлых тонах, полки - в бежевых, ограждения полок - в серых.

Третья концепция «Трансмашхолдинга» предусматривает также расположение верхних и нижних полок вдоль стен вагона, но под углом, то есть елочкой. Новая планировка салона позволяет увеличить длину полок на 10-15 сантиметров. А багаж здесь можно разместить под спальными местами со специальной системой хранения, так называемой «каруселью». Фактически это капсульный вариант вагона, что подтверждала и замгендиректора ФПК Марина Жегулина. При этом она отмечала, что капсульная компоновка вагона может использоваться лишь для коротких поездок, и надо детально проработать вопрос, есть ли у этой концепции будущее.

Гендиректор исследовательского агентства InfraNews, транспортный эксперт Алексей Безбородов считает, что плацкарт в том виде, в котором он вообще есть, даже самый продвинутый, это «не правильно». «Я бы назвал современные плацкарты капсульным вагоном. Важно, что человек отделяется от всех в крайне ограниченном пространстве, но при этом может чувствовать себя вполне приватно», - пояснил он.

Эксперт продолжил, что при переходе к капсульным вариантам вагонов можно вообще уходить от деления на плацкартные отсеки и форматировать капсулы как-то по-другому. «Но это, видимо, следующий шаг», - заключил Безбородов.

Представители компаний отмечали, что макеты всех трех концепций будут выставлены в ряде городов России. Пассажиры смогут их посмотреть, оставить свои отзывы, пожелания и предложения. В частности, такие предложения уже собираются на Казанском вокзале столицы, где выставлен макет первого концепта. Затем все собранные мнения пассажиров проанализируют и будет сделан выбор, какие из плацкартных вагонов выпускать.

Представители производителя также отмечали, что возможен симбиоз итоговых решений.

Макет нового плацкартного вагона РЖД на Казанском вокзале

Вообще, название «плацкарт» в будущем может исчезнуть. ФПК уже в январе 2020 года планирует ввести новые названия классов обслуживания: «бюджет», «эконом», «комфорт», «бизнес». При этом пока название «плацкарт» будет сохранено, но в дальнейшем оно может исчезнуть.

«Само по себе избавление от слова «плацкарт», при сохранении данных моделей поездов, ничего не решит. Нужно называть вещи своими именами, и пассажиру это понятнее. Он знает, за что он платит», - сказал РИА Новости председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

По его мнению, лучше ориентировать поезда на обслуживание дневных скоростных маршрутов. «Поэтому рано или поздно мы уйдём как от названия «плацкарт», так и от подобных моделей вагонов», - заключил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20191221/1562672130.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; ФАС С 2020 Г ВВОДИТ ЛЬГОТНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ Ж/Д ТАРИФ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КРЫМУ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России с 1 января следующего года введет льготный инфраструктурный железнодорожный тариф для пригородных перевозок в Крыму, говорится в приказе ведомства.

Документ, принятый 6 декабря, размещен на официальном портале правовой информации в пятницу.

Приказ распространяет на ФГУП «Крымские железная дорога» (КЖД, Симферополь) льготный исключительный тариф в виде коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры ж/д транспорта общего пользования, оказываемые при перевозке пассажиров в пригородном сообщении.

Кроме того, ФАС установила для Крымской желдороги тарифы, сборы и плату на работы (услуги) по использованию инфраструктуры ж/д транспорта при пригородных перевозках на уровне тарифов, сборов и платы, утвержденных ранее для пригородных перевозок РЖД в субъектах РФ.

Крымская желдорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. Предприятие в декабре 2015 года передано в собственность РФ в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор), в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога». Протяженность желдороги на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

В третьей декаде декабря 2019 года откроется пассажирское ж/д сообщение Крыма с материковой частью России, поезда пойдут по мосту через Керченский мост. Пока их запускают из Санкт-Петербурга в Севастополь и из Москвы - в Симферополь, в будущем планируется расширить географию поездок. Перевозками займется компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва).

Как сообщалось, зарегистрированная в ноябре этого года симферопольская «дочка» ГСЭ - ООО «Южная пригородная пассажирская компания» (ЮППК, Симферополь) - с 1 января 2020 года может начать деятельность по осуществлению пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в Крыму.

Минтранс Крыма получил заявку ЮППК, рассматривает ее. «Заявка поступила несколько дней назад. Мы ее смотрим», - сказал министр транспорта Крыма Сергей Карпов журналистам в пятницу, 20 декабря.

Он уточнил, что договор с Крымской желдорогой на перевозки электричками заключен, каждый год обновляется заявка, и документ перезаключается. «У нас есть действующий договор с заявкой Крымской железной дороги», - сказал Карпов.

Министр отметил, что Крыму нужно «увеличение сообщения пригородными электропоездами на территории республики» и связь, минимум, с соседним Краснодарским краем.

Грузовые поезда пойдут на полуостров через Крымский мост в июне 2020 года.

### **ТАСС; 2019.12.20; ФАС, РЖД И СПБМТСБ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ В СФЕРЕ БИРЖЕВОЙ ТОРГОВЛИ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС), «Российские железные дороги» (РЖД) и Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа (СПбМТСБ) подписали соглашение о взаимопонимании. В 2020 году РЖД и СПбМТСБ планируют внедрить на рынке нефтепродуктов институт оператора товарных поставок (ОТП), говорится в сообщении антимонопольного ведомства.

Подписи на документе поставили руководитель ФАС России Игорь Артемьев, генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и президент СПБМТСБ Алексей Рыбников.

«Технологии ОТП позволят решить задачу повышения прозрачности цепочек поставок биржевого товара от биржевого покупателя до конечного грузополучателя, с четкой привязкой биржевых договоров к исполнению поставки», - отмечается в сообщении.

В соответствии с соглашением будут оптимизированы процессы расчетов за организацию транспортировки биржевого товара, перегруз и недогруз по биржевым договорам, произведена автоматизация процесса определения и фактических расчетов за сверхнормативный простой вагонов через систему клиринга, а также оптимизирован документооборот по исполнению биржевых договоров.

<https://tass.ru/ekonomika/7388393>

### **ТАСС; 2019.12.20; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ СЕРВИС ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В БЛАГОВЕЩЕНСК**

«ТрансКонтейнер» запускает регулярный контейнерный сервис из Санкт-Петербурга в Благовещенск, сообщает пресс-служба компании.

Первый поезд, отправку которого организовал филиал ПАО «ТрансКонтейнер» на Октябрьской железной дороге (ОЖД, филиал ОАО «РЖД»), отправился 20 декабря с терминала АО «Логистика-Терминал» (100% акций владеет ПАО «ТрансКонтейнер») на станции Шушары ОЖД на станцию Благовещенск Забайкальской железной дороги (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД»).

В составе поезда следуют крупнотоннажные контейнеры собственности ПАО «ТрансКонтейнер» и контейнеры клиентов с товарами народного потребления.

Планируется, что время в пути до станции назначения составит 10 дней. А отправление поездов будет происходить на ежемесячной основе.

<https://tass.ru/ekonomika/7388687>

### **ТАСС; 2019.12.20; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ В I КВАРТАЛЕ ХОТЯТ ОБСУДИТЬ ВОПРОСЫ ТЕКУЩЕГО ОТЦЕПНОГО РЕМОНТА ВАГОНОВ**

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупнейших владельцев грузового подвижного состава в РФ) в I квартале 2020 года рассчитывает провести работу по вопросам, связанным с организацией текущего отцепного ремонта (ТОР), сообщил СОЖТ.

Тема поднималась на прошедшем в четверг заседании президиума объединения. В частности, предполагается обсудить «возможные технологические решения и финансовую составляющую ТОР».

Также в ходе встречи обсуждались итоги совещания у генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова, которое состоялось 4 декабря. «В целом члены президиума отметили плодотворное взаимодействие с органами власти и РЖД», - отмечает союз. Председатель президиума Игорь Ромашов «призвал, не сбавляя темпы, продолжить продуктивную работу».

### **ТАСС; 2019.12.20; ГРУППА FESCO СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ АУКЦИОНА ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ «РУССКОЙ ТРОЙКИ»**

Транспортная группа Fesco стала победителем аукциона по продаже пакета в 25% плюс одна акция железнодорожного оператора «Русская тройка», принадлежащего «Российским железным дорогам», сообщили журналистам в пресс-службе холдинга. На данный момент группе уже принадлежит оставшийся пакет в 75% минус одна акция.

«Группа Fesco (ПАО «Дальневосточное морское пароходство») стала победителем аукциона по продаже 25% плюс одна акция железнодорожного оператора «Русская

тройка», - рассказали в РЖД. В пресс-службе добавили, что пакет акций продали по стартовой цене в 622 млн рублей.

В качестве второго участника аукциона организатор торгов банк ВТБ допустил «Трансконтейнер».

Аукцион прошел в пятницу. Стартовая цена пакета составляла 622 млн рублей, минимальная цена продажи - 527,3 млн рублей. Шаг аукциона - 5 млн рублей, первый шаг 3 млн рублей, последний - 4,7 млн рублей. В июле уже проводили аукцион по продаже пакета акций «Русской тройки», его признали несостоявшимся из-за отсутствия заявок.

Ранее президент Fesco Александр Исурин рассказывал журналистам, что группа хочет консолидировать оператора и размышляет над возможными проектами. Как вариант рассматривается организация транзитного сервиса, который Fesco развивает в сообщении с Китаем, Кореей и Японией, под брендом «Русской тройки».

«Русская тройка» - первый российский линейный железнодорожный оператор. Парк компании оценивается в 1,7 тыс. вагонов.

<https://tass.ru/ekonomika/7391889>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.23; ГТЛК ОБОСНУЕТСЯ В «ВИТИНО»; ГОСКОМПАНИЯ СОБИРАЕТСЯ СТАТЬ АКЦИОНЕРОМ ТЕРМИНАЛА**

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) обкатает свою новую инфраструктурную программу на терминале «Витино» в Карелии. Сейчас актив принадлежит БТА-банку Кенеса Ракишева, который ведет банкротство управляющей компании «Витино». После завершения банкротства в 2020 году ГТЛК собирается войти в проект, как входила в «Лавну», чтобы затем продать контроль над терминалом инвесторам. Компания уже предварительно договорилась с крупным грузополучателем о перевалке 4 млн тонн нефтепродуктов в год. По мнению экспертов, гарантия загрузки принципиальна для проекта, так как дефицита перевалочных мощностей в регионе нет.

Как стало известно «Ъ», свою программу управления инфраструктурными объектами ГТЛК начнет с нефтепродуктового терминала «Витино» под Кандалакшей. Совет директоров госкомпании 19 декабря одобрил создание дочернего предприятия ООО «ГТЛК-Витино» под этот проект, рассказал источник «Ъ».

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин подтвердил «Ъ» эту информацию. Проект был выбран, так как наиболее близок к реализации, уточнил топ-менеджер, и на его базе как раз планируется обкатать все механизмы, команду, подходы. «До февраля мы будем изучать ситуацию, подготовим оценки и сроки его окупаемости, тогда будет приниматься окончательное решение по его реализации», — рассказал господин Храмагин.

Как писал «Ъ» 11 декабря, у ГТЛК есть концепция выделения в отдельное дочернее предприятие своих инфраструктурных проектов. Через новую структуру госкомпания планирует работать с портовыми проектами, обеспечивающими реализацию комплексного плана модернизации инфраструктуры, оценивать их и поддерживать финансово в докредитной стадии при наличии такой необходимости. Среди потенциальных объектов интереса назывался и терминал «Витино».

Порт Витино на данный момент не включен в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры, говорит Сергей Храмагин, но неоднократно обсуждалось, что этот план как «живой организм», куда могут быть добавлены проекты. Для развития порта будет создана небольшая компания с уставным капиталом 1 млн руб., «дальше это уже может перерасти в серьезную сделку», рассказывает он.

«Витино» принадлежит БТА-банку Кенеса Ракишева, перевалку не ведет с 2014 года, но, как говорил господин Ракишев в июле, может ее возобновить. В БТА-банке на запрос «Ъ» не ответили.

Нынешние собственники находятся в стадии банкротства компании, управляющей терминалом, соответствующие процедуры должны быть закончены в первом-втором кварталах будущего года, уточнил Сергей Храмагин. Проект планируется развивать по аналогии с портом Лавна, когда ГТЛК полностью входит в него, развивает, доводит до «идеологического конца» и после этого снижает свою долю, продавая инвесторам, пояснил топ-менеджер.

Возвращать инвестиции ГТЛК планирует через контракты take-or-pay на перевалку на терминале, рассказывает собеседник “Ъ”. Этим и объясняется создание дочерней компании, поясняет он, при подписании подобных контрактов с зарубежными трейдерами риски в случае введения санкций против ГТЛК снижаются. «Витино» обеспечит перевалку до 7 млн тонн нефти или нефтепродуктов при инвестициях всего 1,3 млрд руб., говорит собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией.

У «Витино» уже есть грузополучатель, который должен обеспечить около 4 млн тонн нефтяных грузов, рассказал Сергей Храмагин. Еще 1–1,5 млн тонн должны дать минудобрения в будущем, добавил он. Компанию-грузополучателя он назвать отказался. В мае 2018 года Кенес Ракишев говорил в интервью “Ъ”, что ведет переговоры с трейдером Gunvog.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что ограничения пропускной способности в западном направлении практически отсутствуют, а дефицита нефтеналивных мощностей в районе Мурманска нет. Поэтому, добавляет эксперт, прежде всего следует проработать вопрос о загрузке терминала с грузоотправителями, а они, в свою очередь, должны иметь долгосрочные гарантии скидок на перевозку железнодорожным транспортом. ОАО РЖД уже возит около 30% нефтепродуктов со скидкой и декларирует намерение стимулировать эти перевозки и далее.

В ОАО РЖД сообщили, что готовы рассматривать предложения по установлению скидок на перевозки нефтепродуктов, и подчеркнули, что активно развивают мурманское направление. Также в компании подчеркнули, что прежде всего заинтересованы в проектах с гарантиями загрузки. При этом в ОАО РЖД уточнили, что переговоры по «Витино» пока не вели.

<https://www.kommersant.ru/doc/4205250>

### **ТАСС; 2019.12.20; БОЛЬШЕ ИНОСТРАННЫХ ЛАЙНЕРОВ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ МАРШРУТ. КАК В ДФО РАЗВИВАЕТСЯ КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ**

Прибрежные регионы Дальнего Востока в эти дни подводят итоги круизного сезона - 2019 и составляют планы на 2020 год: Приморский край показал рекордное за три года число визитов иностранных лайнеров, Сахалин принял три крупных иностранных судна, Камчатка организует экспедиционные туры по Северному морскому пути, а Магаданская область строит инфраструктуру для туристов в бухте Нагаева.

Одновременно регионы разрабатывают концепцию дальневосточной круизной линии, которая должна вывести отрасль на новый уровень. Об итогах сезона и перспективах создания нового маршрута корреспонденты ТАСС узнали у экспертов и властей регионов.

**Рост пассажиропотока**

Число заходов иностранных круизных лайнеров постоянно растет в Приморье, а с ним растет и количество иностранных туристов. Туроператоры Камчатки, в свою очередь единственные на Дальнем Востоке, организуют круизные программы экспедиционного характера по Северному морскому пути.

«Продвижение порта Владивосток как круизного центра позволило увеличить количество судозаходов с шести в 2016 году до 16 в 2019 году. По точным подсчетам общий круизный пассажиропоток в 2019 году составил свыше 29 тыс. туристов против 13,487 тыс. в 2018 году», - сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Приморья. В 2018-2019 годы в порту Владивосток углубили дно, это позволило принять лайнер одной из

крупнейшей в мире круизной компании Royal Caribbean и, впервые, океанский суперлайнер MSC Splendida, на борту которого было более 3 тыс. пассажиров.

На Камчатке туристический поток в последние годы также постоянно растет, рассказала ТАСС заместитель председателя правительства Камчатского края Марина Суббота. По ее словам, в 2019 году краевой центр уже принял 20 круизных судов благодаря реконструкции причальных сооружений. На 2020 год разработаны арктические программы с посещением Командорских островов, побережья Камчатки, Чукотки, а также Красноярского края, Архангельской и Мурманской областей на судах ледового класса.

«Стоимость таких круизов, конечно, высокая, но места заказываются уже за год. Особенно интересны эти программы гражданам Германии и США», - сказала собеседница агентства.

Сахалин, в свою очередь, принял в 2018 году три крупных судна и примерно столько же посетили регион в 2019 году, кроме того, он включен в небольшие и экспедиционные круизы. Чаще всего на лайнерах в Сахалинскую область приезжают туристы из Японии, чуть меньше из Кореи, США, Австралии и других стран, сообщили ТАСС в правительстве области.

Дальневосточная линия

В сентябре на полях V Восточного экономического форума (ВЭФ) Сахалинская область, Камчатка, Приморье и Чукотка подписали соглашение о развитии круизного туризма. Документ в том числе подразумевает создание дальневосточной круизной линии, первого российского морского маршрута, объединяющего порты побережья Дальнего Востока. Приморский край уже заявил, что готов стать отправной точкой - хабом, с которого будут начинаться маршруты такой линии.

В частности, документ, подписанный на ВЭФ, предусматривает совместную разработку и продвижение межрегионального круизного бренда Pacific Russia, а включение всех четырех субъектов в маршрут круизных операторов фактически создаст «Восточное кольцо России», сообщили ТАСС в правительстве Сахалинской области. Марина Суббота пояснила ТАСС, что концепция маршрута Pacific Russia уже разработана и даже презентована на круизном форуме в Республике Корея, а также на туристических выставках в Сингапуре и Японии. «А с Японией и Кореей уже достигнуты договоренности о заходе круизных судов в будущем году», - добавила собеседница агентства.

Принимать суда, идущие через Арктику, готова Магаданская область. Здесь они могут пополнить запасы, а туристы смогут осматривать достопримечательности и знакомиться с историей освоения Колымы, рассказали ТАСС в правительстве региона. В регионе уже началось обустройство прибрежной инфраструктуры в бухте Нагаева и на острове Завьялова, где планируется построить причалы, турбазу, пункты питания для туристов и пункт пропуска через госграницу. Строительство турбазы на острове Завьялова уже ведется полным ходом, работы по проекту планируется завершить к концу 2023 года.

«Реализация проекта позволит принимать морские пассажирские суда, что, в свою очередь, поможет нам привлечь до 7 тыс. туристов в год. В связи с этим введение регулярных круизов через Арктику позволило бы еще больше увеличить турпоток в Магаданскую область», - сообщили ТАСС в правительстве Магаданской области.

Развитие смежных отраслей

Создание дальневосточной круизной линии поможет развить индустрию гостеприимства, создать новые рабочие места, расширить возможности для международного сотрудничества и привлечь инвестиции в развитие инфраструктуры. Но эффективной она может быть только при наличии пассажиропотока, который может сформироваться из работающих на побережье сотрудников рыбной отрасли, туристов, в том числе азиатских, охотников, рыболовов, считает доцент кафедры экономики и организации производства

Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета Виталий Животов.

«Нельзя забывать, что для восстановления линии требуется совершенно новый современный флот, способный обеспечить быстрое и комфортное передвижение, высадку пассажиров, в том числе при отсутствии причальных сооружений», - отметил Животов. Эксперт рассказал, что в Приморском крае до середины 1990-х годов действовала пассажирская пароходная линия, которой пользовались, например, сменные экипажи судов, жители побережья, работники прибрежных производств и туристы. Она пролегла от Владивостока до северных территорий Приморского края и порта Ванино Хабаровского края, суда заходили почти во все города и поселки побережья.

Работа линии прекратилась, так как стала экономически нецелесообразной, несколько важных предприятий на побережье закрылись, суда, которые на ней работали, устарели и были списаны. «Сказалось и развитие автодорожной сети до поселков на побережье края, что привело к дублированию сухопутных и морских маршрутов и тем самым снизило целесообразность морских грузовых и пассажирских перевозок», - пояснил Животов.

<https://tass.ru/obschestvo/7388323>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2019.12.20; КУПИТЬ БИЛЕТ ДО МОСКВЫ И НЕ РАЗОРИТЬСЯ**

Один из первых вопросов, заданных президенту в ходе пресс-конференции, касался тарифов на авиаперелеты. Камчатская журналистка посетовала на дороговизну билетов на самолет и сложности с их приобретением по субсидированным или плоским тарифам. Простой мониторинг предложений авиакомпаний, тут же проведенный корреспондентом «РГ», показал: купить дешевый билет из Петропавловска-Камчатского до Москвы на ближайшие дни действительно непросто. За 13 200 рублей улететь в столицу получится лишь 21 декабря - прямым рейсом «России» по тому самому плоскому тарифу. В остальные дни - и до самого Нового года уже придется выложить до 59 598 рублей. И потратить сутки, а то и двое, на путешествие с пересадками. Правда, уже 1 января ажиотажный спрос исчезает и плоские тарифы возвращаются: 13 770 рублей стоит билет в одну сторону на самолет «России» и 15 660 - «Аэрофлота». Президент пообещал камчатской журналистке, что отменять плоские тарифы на авиабилеты на Дальний Восток не планируется, у «Аэрофлота» есть резервы на эту программу. «Больше того, эта программа, как вы знаете, расширяется, не только за счет Дальнего Востока, но и других регионов», - отметил Владимир Путин.

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин, отвечая на вопрос «РГ», сказал, что для жителей макрорегиона слова президента - важная гарантия транспортной доступности: «Только за девять месяцев 2019 года по направлению Петропавловск-Камчатский - Москва рейсами «Аэрофлота» и его дочерней компании совершили перелет более 150 тысяч пассажиров». Между тем для Дальнего Востока очень важны и перевозки на более короткое расстояние, ведь порой перелеты в Москву оказываются доступнее, нежели в соседний регион. Власти стараются субсидировать и эти направления. Например, в конце октября самолет Ан-24 авиакомпании «ИрАэро» выполнил первый рейс по маршруту Магадан - Певек - Магадан. Стоимость билета в одном направлении составляет 7050 рублей, полеты субсидируются из федерального бюджета. Экономически обоснованная стоимость билета по маршруту Магадан - Певек - около 35 тысяч рублей. Весьма затратны и внутрирегиональные перевозки. Поэтому бюджеты регионов Дальнего Востока субсидируют местные авиакомпании, осуществляющие рейсы между населенными пунктами.

### **РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.12.20; ГЛАВА МИД ПРЕДЛОЖИЛ РАЗОРВАТЬ ДОГОВОР О РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ НА БЕРМУДАХ**

Глава МИДа Сергей Лавров предложил расторгнуть договор с Бермудами, где зарегистрированы практически все иностранные самолеты российских перевозчиков. Перерегистрация самолетов в России может дорого обойтись авиакомпаниям

Министр иностранных дел Сергей Лавров предложил **Минтрансу** и **Росавиации** расторгнуть межправительственный договор между Россией и Бермудами (заморская территория Великобритании) о передаче функций надзора над зарегистрированными самолетами, который действует с 1999 года. Это следует из письма министра, направленного 14 декабря депутату Госдумы Михаилу Шеремету (копия письма - ответа на соответствующий депутатский запрос есть в распоряжении РБК, его подлинность подтвердили сам депутат и источник РБК в **Росавиации**).

В департаменте информации и печати МИДа на запрос РБК ответили, что решение об инициировании расторжения договора относится к **Росавиации** и **Минтрансу**, РБК направил запрос в их пресс-службы.

«Если реализация положений соглашения [с Бермудами] ставит под серьезную угрозу безопасность пассажирских перевозок, возможно, **Минтрансу России** и **Росавиации** следовало бы рассмотреть вопрос об инициировании прекращения действия рассматриваемого международного договора», - пишет министр. Цель расторжения соглашения - последующий перевод самолетов из иностранных реестров в российский, отмечает он.

Российские власти уже давно обсуждают идею перерегистрировать иностранный флот отечественных авиакомпаний. С 2015 года **Росавиация** получила право на сертификацию самолетов и с февраля 2019 года стала требовать от авиакомпаний пройти повторную сертификацию уже в России, несмотря на регистрацию судов за рубежом. В мае 2019 года стало известно, что Генпрокуратура, проводившая весной проверки в **Росавиации**, выявила массу нарушений из-за отсутствия дополнительных сертификатов у машин российских авиакомпаний. Тогда прокуроры совместно с ФСБ выяснили, что около 400 самолетов российских авиакомпаний (это более половины парка всех перевозчиков) не проходили через дополнительные «необходимые исследования и сертификационные работы» в России.

Сейчас помимо межправительственного договора 1999 года между Россией и Бермудами действует приложение 83-bis к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Оба документа имеют приоритет над российским законодательством. На изменения в самолете иностранного производства (так называемая перекомпоновка; например, когда перевозчик увеличивает в салоне число кресел), согласно Чикагской конвенции, страна регистрации выдает сертификат. Но ранее МИД заявил, что соглашение с Бермудами не считается международным, поскольку это заморская территория Великобритании и она не правомочна сама заключать международные договоры. А значит, соглашение с Бермудами не имеет приоритета над национальным законодательством. Однако в письме от 14 декабря Лавров подчеркивает, что соглашение с Бермудами все же подпадает под определение международного договора.

Перевод самолетов в российский реестр позволил бы **Росавиации** следить за поддержанием их летной годности вместо иностранных регуляторов. Сейчас, согласно **Росавиации**, 725 самолетов российских авиакомпаний зарегистрированы на Бермудских островах, по 35 - в Ирландии и России, еще два - на острове Аруба. Первой переводить самолеты в российский реестр должна была начать компания Azur Air, но после перерегистрации одного Boeing 767 перевозчик отказался от этих планов, объяснив это недовольством лизинговых компаний. Перевод в российский реестр потенциально

снижает для лизинговых компаний ликвидность и стоимость лайнера, дальнейший вывод из реестра при продаже сопряжен с дополнительными затратами и усложняет ремаркетинг, пояснил гендиректор исследовательской компании «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров.

Как сообщала газета «Ведомости», из-за отсутствия российских дополнительных сертификатов **Росавиация** стала запрещать полеты самолетов отдельных перевозчиков - источники издания говорили о проблемах у четырех лайнеров авиакомпании Nordwind и одного Azur Air, «в зоне риска» были три Boeing 777 перевозчика Royal Flight. Но в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта заявили, что такие меры приведут к росту затрат перевозчиков и простою самолетов. В итоге **Минтранс** в конце сентября отменил требования **Росавиации**.

В случае разрыва соглашения с Бермудами на российские авиакомпании будет оказываться давление, чтобы те более тщательно соблюдали требования, сказал РБК совладелец авиакомпании iFly Александр Буртин. Он отметил, что авиакомпаниям при переводе в российский реестр придется привести все лайнеры к требованиям российских авиационных властей. «Это не коснется только тех перевозчиков, у кого новый флот, остальные потратят на это миллионы долларов», - утверждает Буртин.

«Сейчас количество воздушных судов, не переведенных в российский реестр, таково, что скорое расторжение договора с Бермудами было бы равносильно уничтожению гражданской авиации», - предупреждает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его словам, Бермуды наиболее комфортны для владельцев самолетов, поскольку тамошние авиационные правила гармонизированы с европейскими и вся правовая система понятна для собственников и авиаперевозчиков. К тому же у России нет достаточного числа специалистов по поддержанию летной годности самолетов. Но ситуация вскоре должна измениться. Как рассказывал ранее источник РБК в одной из российских авиакомпаний, проблема сертификации и техобслуживания заключается в том, что стандарты России в отличие от Бермудов не признаны мировым сообществом, поэтому такие самолеты лизинговые компании не хотят выкупать обратно: потом их не перепродать, например, европейским перевозчикам. «Стимулом для перерегистрации самолетов может стать обнуление НДС со следующего года. Нулевая ставка будет распространяться на ввоз иностранных лайнеров, переведенных в российский реестр», - отмечает Пантелеев.

РБК направил запросы в пресс-службы **авиакомпаний «Аэрофлот», S7, «Победа», Azur Air и Nordwind.**

<https://www.rbc.ru/business/20/12/2019/5dfb556c9a79470fca7dbd6f>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.22; МИД РФ ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРЫВА ДОГОВОРА О РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА БЕРМУДАХ**

В Министерстве иностранных дел РФ не исключают возможности расторжения соглашения с Бермудами о регистрации самолетов российских авиакомпаний.

В ответе МИД РФ на запрос депутата Госдумы Михаила Шеремета, с которым ознакомился «Интерфакс», говорится, что «если реализация положений соглашения ставит под открытую угрозу безопасность пассажирских авиаперевозок, возможно, **Минтрансу** России и **Росавиации** следовало бы рассмотреть вопрос об инициировании прекращения действия рассматриваемого международного договора, в том числе в целях последующего перевода воздушных судов, зарегистрированных в иностранных реестрах, в государственный реестр гражданских воздушных судов РФ».

В ответе за подписью главы МИД РФ Сергея Лаврова отмечается, что ранее соответствующее письмо с указанными выше предложениями было направлено в **Минтранс России**.

Шеремет ранее обратился в МИД по поводу межправительственного соглашения с Бермудами о передаче функций и обязанностей по надзору от 7 октября 1999 года в части, касающейся внешнеполитического ведомства.

Бермуды являются популярным в мире «авиационным офшором». По данным Росавиации, приведенным в газете «Коммерсант», на Бермудских островах зарегистрировано 725 самолетов, а в реестрах Бермуд и Ирландии зарегистрированы 95% всех самолетов российских перевозчиков.

### **ТАСС; 2019.12.20; РЯБКОВ СЧИТАЕТ ЛОГИЧНЫМ РАССМОТРЕТЬ ВОПРОС О ПРЯМЫХ АВИАРЕЙСАХ ИЗ РОССИИ В БРАЗИЛИЮ**

**Заместитель министра** иностранных дел РФ Сергей Рябков уверен, что вопрос возобновления прямых авиарейсов между Россией и Бразилией будет включен в повестку дня.

«Сейчас российские авиаперевозчики достаточно жестко относятся с точки зрения самоограничений к рискованным по колебанию пассажиропотока направлениям. Я думаю, несомненно, [вопрос прямых рейсов] встанет в повестку дня, потому что вся логика к этому подводит», - сказал он в пятницу, выступая на площадке дискуссионного клуба «Валдай».

Рябков напомнил, что в течение нескольких лет до своего банкротства из России в Бразилию совершала рейсы авиакомпания «Трансаэро».

<https://tass.ru/ekonomika/7392129>

### **RNS; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» РАСПРОСТРАНИТ БЕЗБАГАЖНЫЙ ТАРИФ НА РЯД ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ РЕЙСОВ**

Группа «**Аэрофлот**» с 24 декабря открывает продажу билетов тарифной группы «Лайт» из Москвы и Санкт-Петербурга через Москву по ряду направлений дальнемагистральной маршрутной сети, в том числе в США, Индию, Монголию, Таиланд и другие страны, сообщает пресс-служба компании.

Тарифная группа «Лайт» позволяет купить авиабилет, в который не входит стоимость провоза регистрируемого багажа. Она была введена в этом году на среднемагистральных маршрутах «**Аэрофлота**», в том числе у дочерних компаний «Россия» и «Аврора».

«Теперь пассажиры, путешествующие классом «эконом», могут выбирать между тарифом с включенной нормой провоза одного или двух мест багажа (весом не более 23 кг и габаритами по сумме трех измерений не более 158 см) и безбагажным. Вместе с тем, отказавшись от оплаты тарифа с включенным багажом, пассажир по-прежнему может взять с собой на борт ручную кладь — одно место весом 10 кг для класса «эконом», — указано в сообщении.

В пресс-службе добавили, что новым предложением смогут воспользоваться семьи, которым не нужно одно место багажа на каждого члена семьи. При этом у пассажиров сохраняется возможность оплатить перевозку багажа при необходимости.

В состав группы «**Аэрофлот**» помимо одноименной авиакомпании входят «Россия», «Аврора» и «Победа». В октябре все компании группы увеличили перевозки пассажиров на 8,5% — до 5,2 млн человек, а «**Аэрофлот**» на 0,9% — до 3,2 млн человек.

<https://rns.online/transport/aeroflot-rasprostranit-bezbagazhnyi-tarif-na-ryad-dalнемagistralnih-reisov-2019-12-20/>

### **RNS; 2019.12.20; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК, В СИМФЕРОПОЛЬ И КАЛИНИНГРАД**

Авиакомпания «Аэрофлот» открывает продажу авиабилетов по субсидируемым тарифам на собственные рейсы и рейсы дочерних авиакомпаний «Россия» и «Аврора» в города Дальнего Востока, Калининград и Симферополь, сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

«Аэрофлот» открывает продажу авиабилетов по субсидируемым тарифам на собственные рейсы и на рейсы дочерних авиакомпаний «Россия» и «Аврора» в города Дальнего Востока, Симферополь и Калининград», — говорится в сообщении.

В сообщении указывается, что тарифы действуют на прямые рейсы, которые выполняют компании группы «Аэрофлот», в экономическом классе обслуживания по доступным маршрутам для перевозок в период с 1 января до 31 декабря 2020 года.

Воспользоваться субсидируемыми перевозками в эконом-классе могут граждане России в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин — 55 лет), инвалиды I группы любого возраста, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида, а также люди, которые имеют удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи в порядке, установленном нормативными правовыми актами регионов России.

В авиакомпании отметили, что билеты по субсидируемым тарифам можно приобрести в офисах собственных продажи авиаперевозчика и в уполномоченных агентствах.

<https://rns.online/transport/aeroflot-otkril-prodazhu-lgotnih-biletov-na-Dalnii-Vostok-v-Simferopol-i-Kaliningrad-2019-12-20/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/12/21/reg-dfo/otkrylas-prodazha-subsidiruemyh-aviabiletov-na-dalnii-vostok.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7394003>

### **ТАСС; 2019.12.20; НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В АЭРОПОРТУ НОВОСИБИРСКА**

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

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

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

Проект строительства новой ВПП с последующим переоборудованием существующей ВПП-1 в рулежную дорожку позволит повысить пропускную способность аэропорта до 15

млн пассажиров к 2024 году. При этом максимальная часовая интенсивность движения воздушных судов вырастет до 32 взлетов-посадок к 2030 году. А в случае использования одной ВПП для взлета, а другой - для посадки, до 50-52 таких операций в час.

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

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

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.20; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПРОСИЛИ ДОПУСКИ К РЕЙСАМ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АНТАЛИЮ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) запросила допуски Росавиации к регулярным рейсам из подмосковного аэропорта «Жуковский» в турецкую Анталию, свидетельствуют материалы к очередному заседанию межведомственной комиссии при Минтрансе РФ.

Допуски запрошены на выполнение полетов по указанному маршруту с частотой до семи раз в неделю.

Кроме того, «Уральские авиалинии» запросили допуск на выполнение до четырех регулярных рейсов в неделю из Москвы в Эр-Рияд (Саудовская Аравия). Помимо этого, запрошены допуски на рейсы из Санкт-Петербурга (до двух раз в неделю) и Сочи (до трех раз в неделю) в Манаму (Бахрейн).

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» уточнили, что авиакомпания ранее не осуществляла полеты из Жуковского в Анталию. Рейсы в Бахрейн из Москвы выполняются в сотрудничестве с туроператорами, рассматривается возможность расширить предложение. Рейсы в Саудовскую Аравию авиакомпания также рассматривает как перспективное.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в московском «Домодедово», екатеринбургском «Кольцово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 47 самолетов производства Airbus (двадцать шесть A320, шестнадцать A321 и пять A319). Основной акционер авиакомпании - ее гендиректор Сергей Скуратов.

### **ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.12.23; «ГДЕ-ТО РТУТЬ МОЖНО ПНУТЬ НОГОЙ — И ОНА ПОКАТИТСЯ»; ГЛАВА РОСПРИРОДНАДЗОРА СВЕТАНА РАДИОНОВА — ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ГОРЯЧЕЙ ТОЧКЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, ЧЕРНОМ СНЕГЕ В НАХОДКЕ И ПРОВЕРКАХ ЗОЛОТОИСКАТЕЛЕЙ**

Весной 2020 года Росприроднадзор может начать проверки золотодобывающих предприятий, в том числе в Красноярском крае, где в октябре погибли 17 рабочих из-за прорыва дамбы. Об этом в интервью «Известиям» сообщила руководитель Росприроднадзора Светлана Радионова. Кроме того, она рассказала, когда начнется рекультивация территории завода «Усольехимпром» — экологической горячей точки в Иркутской области, что мешает борьбе с черным снегом в Находке, и как сделать престижной работу инспектора.

Пнуть ртуть

— После недавней трагедии на золотодобывающем прииске в Красноярском крае говорилось о необходимости ревизии всех подобных предприятий. Сколько проверок вы уже провели? Где наибольший риск негативного сценария?

— Вся наша проверочная деятельность — плановая. Поскольку у нас сейчас нет поручений на внеплановые проверки, мы пока еще не взяли за такие предприятия

полномасштабно. Рассчитываем это сделать в следующем году. Большинство приисков находится в удаленных, труднодоступных уголках нашей родины. Кроме того, в зимний период многие проверки неэффективны с точки зрения экологии из-за невозможности отбора проб. Мы можем посмотреть только лицензионные условия. Поэтому, думаю, если поступит поручение правительства, начнем проверки где-то с апреля 2020 года.

Мы проверяли только ту компанию, которая допустила ЧП у себя на объекте. Но планомерно работаем и с другими недропользователями — не только золотодобытчиками. На сегодняшний день мы проверили 74 лицензионных участка, выявили 177 нарушений, требования по аннулированию 25 лицензий направлены в суд. И по двум из них такое решение уже принято. Это небыстрый процесс, но, я надеюсь, по остальным лицензиям такое решение тоже будет принято. Кроме того, у нас есть поручение работать по так называемым спящим лицензиям (месторождениям, которые не разрабатываются. — «Известия»), но среди золотодобытчиков их нет, поскольку это высокорентабельный бизнес.

— На какой стадии находится создание госпрограммы по рекультивации территории завода «Усольехимпром» в Иркутской области, которую вы назвали «экологическим Чернобылем»?

— Мы провели очень большое исследование, сделали множество заборов проб и даже составили карту, где их брали и что нашли, — с привязкой к местности. В некоторых местах обнаружили превышение допустимой концентрации по ртути более чем в 33 тыс. раз. Где-то ртуть можно пнуть ногой — и она покатится! Я бы никому не советовала находиться в таком месте.

На рекультивацию этого объекта будут потрачены миллиарды рублей. Я знаю, что министр природных ресурсов Дмитрий Кобылкин этим очень озабочен. Поэтому, думаю, вопрос будет решен со всеми цехами по очереди. Ожидается, что в следующем году выделят финансы на демеркуризацию ртутного цеха. А дальше работы по каждому объекту будут зависеть от скорости принятия решений властями Иркутской области.

— Какова судьба законопроекта, обязывающего собственников опасных производств резервировать на счетах средства, которые затем пойдут на устранение экологического ущерба?

— Мы мечтаем о таком документе. Но, к сожалению, пока законопроект остается нашим предложением. Росприроднадзор не обладает законотворческими полномочиями: я могу выступить с инициативой, если считаю идею правильной. Надеюсь, разработка законопроекта произойдет в самое ближайшее время.

— С начала 2019 года в ваше ведомство поступило больше 40 жалоб от жителей Подмосквы на строительство мусоросжигательных заводов. Будет ли по ним проверка?

— Проверке подлежат любые предприятия, допускающие нарушения экологического законодательства. И проверке подлежит любое обращение гражданина.

Черный снег

— В каких регионах России за уходящий год было выявлено больше всего нарушений экологического законодательства?

— Сложно сказать, поскольку в разных регионах есть свои специфические проблемы. Например, исчезающие редкие виды древесины — это колоссальная беда Дальнего Востока. Нефтешламы, буровые шламы — проблема регионов активной нефтедобычи, например ХМАО, ЯНАО. Проблемы с разработкой месторождений угля и стивидорными компаниями также есть на Дальнем Востоке, в морских акваториях.

Например, недавно по иску прокуратуры суд приостановил работу одного из малых портов по перегрузке угля — АО «Порт Восточные Ворота — Приморский завод». Это для нас серьезная победа, потому что рычагов влияния на такие компании практически нет. Мы просим заинтересованные министерства и ведомства определить понятие «закрытая перевалка угля», никто пока не откликнулся, хотя есть поручение президента

по этому вопросу. Но мы знаем, что коллеги нас поддержат и выполняют поручение главы государства.

— Почему возникли недопонимания с другими ведомствами?

— Мы пока не видим прогресса с **Минтрансом** и Минэнерго. Термин «закрытая перевалка угля» должен найти отражение хоть в одном нормативном документе. Но пока его нет, компании совершенно справедливо говорят: «Что вы с нас требуете? Что означает «закрытая перевалка угля»? Это ангары, крытые площадки для переворачивания вагонов или что-то еще?»

Компании утверждают, что выполняют нормативные требования: высокий забор, наличие водяных пушек, вытяжек. А в итоге местные жители не могут открыть форточки из-за угольной пыли.

Сложнее всего ситуация, конечно, в Находке. Исторически так сложилось, что порты Дальнего Востока занимались рыбой и древесиной. Но в 1990-е товарооборот изменился, Китай стал потреблять больше угля — и уголь поехал из Кузбасса в порты. А поскольку это очень прибыльный бизнес, им занялись многие не приспособленные для этого площадки. Сейчас больше половины малых портов занимаются грузами, для которых они не были предназначены. Но это ведь всё равно что лечить зубы у окулиста!

С другой стороны, собственники новых, строящихся объектов могли бы вкладываться в меры повышения экологической безопасности. Но когда рядом организация работает без этого и фактически получает сверхприбыль, отказавшись от модернизации, это убивает мотивацию добросовестных коммерсантов. Если нет разницы — зачем платить больше?

— Каковы последствия?

— Жалобы граждан, что невозможно нормально жить в этом городе. Лежит черный снег. Все поменяли окна на пластиковые, между домами поставили станции мониторинга. Такой системы, как в Находке, больше нет нигде. Помимо того что угольная пыль взрывоопасна, ее взвеси пагубно сказываются на здоровье.

На следующий год Росприроднадзор запланировал серьезные мероприятия в Находке. Мы не оставим ситуацию без внимания, а компании без проверок, пока ситуация с экологией в городе не изменится. И, кстати, вот там наличие снега для меня — не помеха, а подспорье, потому что на нем лучше видны следы деятельности предприятий.

После поездки в Находку я осталась без руководителя территориального управления. С ним пришлось расстаться после того, как он долго и убедительно рассказывал, что ситуация улучшилась, предприятия подписали планы модернизации, он выдал им все разрешения. Он даже не понял моего вопроса: «А стало ли лучше жителям?» Зато теперь это место вакантно, и мы ищем кандидатуру.

На энтузиазме

— Недавно управления Росприроднадзора по Ханты-Мансийскому, Ямало-Ненецкому автономным округам и Тюменской области слились в одну структуру: Северо-Уральское управление. Говорилось, что это было сделано из-за низкой эффективности и высокого уровня коррупции. О каких схемах идет речь?

— В этих регионах были неудовлетворительные результаты надзорной работы. Дело в том, что там сложилась некая карусель: псевдоэкоактивисты пишут заявления на какое-либо предприятие, Росприроднадзор реагирует и начинает его проверять. Но в итоге выясняется, что нашими руками пытаются устранить конкурентов — и так по кругу. Конечно, эффективность от такой работы нулевая.

Ситуация сложилась критичная, и мы вынуждены были отправить туда человека из другого региона — это Андрей Гуржеев из Ростова-на-Дону. Ему сложно, но я надеюсь, он справится. А в помощь ему в следующем году мы проведем комплексную проверку всего управления. ХМАО, ЯНАО, Тюмень — нефтяные регионы, и, к сожалению, мы неконкурентны там по зарплатам. Все качественные кадры с рынка забирают корпорации.

Как правило, мы можем привлечь только очень увлекающихся людей, которые действительно сильно переживают за экологию.

Хочу напомнить, что у нас завершилась реорганизация, и я приглашаю всех неравнодушных людей к нам на работу. Во всех территориальных управлениях сейчас идут конкурсы на замещение вакантных должностей. Они продолжатся в январе. Приходите на работу в Росприроднадзор.

Также хочу сказать большое спасибо нашим добросовестным работникам.

— Как решается вопрос с уровнем зарплат инспекторов?

— Пока никак. Конечно, одними деньгами мы не решим проблем, но инспектор должен выглядеть достойно. В регионах у них должна быть стабильная зарплата в 30–50 тыс. рублей. Это должно помочь нам значительно улучшить ситуацию. Я наберу отличный кадровый состав. Но пока мы ограничены теми ставками, которые есть. Бюджет следующего года у нас такой же, как и в этом году.

— Как развивается институт общественных экологических инспекторов? Много ли человек прошли аттестацию в этом году?

— Решение по закрытию малого порта, о котором я говорила ранее, было основано как раз на показаниях одного из общественных инспекторов. И я буду просить министра, чтобы этого человека наградили. Мы заинтересованы в неравнодушных людях.

Пока у нас небольшое количество общественников — около 300 человек получили удостоверения в этом году, а в общей сложности на всю страну таких инспекторов меньше тысячи.

<https://iz.ru/953372/vitalii-volovatov/gde-rtut-mozhno-pnut-nogoi-i-ona-pokatitsia>

[Вернуться в оглавление](#)