



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ИЮЛЯ 2019

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.19; ЗА ТОННЕЛЕМ ПОКАЗАЛСЯ ПОРТ; «ВОСТОКУГОЛЬ» ГОТОВ ОПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ «ВОСТОЧНЫЙ—НАХОДКА»	3
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.07.18; КАК УМЕНЬШИТЬ АВАРИЙНОСТЬ С ТЯЖЕЛЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ.....	4
ТАСС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ГОСПРОГРАММУ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДО 2030 ГОДА	6
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ К ДЕКАБРЮ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ КАПРЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВАРИЙНЫХ ДОРОГ	7
ТАСС; 2019.07.18; ШТРАФ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 10 ТЫС. РУБЛЕЙ	8
ТАСС; 2019.07.18; В ЯКУТИИ ЗАЯВИЛИ О НЕОБХОДИМОСТИ УЧИТЫВАТЬ МЕРЗЛОТУ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	9
ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА ОДОБИЛА ВО II ЧТЕНИИ ВВЕДЕНИЕ ПАСПОРТОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О ПОВЫШЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	10
ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА УВЕЛИЧИЛА ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ И МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ УКЛАДКУ РЕЛЬСОВ НА КРЫМСКОМ МОСТУ	11
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.19; АВТОБУС ПРОСЛЕДУЕТ БЕЗ ОЦИФРОВКИ; КАК РЫНОК МЕЖДУГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК СОПРОТИВЛЯЕТСЯ ПЕРЕХОДУ В ОНЛАЙН	12
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.19; «ПАССАЖИРЫ ДО СИХ ПОР ВЫНУЖДЕНЫ РАСПЕЧАТЫВАТЬ НА ПРИНТЕРЕ БИЛЕТЫ»; ИЛЬЯ ЕКУШЕВСКИЙ, СООСНОВАТЕЛЬ И СЕО BUSFOR	15
КОММЕРСАНТЬ; 2019.07.19; ЦЕНА ВОПРОСА; ЗАМДИРЕКТОРА ПО РАЗВИТИЮ БИЗНЕСА «ТУТУ.РУ» ИГОРЬ СИВЕЦ — О КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕОБОСНОВАННЫХ КОЛЕБАНИЙ ЦЕН НА БИТУМ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; УТОЧНЕН ПОРЯДОК КОНТРОЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК В РФ	17
ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА УВЕЛИЧИЛА ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ	18
ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА РАСШИРЯЕТ ПОЛНОМОЧИЯ МИНТРАНСА В СФЕРЕ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	18
ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА РАЗРЕШАЕТ СТРОИТЬ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ БЕЗ БЕСПЛАТНОГО ОБЪЕЗДНОГО ПУТИ	19
РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; В ПРИАМУРЬЕ НАЧАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; МОСТ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ ПОСТРОЯТ ПОД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ЭКОМОНИТОРИНГОМ	20
ТАСС; 2019.07.18; ПЕРВЫЙ В РОССИИ ТРАМВАЙ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2024 ГОДУ	20

ВЕСТИ; 2019.07.18; В ТОТЬМЕ НАЧАЛИ ВОССТАНАВЛИВАТЬ РАЗВАЛИВШИЙСЯ МОСТ.....	20
РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.18; НАМЕРЕНЫ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМУ МАРКИРОВКИ РЕЛЬСОВ; КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО СИСТЕМА МАРКИРОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РЕЛЬСОВ ПОМОЖЕТ СЛЕДИТЬ ЗА ПОСТАВКАМИ, ПЕРЕМЕЩЕНИЕМ И СОСТОЯНИЕМ ПУТЕЙ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРОЕКТ ЗАКОНА О СНИЖЕНИИ ШТРАФА ДЛЯ Ж/Д ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПРИНЯТ ВО II ЧТЕНИИ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ИДЕЯ ФАС ВЫВЕСТИ РЖД С РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НЕ ОТВЕРГАЕТСЯ, НО ЕЕ НЕТ В БЛИЖАЙШИХ ПЛАНАХ КАБМИНА - АКИМОВ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ТРАНСКОНТЕЙНЕР И MAERSK ДО КОНЦА ГОДА ЗАПУСТЯТ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ СЕВЕРО-ВОСТОКОМ КНР И ЦЕНТРОМ РФ.....	22
ТАСС; 2019.07.19; ПАССАЖИРОПОТОК В ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДАХ ДАГЕСТАНА ВЫРОС НА ТРЕТЬ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НА 20,9 МЛН ТОНН	24
ТАСС; 2019.07.18; РОСАТОМ И «ЗВЕЗДА» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДПИШУТ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР».....	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.07.18; ГЛЯДИМ В КАНАЛ, КАК В ЗЕРКАЛО.....	25
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.19; В СЛОЖНЫХ ПОГОННЫХ УСЛОВИЯХ; СПЕЦСЛУЖБЫ СМОГУТ ОТМЕНЯТЬ ВЫЛЕТ ЛЮБЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ.....	29
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА, СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.07.19; ЧЕМОДАННОЕ ПОВЫШЕНИЕ: ШТРАФЫ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ И БАГАЖА ХОТЯТ ПОДНЯТЬ В 10 РАЗ, ПОПРАВКИ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС КО ВТОРОМУ ЧТЕНИЮ ОЩУТИМО УЖЕСТОЧАЮТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ОБНОВЛЕННЫЕ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАРЕЙСОВ В ОБХОД МОСКВЫ.....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; В ГД РЕКОМЕНДОВАЛИ ПРИНЯТЬ ПРОЕКТ, РАЗРЕШАЮЩИЙ УНИЧТОЖАТЬ ДРОНЫ-НАРУШИТЕЛИ	34
ТАСС; 2019.07.19; "ПОБЕДА" ОТКРЫЛА СТОЙКИ РЕГИСТРАЦИИ ДЛЯ БЕЗБАГАЖНЫХ ПАССАЖИРОВ ВО ВНУКОВО	34
ТАСС; 2019.07.19; "ПОБЕДА" ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ И САНКТ- ПЕТЕРБУРГА В НАЛЬЧИК.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; «ПОБЕДА» С КОНЦА ОКТЯБРЯ УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ В КИРОВ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ДОПУСКОВ К РЕЙСАМ ИЗ МОСКВЫ И ЖУКОВСКОГО В МИНСК.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПАССАЖИРОПОТОК РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ» В I ПОЛУГОДИИ СНИЗИЛСЯ НА 3,2%	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК ВДВОЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ОДК СООБЩИЛА О ПЛАНАХ ОСВОИТЬ РЕМОНТ ГАЗОГЕНЕРАТОРА ДВИГАТЕЛЯ SSJ-100, СЕЙЧАС ЗА НЕГО ОТВЕЧАЕТ ФРАНЦУЗСКАЯ SAFRAN.....	37

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.19; ЗА ТОННЕЛЕМ ПОКАЗАЛСЯ ПОРТ; «ВОСТОКУГОЛЬ» ГОТОВ ОПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ «ВОСТОЧНЫЙ—НАХОДКА»

Как выяснил “Ъ”, «Востокуголь» Дмитрия Босова и Александра Исаева обещает заменить федеральный бюджет в еще одном крупном инфраструктурном проекте на Дальнем Востоке. Вслед за вторым Северомуйским тоннелем бизнесмены готовы построить объекты федеральной инфраструктуры угольного терминала «Север» и железную дорогу к нему за 22,6 млрд руб. Терминалом ранее занималась группа «Сумма», теперь его купили акционеры «Востокугля». В отрасли к планам бизнесменов относятся скептически, сомневаясь в их реалистичности.

Акционеры «Востокугля» Дмитрий Босов и Александр Исаев закрыли сделку по покупке у «Открытого порта Находка» (аффилирован с группой «Сумма» Зиявудина Магомедова, который находится под арестом с марта 2018 года) проекта угольного терминала «Север». Это следует из материалов **Росжелдора** к совещанию 11 июля у вице-преьера Максима **Акимова** (есть у “Ъ”). В рамках сделки приобретены объекты незавершенного строительства, сумма неизвестна, стоимость строительства всего терминала оценивалась в 12,8 млрд руб.

«Востокуголь» намерен завершить строительство и начать экспорт через терминал с 2022 года.

Более того, согласно материалам, в конце апреля «Востокуголь» направил в **Минтранс** письмо, предложив за счет собственных средств построить объекты федеральной морской инфраструктуры для терминала, а также расширить железнодорожные подходы (так называемый транспортный узел «Восточный—Находка»). Предполагалось, что эти работы оплатит бюджет, их стоимость составляет 22,6 млрд руб. С такой оценкой проект фигурирует в комплексном плане модернизации инфраструктуры, однако, сообщается в материалах, в условиях бюджетных ограничений основной объем финансирования перераспределен на 2022–2024 годы.

Исходно проект «Восточный—Находка» входил в ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года», заказчик — «Ространсmodernизация» (РТМ, подведомственна **Минтрансу**). Конкурс на строительство железнодорожной и портовой инфраструктуры выиграла «Стройновация» (часть группы «Сумма», 9 июля признана банкротом): тогда «Сумма» планировала развивать терминал «Север», увеличив его мощность к 2025 году до 20 млн тонн. Между РТМ и «Стройновацией» были трения, заказчик не раз подавал на компанию в суд. Кончилось все тем, что из-за неоднократных срывов сроков и полной остановки деятельности подрядчика РТМ в одностороннем порядке отказалась от исполнения обязательств по контрактам и они были расторгнуты, говорится в материалах. О том, что «Сумма» может продать «Открытый порт Находка» и им интересуется Дмитрий Босов, год назад сообщали «Ведомости». В конце августа 2018 года в письме главе ОАО РЖД Олегу Белозерову о желании участвовать в строительстве Северомуйского тоннеля-2 господин Босов напоминал, что для собственных нужд «Сибантрацит» строит порты «Вера», УППК «Север» и «Терминал А» (см. “Ъ” от 27 сентября 2018 года).

Предложение «Востокугля» по транспортному узлу обсуждалось на совещании на площадке РТМ в конце мая при участии самой компании, ОАО РЖД, структур и агентств **Минтранса**, для проработки сформирована рабочая группа. На совещании у господина **Акимова**, по словам собеседников “Ъ”, детально вопрос не обсуждался.

В **Минтрансе** и **Росморречфлоте** на запрос “Ъ” не ответили, в «Востокугле» и ОАО РЖД от комментариев отказались.

В РТМ “Ъ” подтвердили факт завершения сделки и планы «Востокугля» за свои средства построить часть федеральных объектов железнодорожной и морской инфраструктуры, связанных с терминалом «Север», а также железную дорогу необщего пользования.

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что мощности строящихся терминалов на Дальнем Востоке на 25% больше, чем провозная способность железной дороги. Исходя из уже объявленных компанией Дмитрия Босова планов получается, что они построят тоннель вчетверо дешевле, чем ОАО РЖД, и всего за пять лет. «Может, тогда все узкие места отдать господину Босову на строительство и реконструкцию?» — иронизирует собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что «Востокуголь» позиционирует себя как равноправного партнера ОАО РЖД в реализации ключевых инвестпроектов, и «Восточный—Находка» вполне укладывается в эту концепцию. «Сибантрацит» меньше, чем большинство угольных компаний, страдает от снижения цен на уголь, так как специализируется на добыче металлургических углей, а участие в стратегических проектах позволит эффективнее работать с госбанками, полагает эксперт. Но необходимость одновременно финансировать инфраструктурные проекты и строительство обогатительных фабрик, по его словам, станет серьезным вызовом для компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4034410>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.07.18; КАК УМЕНЬШИТЬ АВАРИЙНОСТЬ С ТЯЖЕЛЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

ПРИОРИТЕТЫ

На безопасность дорожного движения влияет большое количество факторов как субъективного характера (квалификация водителей, нарушение ими ПДД), так и объективного (состояние автодороги, интенсивность движения). Совокупность мер, направленных на снижение количества дорожно–транспортных происшествий, дала результат: за последние 6 лет смертность на российских дорогах снизилась почти в два раза. Но за следующую пятилетку специалистам предстоит решить еще более сложную задачу: к 2024 году сократить число погибших на автодорогах в результате ДТП в 3,5 раза. Сложность заключается в том, что меры, которые дают быстрый эффект, уже фактически исчерпаны. Поэтому важно, чтобы все участники дорожного движения включились в этот процесс.

Инструментом решения этой задачи должен стать национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКД 2.0), в реализации которого участвуют почти все субъекты РФ. В паспорте **нацпроекта** значатся такие целевые показатели, как доведение нормативной доли региональных и межмуниципальных дорог до уровня 50,9%, а также доли дорожной сети в нормативе в 104 городских агломерациях до 85%. Безусловно, улучшение транспортно–эксплуатационного состояния автодорог повлияет на безопасность движения.

Понять, где кроются резервы повышения уровня безопасности движения, помогает детальный анализ. Вот цифры, приведенные заместителем начальника ГУОБДД МВД России Олегом Понарьным. Чаще всего ДТП случаются в городах и других населенных пунктах (71%), реже на региональных и межмуниципальных дорогах (17%). На федеральных трассах происходят 12% всех дорожно–транспортных происшествий.

Основной вид ДТП на дорогах федерального значения – столкновения транспортных средств (57%), на втором месте – наезды на пешеходов (12%). По структуре аварийности на региональных дорогах на первом месте также столкновения автомобилей, но пятую часть происшествий составляют опрокидывания. По мнению Олега Понарьина, это говорит о том, что более пологими должны быть дорожные откосы. Специалисты должны чаще проверять на предмет соблюдения норматива места установки ограждений.

Основные виды ДТП в населенных пунктах – столкновения ТС и наезды на пешеходов. А вот тяжесть последствий в городах существенно ниже, чем на федеральных и региональных трассах. Оно и понятно: плотность транспортных потоков на городских улицах выше, а порог допустимых скоростей – ниже.

По итогам 2018 года аварийность на федеральных автодорогах снизилась на 3,4%, количество погибших в ДТП – на 1,8%, пострадавших – на 2,7%. Темпы снижения аварийности, конечно, недостаточные. Но выбор «инструментов», которые способствовали ликвидации мест концентрации ДТП, верный: устройство линий искусственного освещения (463 км), установка металлического барьерного (240 км) и тросового осевого (26 км) ограждения, комплексное обустройство 128 пешеходных переходов, установка 1387 дорожных знаков, 218 светофорных объектов, строительство 25 пешеходных переходов в разных уровнях и другие мероприятия.

Для дальнейшей модернизации автодорожной инфраструктуры в рамках **нацпроекта** планируется направлять финансирование на проведение в агломерациях крупных капиталоемких работ. Например, на работы на аварийных мостовых сооружениях, железнодорожных переездах и путепроводах, магистральных участках улиц, крупных транспортных развязках.

В наше время обеспечить безопасность дорожного движения без поэтапного внедрения инноваций невозможно. **Росавтодор** уделяет все больше внимания созданию интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, основанных на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий. В частности, на федеральных дорогах функционирует автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО), включающая сеть дорожных метеостанций, комплексов учета интенсивности движения и постов видеонаблюдения и предназначенная для получения информации с дорожной сети в режиме реального времени. АСМО позволяет оценивать состояние дорожного покрытия, окружающей среды, условия проезда в режиме реального времени, а также формировать прогноз погодных условий на ближайшие 2–4 часа и заблаговременно направлять дорожную технику на нужные участки трасс.

Всего в прошлом году на федеральных дорогах установлены 188 метеостанций, а в перспективе до 2021 года планируется установить дополнительно около 400 комплексных систем (метео + видео). Кроме того, для оповещения водителей на федеральных трассах ежегодно увеличивается количество электронных табло переменной информации.

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения», являющийся составной частью **нацпроекта** БКД 2.0, предполагает комплексное воздействие на решение проблем обеспечения безопасности на дорогах и максимальную эффективность мероприятий, направленных на профилактику и снижение тяжести последствий ДТП, считают эксперты. Структурно федеральный проект включает несколько основных направлений. В их числе – усиление ответственности водителей за нарушение ПДД, повышение требований к уровню их профессиональной подготовки; развитие нормативно-технического регулирования в области БДД; медицинское обеспечение БДД и оказание медпомощи пострадавшим в ДТП; совершенствование обучения детей основам ПДД и привитие им навыков безопасного поведения на дорогах. Работа по этим направлениям – еще один ресурс повышения уровня БДД.

На сохранение жизни сограждан может повлиять и аудит безопасности дорожного движения (traffic safety audit). Об этом в ходе одной из тематических дискуссий в рамках конференции «Безопасная дорога. Стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года» рассказал **директор Департамента** государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Григорий Волков. Подобный аудит помогает команде инженеров еще на стадии разработки проектной документации использовать технические решения, которые изначально не были предусмотрены, тем самым устраняя потенциальные риски аварийности на дороге. В ходе аудита специалисты получают рекомендации по мерам, которые необходимо принять при подготовке того или иного проекта. В их числе, к примеру, увеличение радиуса кривых, установка специальных технических средств, включая демпферы, которые позволяют снижать тяжесть аварий с барьерными ограждениями, и т. д.

По словам Григория Волкова, у Госкомпании «Автодор» и Росавтодора есть наработки в проведении подобного аудита. Это своего рода авторский надзор, взгляд компании, обладающей компетенциями в области безопасности движения, на проект со стороны. А когда речь идет об эксплуатации дороги, такие рекомендации

помогают дорожным организациям сократить количество мест концентрации ДТП и число погибших на автодорогах.

Анализ ДТП специалистами самих дорожных организаций также дает результат. Как сообщил **директор департамента** эксплуатации и безопасности дорожного движения ГК «Автодор» Андрей Казанцев, по итогам прошлого года в госкомпании детально разобрали каждое ДТП с погибшими. Проанализировали их, чтобы понять причины происшествий с трагическим исходом и определить факторы, которые бы могли способствовать сокращению количества таких ДТП. На основании этого анализа, позволившего определить узкие места, сформировали программу по БДД на 2019–2021 годы. В текущем году объем финансирования таких мероприятий в два раза больше по сравнению с 2018–м. А всего на трехлетний период госкомпания планирует выделить на эти цели более 2 млрд руб.

За прошедшие годы на дорогах, находящихся в доверительном управлении госкомпании, наблюдается устойчивая тенденция снижения количества ДТП и тяжести их последствий. И это на фоне постоянно увеличивающейся протяженности дорожной сети и интенсивности движения. В арсенале средств обустройства дорог госкомпании – разделение транспортных потоков (в 2019 году запланирована установка 59 км осевого барьерного ограждения), установка комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД (планируется установить 26 комплексов, согласовано размещение 77), установка дополнительного пешеходного ограждения, сетчатого ограждения от животных, строительство надземных пешеходных переходов (в текущем году – 19) и другие.

По-прежнему велик процент столкновений в результате наезда автомобилей на стоящие транспортные средства. Причем в роли последних часто оказываются большегрузы на обочинах дорог. Устал дальнобойщик в пути, остановился в неположенном месте и решил заночевать. ДТП такого рода, как правило, имеют тяжелые последствия. По мнению депутата Госдумы РФ, члена Центрального штаба ОНФ Александра Васильева, именно нехватка объектов дорожного сервиса на трассах, мест для парковки грузовых автомобилей, мотелей, гостиниц и прочей инфраструктуры и вынуждает пользователей останавливаться где попало. Понятное дело: чтобы сократить количество такого рода ДТП, нужно развивать придорожный сервис. Причем не только на оживленных участках магистральных автодорог, но и в малолюдных местах.

<http://transportrussia.ru/item/5059-kak-umenshit-avarijnost-s-tyazhelymi-posledstviyami-na-rossijskikh-dorogakh.html>

ТАСС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ГОСПРОГРАММУ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДО 2030 ГОДА

Президент РФ **Владимир Путин** поручил кабмину до 1 декабря 2020 года утвердить госпрограмму по обеспечению безопасности дорожного движения до 2030 года. Документ опубликован на сайте Кремля.

«Разработать и утвердить государственную программу Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года, направленную на снижение смертности и травматизма населения в результате дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах, а также на повышение эффективности системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения», - говорится в документе.

Как заявил глава МВД РФ Владимир Колокольцев на заседании Госсовета в конце июня, МВД России будет добиваться нулевой смертности на российских автомобильных дорогах к 2030 году. При этом, на данный момент уже ведется активная работа, чтобы к 2024 году выйти на снижение смертности в 3,5 раза. Колокольцев также сообщил, что за период реализации двух федеральных целевых программ с 2006 года число погибших в ДТП сократилось почти в два раза, но ситуация на дорогах пока остается достаточно сложной.

Меры по информированию водителей о дорожных камерах

Глава государства также поручил кабмину до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения неверно установленными приборами.

«Принять меры, направленные на установление требований об обязательном информировании участников дорожного движения посредством общедоступных информационных ресурсов о местах размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, требований об обязательном обозначении таких специальных средств техническими средствами организации дорожного движения, а также на решение вопроса о неприменении штрафных санкций за нарушения, зафиксированные такими специальными средствами, размещенными с нарушением данных требований», - отмечается в списке поручений.

Ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил **Минтрансу** разработать и распространить на регионы требования по местам размещения передвижных камер фотовидеозаписи. Предполагается, что окончательный вариант методики будет утвержден на проектном комитете **БКАД (нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»)** не позднее ноября.

Единая система контроля автобусных перевозок

Кроме того, **Путин** поручил до 1 декабря 2020 года создать единую федеральную систему мониторинга и контроля автобусных пассажироперевозок между регионами, следует из перечня поручений правительству по итогам заседания Госсовета, прошедшего 26 июня.

«Обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом», - говорится в документе.

Как сообщалось ранее, **Минтранс** РФ до 15 октября планирует провести эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с помощью госсистемы сбора платы с большегрузов **«Платон»**. Организовывать и контролировать ход эксперимента будет **Минтранс**. Перевозчики и пассажиры участвуют в нем добровольно и бесплатно. Оценку результатов эксперимента проведут до 31 октября, после чего соответствующий доклад будет направлен в правительство. Оператором системы мониторинга и контроля на безвозмездной предлагается назначить ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопасс»), в котором 40% принадлежит оператору **«Платона» «РТ-Инвест транспортные системы»** и 60% - ООО «Онэлия».

Заместитель министра транспорта РФ **Алексей Семенов** ранее отмечал, что новый комплекс решений повысит качество предоставляемых сервисов для удобства пассажиров при оформлении и оплате билетов, позволит оптимизировать затраты перевозчиков и будет способствовать вытеснению нелегальных перевозчиков с рынка.

Центры профилактики детского травматизма на дорогах

Президент поручил правительству и Банку России при участии Российского союза автостраховщиков (РСА) решить вопрос о создании центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в каждом субъекте РФ.

Также при участии РСА поручается обеспечить реализацию информационно-просветительских программ, направленных на профилактику правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Срок исполнения поручений - 1 сентября 2020 года.

Заседание госсовета, посвященное развитию сети автодорог и организации дорожного движения, прошло 26 июня.

<https://tass.ru/obschestvo/6678424>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ К ДЕКАБРЮ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ КАПРЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВАРИЙНЫХ ДОРОГ

Президент РФ **Владимир Путин** поручил до декабря 2019 года разработать программу реконструкции и ремонта дорог, находящихся в аварийном состоянии, сообщается на сайте Кремля.

Поручение дано по итогам заседания Госсовета 26 июня, исполнителями назначены правительство РФ и власти субъектов. Речь идет о программе «реконструкции, капитального ремонта и ремонта находящихся в аварийном и предаварийном состоянии мостов и других искусственных дорожных сооружений, размещенных на автомобильных дорогах регионального и местного значения».

Поручение также предусматривает определение источников финансирования программы в аналогичные сроки.

К этому же сроку органам исполнительной власти поручено обеспечить «снижение стоимости электрической энергии для освещения автомобильных дорог и пешеходных переходов в ночное время в целях повышения безопасности дорожного движения».

Также президент поручил правительству РФ до 1 июля 2020 года «разработать план мероприятий по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения и при необходимости обеспечить внесение изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации».

Правительство до декабря также должно «расширить перечень случаев заключения контрактов жизненного цикла на выполнение работ по проектированию, строительству, реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог), включая дорожные сооружения, являющиеся их технологической частью, последующее содержание (обслуживание), ремонт и при необходимости эксплуатацию указанных дорог (их участков) и дорожных сооружений, а также разработать методику определения начальной (максимальной) цены таких контрактов».

В те же сроки органы исполнительной власти должны обеспечить условия для заключения государственных и муниципальных контрактов на содержание, ремонт и эксплуатацию автодорог и их участков, а также разработать методику определения начальной (максимальной) цены таких контрактов.

ТАСС; 2019.07.18; ШТРАФ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 10 ТЫС. РУБЛЕЙ

Неоплаченный проезд по платной дороге может составить 5–10 тыс. рублей, сообщила газета «Коммерсантъ» со ссылкой на подготовленный Минтрансом РФ законопроект.

Как отмечает издание, законопроект предлагает внести поправки в несколько нормативных актов. Так, в КоАП появится статья 12.21.4: если проезд по платной трассе не оплачен, штраф в 2,5 тыс. руб. высылается автовладельцу по почте (фиксация происходит камерой на ПВП — пункте взимания платы). Если бесплатно проехал грузовик, принадлежащий иностранному перевозчику, штраф применят в отношении водителя большегруза. При повторном в течение года нарушении штраф составит уже 10 тыс. руб. (он может быть оплачен со скидкой). Постановления будет готовить **Ространснадзор**.

Информацию туда передаст госкомпания «Автодор» через систему межведомственного взаимодействия. В Бюджетном кодексе запишут, что штрафы поступают в Федеральный дорожный фонд. Штрафные санкции будут применяться к тем водителям, которые проедут пункт взимания платы, сломав шлагбаум, либо не оплатил проезд в системе безбарьерного проезда free-flow.

Поправки в законодательство о штрафах для автомобилистов за неоплату проезда по платной дороге **Минтранс** предложил еще в 2017 году. Отсутствие такого штрафа препятствует внедрению в России системы free flow, которая позволяет избавиться от шлагбаумов на платных дорогах. Система фиксирует номера автомобилей при помощи камер и автоматически списывает средства. В отличие от нее, традиционная процедура требует остановки перед пунктами взимания платы со шлагбаумом, где нужно отдать деньги оператору либо дождаться, пока система распознает бесконтактный транспондер и спишет деньги со счета. Систему free flow, в частности, предполагается использовать на строящейся Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) в Московской области.

С начала 2019 года госкомпания «Автодор», отвечающая за платные дороги, стала массово устанавливать на пунктах взимания платы светофоры. В результате водителей, не

оплативших проезд, Госавтоинспекция штрафует за проезд на красный свет. По данным «Автодора» такая мера на 90% снизила количество «зайцев». При этом убытки от неоплаты ими проезда в 2018 году оценивались в 500 млн рублей.

Первый замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** ранее сообщил, что **Минтранс** РФ рассчитывает на принятие законодательства по безбарьерной оплате проезда по платным дорогам Госдумой РФ в осеннюю сессию.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/717505>

ТАСС; 2019.07.18; В ЯКУТИИ ЗАЯВИЛИ О НЕОБХОДИМОСТИ УЧИТЫВАТЬ МЕРЗЛОТУ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

При реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** в Якутии и других арктических регионах необходимо учитывать специфику вечной мерзлоты и интенсивного развития термокарстовых явлений. Такое мнение высказал ТАСС в четверг председатель Госсобрания (Ил Тумэн) Якутии Петр Гоголев.

«В Якутии доля дорог с твердым покрытием в общей протяженности в 2,3 раза ниже, чем в среднем по стране, 69% автодорог - грунтовые и сезонные, 43% - автозимники и ледовые переправы, нормативным требованиям соответствуют 29,9%. Поэтому реализация проекта очень важна для Якутии. На сегодня работы по национальному проекту ведутся своевременно и под контролем главы региона. Сейчас на строительство, ремонт и реконструкцию региональных дорог по **нацпроекту** до 2024 года заложено свыше 35 млрд рублей. Это позволит привести в нормативное состояние порядка 40% региональных трасс», - сказал Гоголев, отметив, что соответствующие рекомендации направлены правительству РФ.

В то же время, по словам спикера парламента, необходимо не только своевременное финансирование работ, но и учет на федеральном уровне условий функционирования дорожного хозяйства в условиях вечной мерзлоты. По его словам, сейчас в ремонте дорожного полотна в Якутии активно используются новые и наилучшие технологии. В частности, применяют холодный ресайклинг - использование химических добавок к вяжущим веществам, что позволяет производить работы до пяти раз быстрее по сравнению с традиционными методами стабилизации грунтов. «Используются биоматы (биологически-активная самовоспроизводящаяся система укрепления грунта путем создания гарантированного растительного слоя - здесь и далее прим. ТАСС), стабилизирующие геоболочки (для армирования слоев грунта), в том числе на региональных автодорогах «Нам», «Умнас», - добавил Гоголев.

В частности, по мнению Гоголева, необходимо учитывать «такие прагматические вещи, как требование геокриологического мониторинга грунтов на определенных участках, мощное экспериментальное сопровождение». «Следить за грунтами не так уж и сложно», - считает спикер парламента.

Он добавил, что кроме финансового обеспечения проекта, рисками для регионов являются отсутствие законодательно закрепленного определения понятия «городской агломерации», что затрудняет комплексное решение транспортных проблем городских агломераций, отсутствие производственной базы, значительный износ основных средств и производственной базы служб дорожного хозяйства. «Нужно предусмотреть комплекс мер по развитию региональных производственных баз по выпуску асфальтобетона, цементного бетона, включая механизмы лизинга оборудования», - отметил собеседник агентства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/717111>

ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ВО II ЧТЕНИИ ВВЕДЕНИЕ ПАСПОРТОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Госдума в четверг приняла во втором чтении законопроект, призванный усилить транспортную безопасность в РФ, в том числе путем утверждения субъектами транспортной инфраструктуры специальных паспортов обеспечения безопасности, а также наделения вневедомственной охраны правом на владение стрелковым оружием.

"Объекты транспортной инфраструктуры подлежат обязательному категорированию в соответствии с порядком и количеством категорий, установленных правительством РФ", - отмечается в тексте проекта. В настоящее время количество категорий устанавливает **Минтранс**.

При этом исключается действующее сейчас категорирование транспортных средств в контексте угрозы совершения акта незаконного вмешательства. Сохраняется только категорирование объектов транспортной инфраструктуры. Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов, которые категорированию не подлежат, будут устанавливаться правительством по представлению уполномоченного органа власти.

Документ предусматривает наделение подразделений транспортной безопасности правом на приобретение, хранение и применение специальных средств для защиты любых объектов транспортной инфраструктуры и транспорта. Но если речь идет о защите объектов первой и второй категории, то разрешается использование боевого ручного стрелкового оружия.

Субъекты транспортной инфраструктуры должны будут разработать и утвердить паспорта обеспечения транспортной безопасности как объектов инфраструктуры, так и транспортных средств. Типовую форму паспорта будет определять правительство. Данные субъекты также должны будут предоставить доступ к данным, собираемым при помощи технических средств обеспечения безопасности, подразделениям **ФСБ**, **МВД**, **Ространснадзора**.

<https://tass.ru/ekonomika/6677803>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О ПОВЫШЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Госдума на пленарном заседании в четверг приняла во втором чтении законопроект о поэтапном повышении транспортной безопасности в РФ, предусматривающий обязанность перевозчиков предоставлять доступ к данным с технических средств подразделениям **ФСБ** России, **МВД** и **Ространснадзора**.

Законопроект был внесен в Госдуму правительством в 2015 году. В том же году проект закона был принят в первом чтении. Он предусматривал требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий транспортной инфраструктуры и средств. Предполагаемые законопроектом изменения должны позволить субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам сократить свои производственные издержки на реализацию соответствующих мероприятий, а также поэтапно реализовать требования по обеспечению транспортной безопасности, равномерно распределить финансовую нагрузку.

Ко второму чтению законопроекта его текст был практически полностью переработан.

Законопроектом предлагается обязать субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывать и утверждать паспорта обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства. При этом типовые паспорта будут разработаны правительством РФ.

Руководитель департамента разработки беспилотных транспортных средств **Cognitive Technologies** Юрий Минкин рассказал в эфире радио **Sputnik**, когда, по его прикидкам, начнется бум беспилотного транспорта.

Также проект закона обязывает субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков обеспечивать доступ к данным с технических средств обеспечения безопасности подразделениям **ФСБ**, **МВД**, **Ространснадзора**, а также передачу таких данных в служебные помещения на объекте транспортной инфраструктуры.

Кроме того, подразделения ведомственной охраны в области транспорта будут иметь право на получение, хранение и применение боевого ручного стрелкового оружия. При этом работники подразделений транспортной безопасности будут обязаны ежегодно проходить профилактический медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме наркотических средств и психотропных веществ, и периодические проверки на пригодность к действиям в условиях, связанных с применением огнестрельного оружия. Также сотрудники

подразделений транспортной безопасности получают право на ношение и хранение служебного огнестрельного оружия.

Уточняются также правила повторного досмотра, задержания и изъятия, при наличии, оружия, боеприпасов, ядовитых и радиоактивных веществ для последующей передачи органам внутренних дел и ФСБ.

Срок реализации требований в части оснащения техническими средствами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры предлагается установить 1 марта 2020 года.

<https://ria.ru/20190718/1556650455.html>

ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА УВЕЛИЧИЛА ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ И МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Госдума на пленарном заседании в четверг приняла закон, который кратно увеличивает наказание за противоправные деяния на воздушном транспорте, а также морском и внутреннем водном транспорте.

В частности, за нарушение пользователем воздушного пространства федеральных правил его использования (если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния), будет грозить штраф для граждан в размере от 20 тыс. до 50 тыс. рублей (действует от 2 тыс. до 5 тыс. руб.), для должностных лиц - от 100 тыс. до 150 тыс. рублей (действует от 25 тыс. до 30 тыс. рублей).

За нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными правом на осуществление деятельности по его использованию (если это действие не содержит состава преступления), вводится штраф для граждан от 30 тыс. до 50 тыс. рублей (действует от 3 тыс. до 5 тыс. рублей), для должностных лиц - от 50 тыс. до 100 тыс. рублей (сейчас от 30 тыс. до 50 тыс. рублей).

За нарушение лицом, управляющим судном (за исключением маломерного) на морском, внутреннем водном транспорте, правил плавания и стоянки судов, входа в порт и выхода из порта (за исключением предусмотренных случаев буксировки составов и плотов, подачи звуковых и световых сигналов, несения судовых огней и знаков) предусмотрен штраф от 5 тыс. до 10 тыс. рублей. Альтернативной санкцией может стать лишение права управления судном на срок от 6 месяцев до 1 года (сейчас от 500 рублей до 1 тыс. рублей или лишение права управления судном на срок до 1 года). За повторное нарушение установлен штраф от 10 тыс. до 20 тыс. рублей или лишение прав на срок от 1 года до 2 лет.

Штрафы за превышение скорости и отсутствие техосмотра

Превышение лицом, управляющим маломерным судном, установленной скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка или стоянка судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков будет грозить штрафом от 500 рублей до 1 тыс. рублей или лишением прав на срок до 6 месяцев (действует штраф от 300 до 500 рублей).

За управление судном (в том числе маломерным, подлежащим государственной регистрации), не прошедшим технического осмотра, либо без бортовых номеров, либо переоборудованным без соответствующего разрешения или с нарушением норм пассажировместимости, ограничений по району и условиям плавания придется заплатить штраф от 5 тыс. до 10 тыс. рублей (действует от 500 рублей до 1 тыс. рублей).

Если за штурвал встанет гражданин, не имеющий права управления судном, штраф составит от 10 тыс. до 15 тыс. рублей (сейчас от 1 тыс. до 2 тыс. рублей). За управление судном (в том числе маломерным, подлежащим госрегистрации), не зарегистрированным в установленном порядке либо имеющим неисправности, с которыми запрещена его эксплуатация, предусмотрен штраф от 15 тыс. до 20 тыс. рублей (сейчас от 2 тыс. до 3 тыс. рублей).

<https://tass.ru/obschestvo/6676864>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ УКЛАДКУ РЕЛЬСОВ НА КРЫМСКОМ МОСТУ

Все рельсы уложены на Крымском мосту, сообщил информационный центр проекта в четверг.

«Финальные звенья были торжественно уложены на втором пути (крымское направление). На первом - для встречного движения - стыковку провели месяцем ранее. Суммарно на двухпутной железной дороге - почти 5 тыс. тонн рельсов и более 76 тыс. штук шпал», - говорится в пресс-релизе.

Сейчас уложенные на мосту 25-метровые звенья соединяются в плети электроконтактной сваркой.

«Работают путевые рельсосварочные машины. Сварные швы - их будет более 3 тыс. - шлифуются. Ход движения поездов по таким путям будет плавным и почти бесшумным», - цитирует инфоцентр «Крымский мост» руководителя подрядной организации Евгения Чибышева.

На мосту еще предстоит выполнить большой комплекс работ, в том числе «балластировку щебнем и выправку каждого пути». Далее начнется установка железнодорожной автоматики - устройств сигнализации, централизации и блокировки.

В конце года - перед началом эксплуатации моста - будет проведена механическая очистка и шлифовка рельсов.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Ввод железнодорожной части объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года.

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

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Stroiteli-Krimskogo-mosta-zavershili-ukladku-relsov--2019-07-18/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/720125>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.19; АВТОБУС ПРОСЛЕДУЕТ БЕЗ ОЦИФРОВКИ; КАК РЫНОК МЕЖДУГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК СОПРОТИВЛЯЕТСЯ ПЕРЕХОДУ В ОНЛАЙН

Россияне давно привыкли делать покупки в интернете. Это распространяется и на авиационные и железнодорожные билеты, доля онлайн-продаж которых, по оценкам участников рынка, уже превышает 50%. Но тренд прошел мимо автотранспорта: доля онлайн-продаж билетов на междугородние автобусы в среднем по стране не превышает 7%. Активно цифровизироваться рынок начал недавно. Но билетные агрегаторы уже столкнулись с гегемонией вокзалов, которые не хотят уступать перевозчиков, в то время как сами транспортные компании борются с другим цифровым сервисом — карпулингом.

Билет в прошлое

Вся транспортная система страны, включая инфраструктуру и автобусы, в советский период принадлежала государству. Пассажирские автотранспортные предприятия (ПАТП) были операторами одновременно и услуг автовокзала, и самих перевозок. Министерство автомобильного транспорта выпускало пособия и расписания всех рейсов по стране для ПАТП, вспоминает президент ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Борис Лоран: «Все было прописано четко до последней запятой, не надо было фантазировать».

Приватизация разделила инфраструктуру и перевозчиков, хотя во многих регионах предприятия все еще владеют и тем и другим. По разным оценкам компаний, всего в стране от 800 до 1,5 тыс. автовокзалов и автостанций. Около половины из них по-прежнему принадлежит государству, говорят участники рынка.

Есть ряд причин, по которым объекты транспортной инфраструктуры остаются у государства. Для ряда госпредприятий, владеющих автовокзалами, выгодно быть «планово убыточными» и получать дотации, отмечает основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский. «Барьером (на пути приватизации.— “Ъ”) является то, что региональная или муниципальная власть не уверена, что частный собственник обеспечит

выполнение социальных обязательств таких объектов и не сменит основной профиль их деятельности по коммерческим соображениям или не спровоцирует передел рынка междугородних перевозок в маршрутной сети своего объекта»,— объясняет господин Лоран.

Среди барьеров для строительства бизнесом новых объектов — вопросы безопасности. «Отрасль избыточно зарегламентирована, что пугает любого нормального инвестора. Плюс — тренд оттока пассажиров в пользу BlaBlaCar. В комплексе получается крайне рискованная инвестиция»,— поясняет господин Томшинский. С ним согласен заместитель исполнительного директора «Туту.ру» Сергей Николаев: «Рынок крайне сложный и инвестиционно непривлекательный, затрат много, а серые перевозчики бурно развиваются в обход автовокзалов». Автовокзал в виде отдельно стоящего объекта уже не будет рентабелен на доходах от перевозок и обслуживания пассажиров — он должен стать частью торгового или бизнес-комплекса, где основная доходность будет от использования торговых площадей и инфраструктуры, добавляет Борис Лоран.

Автобусы до онлайн

Автовокзалы и автостанции долго выступали коллективным монополистом, продавая билеты в офлайне. С перевозчиков они брали комиссию за услуги по продаже билетов и доступ к инфраструктуре. Сама по себе цифровизация при этом началась более 20 лет назад. Тогда на вокзалах стали внедрять автоматизированные системы управления, оцифровывая инвентарь. «Это стало фундаментом для второй волны диджитализации, когда инвентарь потащили в интернет. Наступил век агрегаторов»,— отмечает Михаил Томшинский.

Одним из первых на рынке был Busfor, привлечший с 2014 года \$32,5 млн инвестиций. Сейчас автобусные билеты есть у многих сервисов. Некоторые добавляли эту функциональность к уже существующим услугам, например, «Туту.ру», «Яндекс» и OneTwoTrip, другие — запускали с нуля, как Unitiki (привлек \$1,7 млн в декабре) или «Атлас», запущенный ушедшим из «Яндекс.Автобусов» Михаилом Томшинским.

Схемы работы агрегаторов могут быть разными, но вокзалы остаются обязательным посредником, без договоренности с ними ничего не получится. «Пассажиров не пустят с билетами агрегатора, который не договорился с автовокзалом, и им придется приобретать билеты в местных кассах. В случае прямого договора агрегатора с перевозчиком уже сам перевозчик должен иметь такую договоренность с автовокзалом»,— поясняет Борис Лоран.

Противостояние с автовокзалами остается для агрегаторов главной проблемой. С юридической точки зрения неясно, как вокзалы могут мешать агрегаторам, но важно понимать, что именно они остаются владельцами информационной системы, через которую происходит посадка и отправка рейса, поясняет господин Томшинский. «Автовокзалам не выгодно упускать финансовые потоки перевозчиков. По этой же причине до сих пор редкий автовокзал пускает на перрон с электронным билетом. И это не потому, что нельзя, а потому, что такие барьеры девальвируют ценность агрегатора и удобство покупки билета онлайн»,— категоричен он.

У регулярных перевозчиков, сотрудничающих с автовокзалами, в свою очередь накопились претензии к агрегаторам. Они считают, что с помощью онлайн-сервисов пассажиров могут набирать нелегальные или серые перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки под видом заказных. Одна из организаций, которая пытается бороться с этим рынком,— Объединение автопассажирских перевозчиков (ОАП), которое направляет требования о проверке перевозчиков, работающих с агрегаторами, в профильные ведомства и прокуратуру. Об административных штрафах, которые следуют за такими проверками, неоднократно писал «Ъ». «Из-за незаконной деятельности серых перевозчиков в бюджеты регионов не поступают налоги. Только Московская область теряет по этой причине ежегодно около 1 млрд руб.»,— уверена глава ОАП Татьяна Ракулова.

В начале 2019 года стало известно, что на российский рынок решил выйти крупный международный сервис — немецкая автобусная сеть FlixBus. Компания, запустившаяся в 2011 году, по данным Bloomberg, планирует выйти на IPO по оценке более €1 млрд. Но

российский рынок встретил гиганта холодно. Спустя полгода FlixBus так и не объявил о запуске официально и сменил гендиректора в России.

Модель FlixBus ориентирована на рынки, где много свободных дешевых и качественных автобусов, рассуждает Сергей Николаев: «В России ситуация противоположная: стоящие без дела качественные автобусы найти очень сложно, их, наоборот, не хватает. Да и работы у перевозчиков всегда много». Для запуска в России немецкой компании надо было проделать «сразу два смертельных номера», уточняет господин Томшинский: убедить перевозчиков, которые отдают 20% выручки вокзалам, оставлять еще 30% FlixBus, а также договориться об интеграции с самими вокзалами. «Для перевозчиков FlixBus пока не сделал ни одного вменяемого предложения, чтобы действующий маршрут захотел перекраситься в зеленый цвет и платить 30% от выручки», — полагает Татьяна Ракулова.

Рынок регулярных автобусных перевозчиков тем временем стагнирует. По итогам 2018 года, по оценке сооснователя и CEO Busfor Ильи Екушевского, он мог составить 125–150 млрд руб. с учетом серых перевозчиков. Стагнирует и пассажиропоток, продолжает он, связывая это в том числе с ростом популярности сервиса для совместных поездок (карпулинга) BlaBlaCar, который также попал под пристальное внимание перевозчиков.

С попутчиками не по пути

Французский BlaBlaCar запустился в России в 2014 году и начал стремительно набирать аудиторию. Принято считать, что сейчас на BlaBlaCar приходится 10% междугородних перевозок, но есть мнение, что доля достигла 20–30%, говорит Михаил Томшинский. «Последние много лет BlaBlaCar рос очень интенсивно — вдвое год к году. Последний год-два темпы снизились, сейчас это 30–40%, что все еще очень бодро», — констатирует он. Глава BlaBlaCar в России Ирина Рейдер говорит, что сейчас у сервиса 20 млн российских пользователей, ежедневно поездки осуществляют 100 тыс. россиян. По оценке ЕТС «Автобусные линии страны», в 2017 году сервисы карпулинга (учитывались BlaBlaCar и «Попутчик.ру») перевезли около 18 млн пассажиров при обороте в 9,6 млрд руб., а уже по итогам 2018 года объемы должны были составить 31 млн пассажиров и 16,3 млрд руб.

Проблемы с регулярными перевозчиками начались у BlaBlaCar в 2017 году. «Никому не известная на тот момент организация пожаловалась в Тимашевский суд Краснодарского края на деятельность нашей компании. Суд мы выиграли», — напоминает Ирина Рейдер. Речь о Региональном автотранспортном союзе, посчитавшем, что из-за BlaBlaCar снизились объемы регулярных перевозок, и утверждавшем, что с помощью сервиса водители осуществляют коммерческие перевозки без разрешения. Осенью 2017 года речь зашла о блокировке BlaBlaCar в России, но Краснодарский краевой суд в итоге отменил это решение.

Карпулинг не конкурирует с автобусными перевозками, а дополняет их, потому что по многим направлениям автобусов просто нет и людям приходится ездить с пересадками, настаивает Ирина Рейдер. По ее словам, сервис борется с теми, кто осуществляет коммерческие перевозки под видом карпулинга, в частности, используя алгоритм, который позволяет выявлять подозрительную активность.

При этом в январе 2019 года компания запустила в России BlaBlaCar Pro, начав подключать к платформе регулярных автобусных перевозчиков. Сейчас, по словам госпожи Рейдер, подключено 400 автобусных компаний и более десяти автовокзалов, но пока сервис не монетизируется. Собеседник “Ъ” на рынке считает такой шаг компании «реверансом» институциональным участникам рынка.

Как писал “Ъ” 1 июля, **Минтранс** разработал законопроект о регулировании карпулинга. Юристы и участники рынка называли документ мягким и не слишком конкретным. По мнению Михаила Томшинского, его принятие грозит смертью автобусной индустрии в течение нескольких лет: «Но такая ситуация, с другой стороны, может стать триггером для того, чтобы переписать-таки транспортное законодательство для автобусных перевозок». В BlaBlaCar поддерживают идею регулировать рынок. Это позволит установить прозрачные правила игры, но главное — не допустить излишней зарегулированности, предупреждает госпожа Рейдер.

Либерализация законодательства в сфере автобусных перевозок неизбежна, считает Михаил Томшинский: «Вопрос только в том, когда и по какому сценарию это будет происходить: по эволюционному и с минимальными потрясениями или по жесткому, революционному, от безысходности и эволюционного тупика».

С этим согласны не все. «Либерализация создаст больше конкуренции и однозначно будет финансово выгодна пассажирам. Но, с другой стороны, если рынку дать свободу, то значительная часть его уйдет в серую зону, что может привести к отсутствию каких-либо правил и угрозе безопасности для пассажиров», — сдержан Илья Екушевский. Хотя в некоторых странах либерализация сработала, Россия — другой рынок, уверен он. Перевозки — бизнес повышенных рисков и социальной ответственности, подчеркивает Борис Лоран, его либерализация невозможна.

Пока же контроль ужесточается. 17 июля **Владимир Путин** поручил правительству до 1 декабря 2020 года обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля междугородних автобусных перевозок, чтобы снизить долю нелегальных перевозчиков. **Минтранс** планирует в качестве эксперимента до 15 октября начать использовать для такого контроля систему «Платон», но в этом случае речь идет о добровольном участии перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4034369>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.19; «ПАССАЖИРЫ ДО СИХ ПОР ВЫНУЖДЕНЫ РАСПЕЧАТЫВАТЬ НА ПРИНТЕРЕ БИЛЕТЫ»; ИЛЬЯ ЕКУШЕВСКИЙ, СОСНОВАТЕЛЬ И СЕО BUSFOR

О проблемах цифровизации рынка автобусных перевозок рассказал сооснователь и СЕО Busfor Илья Екушевский.

— Когда началось внедрение цифровых технологий в автобусных перевозках?

— В 1988 году Александр Дешин с коллегами-инженерами начал разработку системы автоматизированной продажи билетов КВЦ, которая была внедрена 7 июня 1989 года на автовокзале Тулы. Это событие стало началом цифровизации рынка, которой этим летом исполнилось 30 лет. К слову, сегодня система КВЦ постоянно модернизируется и продолжает успешно работать на автовокзале Тулы, а также на более чем 150 объектах транспортной инфраструктуры в Москве, Санкт-Петербурге, Смоленске, Владимире, Твери, Калуге и других городах.

Новой вехой стало внедрение электронной продажи билетов. Ранее автобусные билеты отсутствовали в интернете как категория, в то время как приобретение авиа- и железнодорожных билетов в онлайн уже давно вошло в привычку у пассажиров.

— Чем этот процесс отличался на рынке автобусов?

— Главное отличие в том, что автоматизацией авиа- и железнодорожных перевозок занимались крупные операторы этих видов транспорта, обладающие колоссальными финансовыми ресурсами и огромной технической базой. В автобусных перевозках, несмотря на размер рынка, сопоставимый с авиационным и железнодорожным, все происходило иначе — автоматизацию разрабатывали и внедряли отдельные энтузиасты и небольшие частные IT-компании, обладающие на порядок меньшими ресурсами. Несмотря на это, им удалось создать и внедрить сложные продукты, не уступающие используемым в авиа- и железнодорожной индустрии и на порядок превосходящие мировые аналоги на автобусном рынке.

— Какие еще процессы в рамках регулярных автобусных перевозок могут быть оцифрованы?

— В ближайшее время диджитализация должна коснуться прежде всего процессов контроля и безопасности пассажиров. В частности, современные технологии контроля должны привести к уходу с рынка нелегальных перевозчиков, которые не исполняют требования законодательства и подвергают пассажиров повышенному риску.

— С какими препятствиями сталкивается цифровизация?

— В отличие от авиа- и железнодорожного транспорта, где пассажирам уже давно доступны преимущества электронного билета, пассажиры автобусного транспорта до сих пор на некоторых объектах инфраструктуры вынуждены распечатывать на принтере

билеты, приобретенные через интернет. Но в последнее время ситуация стала значительно меняться, на многих автовокзалах пассажиры с электронными билетами по прибытии уже могут сразу проследовать на посадку без дополнительных неудобств.

— Кто основные интернет-игроки, работающие на одном поле с Busfor?

— Довольно много игроков пришли на автобусный рынок в последнее время, и эта тенденция продолжится. Например, онлайн-сервисы сегмента авиа и ж/д OneTwoTrip и «Туту.ру» расширили предложение автобусными перевозками. В этом году о намерении продавать автобусные билеты заявил французский BlaBlaCar, который ранее ориентировался только на карпулинг. О планах по работе на российском рынке заявил и немецкий сервис FlixBus. Продолжается работа на рынке сервисов «Яндекса».

Здоровая конкуренция на онлайн-рынке — это однозначно к лучшему, выигрывают и пассажиры, и участники транспортной отрасли. При этом компании, сфокусированные только на автобусных перевозках, помогают автотранспортным предприятиям и автовокзалам эффективно конкурировать с другими видами транспорта и бороться за пассажиропоток в онлайн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4033540>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.19; ЦЕНА ВОПРОСА; ЗАМДИРЕКТОРА ПО РАЗВИТИЮ БИЗНЕСА «ТУТУ.РУ» ИГОРЬ СИВЕЦ — О КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Не секрет, что в нашей стране автобусные перевозки совсем не ассоциируются с транспортом мечты, а многие вообще не признают автобус как вид транспорта. Однако уже сегодня стала реальностью для некоторых перевозчиков такая картина: перед отправкой автобуса водитель, одетый в белую рубашку и опрятный костюм, подходит лично к каждому пассажиру и интересуется, есть ли какие-либо вопросы и может ли он ему чем-нибудь помочь, потом желает приятного пути и только после этого садится за руль. Постепенно нормой для дальних поездок становятся высокоскоростной интернет, туалет, персональная мультимедийная система с новыми фильмами. Конечно, такие автобусы дорогие, и не каждый перевозчик себе может их позволить. Но есть позитивные примеры, когда даже в простых автобусах пассажиров угощают чаем и печеньем.

В то же время, если покупка билетов на поезд или самолет уже давно ассоциируется у большинства исключительно с интернет-сервисами, то онлайн-покупка билетов на автобус в новинку для более чем 90% пассажиров. Препятствуют развитию онлайн-сегмента не только традиционное недоверие к автобусу как транспорту, но и регуляторные факторы. У нас до сих пор законодательно не закреплён электронный билет и требования к нему. Сейчас каждый субъект транспортной инфраструктуры на свое усмотрение решает, можно ли пройти пассажиру на посадку по электронному билету или требуется распечатка. Многие автовокзалы в принципе отказываются сотрудничать с интернет-игроками и не принимают их билеты к посадке. К счастью, **Минтранс** активно движется к урегулированию этого вопроса.

Бороться есть за что: российский рынок междугородних и межрегиональных автобусных перевозок — это около 1,5 тыс. автовокзалов и автостанций, несколько тысяч перевозчиков, множество агрегаторов — как небольших, так и федеральных, десятки тысяч маршрутов и различные системы автоматизации. Перевозчики борются за лучшее время отправления или за карты на определенные маршруты, однако их конкуренция ограничена региональным разделением. Конкуренция среди автовокзалов — явление редкое: только немногие крупные города имеют более одного автовокзала, и те рассеяны по городу. А вот у интернет-игроков, то есть агрегаторов, регионального распределения нет, они хотят продавать все билеты по всем направлениям. Казалось бы, это и есть поле для конкуренции.

Конкуренция среди агрегаторов действительно есть, но на таких зрелых рынках, как авиа- и железнодорожные билеты, где онлайн-продажи уже давно превышают 50%. В автобусах намного ниже не только эта доля, но и средний чек на билет: по междугородним и межрегиональным перевозкам он не превышает 700–1000 руб.

Цифровизация рынка нуждается в больших инвестициях. Историческая разрозненность всех игроков играет специфическую роль. Не секрет, что все крупные агрегаторы, которые вкладываются в развитие рынка, работают сейчас далеко не в плюс и прибыль видят лишь в дальних перспективах. Требуются большие вложения для входа на этот рынок и постоянные затраты на поддержание работы. И как раз тут все крупные агрегаторы играют на одной стороне, прекрасно понимая, что сейчас надо действовать сообща и поднять долю онлайн-рынка с имеющихся 3–7% до 50%. Можно наблюдать редкое явление, когда крупные игроки — казалось бы, конкуренты — объединены общей идеей развития рынка и поддерживают действия друг друга, что нечасто увидишь в жестких реалиях современного бизнеса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4033539>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕОБОСНОВАННЫХ КОЛЕБАНИЙ ЦЕН НА БИТУМ

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству разработать и утвердить комплекс мер по предотвращению необоснованного роста и колебания цен на битум на внутреннем рынке.

Как сообщает сайт Кремля, это поручение дано по итогам заседания Государственного совета 26 июня 2019 года по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения.

Также кабинету министров поручено разработать и утвердить комплекс мер по обеспечению равномерной закупки битума и организации его межсезонного хранения.

Срок исполнения - 1 декабря 2019 года.

Как сообщалось, на заседании Госсовета **Путин** отметил, что остается проблемой порядок определения цен, что напрямую влияет на достоверность стоимости дорожных работ. «Подрядчики зачастую выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, асфальт, асфальтобетон, щебень, другие материалы, поэтому компании либо вовсе отказываются от таких подрядов, либо, как им заблагорассудится и как удастся, выкручиваются, что негативно сказывается и на качестве дорог, и на сроках выполнения дорожного строительства. Прошу заинтересованные ведомства разобраться, наконец, в этой ситуации», - сказал президент.

Глава республики Бурятия **Алексей Цыденов** также на заседании Госсовета привел результаты анализа потребностей дорожного строительства в материальных ресурсах. «Риск обеспеченности вызывает только битум, причем как по количеству, так и по цене. Общая годовая потребность в дорожном битуме к 2024 году составляет порядка 9 млн тонн. Производственные мощности российских нефтеперерабатывающих заводов - 11,7 млн тонн в год, и теоретически потребность в битуме обеспечивают, но при условии равномерного круглогодичного производства. И эти производственные мощности касаются всех марок битума: дорожного, кровельного и строительного. Соответственно, для исключения дефицита битума необходимо создание условий для его круглогодичного производства, хранения и распределения», - сказал губернатор.

«Сезонное колебание цены на битум может составлять до 60%, при этом официальный мониторинг цены ведется по отпускным ценам завода-производителя. Но это совсем не то же, что итоговые покупные цены у подрядчика дорожных работ, поскольку существующая система торгов не исключает посредников между заводом и дорожным подрядчиком», - отметил Цыденов.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; УТОЧНЕН ПОРЯДОК КОНТРОЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК В РФ

Президент РФ **Владимир Путин** утвердил новую редакцию закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», сообщается на сайте Кремля.

Согласно принятым изменениям, «российские перевозчики допускаются к осуществлению международных автомобильных перевозок при наличии у них наряду с удостоверением

допуска перевозчика карточки допуска транспортного средства к осуществлению международных автомобильных перевозок».

В соответствии с законом, водители российских перевозчиков при международных автоперевозках обязаны иметь при себе карточку допуска и предъявлять ее по требованию контролирующих органов. Исключение предусматривается только для военных перевозок. «Федеральным законом **Минтранс России** наделяется полномочием по установлению порядка проведения проверки массы транспортного средства, нагрузки на ось или группу осей транспортного средства и его габаритов при осуществлении государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации», - отмечается в справке к закону.

Виды специальных разрешений, используемых при осуществлении международных автомобильных перевозок, приводятся в соответствии с международными соглашениями РФ, указано в материалах.

ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА УВЕЛИЧИЛА ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ

Госдума в четверг приняла в третьем чтении законопроект о внесении поправок в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП), ужесточающих санкции за нарушение режима труда и отдыха водителей, а также правил установки тахографов.

На данный момент в КоАП прописано: если водитель сам нарушает установленный режим, то это грозит ему штрафом до трех тысяч рублей. Данная статья была существенно переработана. Теперь в кодексе будет прописано, что несоблюдение установленных нормативными актами норм времени отдыха повлечет за собой штраф для водителя в размере от 1,5 тыс. до 2 тыс. руб., для должностных лиц - от 7 тыс. до 10 тыс. руб., для индивидуальных предпринимателей - от 15 тыс. до 25 тыс. руб., для юрлиц - от 20 тыс. до 50 тыс. рублей. Уточняется, что юридические и должностные лица будут нести ответственность в том случае, если установленный ими режим работы водителей не соотносится с нормативными актами РФ.

Кроме того, согласно принятому закону, управление транспортным средством без тахографа или с нарушением установленных требований к его использованию, за исключением случаев поломки аппарата уже во время поездки, влечет за собой штраф для водителей в размере от 3 тыс. до 5 тыс. рублей (сейчас от 1 тыс. до 3 тыс. рублей). Для должностных лиц, допустивших выпуск машины без тахографа на линию, законом предусмотрен штраф в размере от 7 тыс. до 10 тыс. рублей (сейчас от 5 тыс. до 10 тыс. рублей), для ИП - от 15 тыс. до 25 тыс. рублей, для юрлиц - от 20 тыс. до 50 тыс. рублей.

«Мы усиливаем административную ответственность за выход на маршрут транспорта без тахографа или со сломанным, отключенным тахографом. В обязательном порядке тахографами должны быть оборудованы, например, все междугородние автобусы или большегрузные фуры», - указывал ранее спикер Госдумы Вячеслав Володин. По его словам, в первую очередь вводится ответственность для владельцев транспортных компаний.

Закон должен вступить в силу с 1 ноября 2019 года.

<https://tass.ru/obschestvo/6676611>

ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА РАСШИРЯЕТ ПОЛНОМОЧИЯ МИНТРАНСА В СФЕРЕ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Госдума в четверг приняла во втором чтении законопроект, расширяющий полномочия **Министерства транспорта РФ** в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств.

Согласно тексту, **Минтранс** будет устанавливать требования к площадкам для размещения стационарных и передвижных пунктов весового и габаритного контроля, к участкам автомобильных дорог, на которых устанавливаются работающие в автоматическом режиме фото- и видеокamеры для фиксации весовых и габаритных параметров транспортных средств. При этом предупреждающий водителей знак

"Фотовидеофиксация" должен устанавливаться не менее чем в 100 метрах до пункта проверки.

Министерство также будет устанавливать скоростной режим на пунктах весового и габаритного контроля. Кроме того, **Минтранс** будет определять требования к информационному табло, на которое должны выводиться данные о выявленных нарушениях.

<https://tass.ru/ekonomika/6677124>

ТАСС; 2019.07.18; ГОСДУМА РАЗРЕШАЕТ СТРОИТЬ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ БЕЗ БЕСПЛАТНОГО ОБЪЕЗДНОГО ПУТИ

Госдума в четверг на заседании приняла во втором чтении законопроект, который фактически позволяет строить платные дороги в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, где при этом нет возможности проложить бесплатный альтернативный путь. С легковых автомобилей при этом плата взиматься не будет.

Законопроект позволяет строить без соблюдения условия о бесплатной альтернативе дороги, прокладываемые на основе концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном или о муниципально-частном партнерстве, а также частные автомобильные дороги. При этом в первом случае плата за проезд будет взиматься только до конца срока соответствующих соглашений.

Легковые автомобили и мототранспортные средства смогут ездить по таким трассам бесплатно. Правительство, в свою очередь, наделяется полномочием дополнить перечень транспортных средств, имеющих право бесплатного проезда.

<https://tass.ru/ekonomika/6677128>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; В ПРИАМУРЬЕ НАЧАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ

Строительство канатной дороги Благовещенск-Хэйхэ (КНР) стартовало в четверг в Приамурье, передает корреспондент РИА Новости.

Канатная дорога протяженностью 973 метра пройдет над рекой Амур и во второй половине 2022 года свяжет Благовещенск и Хэйхэ, путь по воздуху между двумя странами будет занимать шесть минут. Символический старт проекту дали на барже посреди реки. После нажатия кнопки «пуск» одновременно в Китае и России началась заливка бетонных оснований международных терминалов.

В церемонии официального старта проекта приняли участие губернатор Амурской области Василий Орлов, первый заместитель председателя народного правительства провинции Хэйлунцзян Ли Хайтао, мэр Благовещенска Валентина Калита, глава народного правительства Хэйхэ Ма Ли, гендиректор агентства развития проектных инициатив группы компаний «Регион» Валерия Репкова и председатель правления китайской компании-инвестора «Цзиньлунган» Цао Синьхун.

Орлов на церемонии открытия обратился к собравшимся на русском и китайском языках. Он пожелал проекту успеха, отметив, что канатная дорога «станет визитной карточкой» двух пограничных городов.

Объем вложений ГК «Регион» в строительство составит, по актуальным оценкам, более 3,5 миллиардов рублей. Основная часть – это стоимость возведения четырехэтажной терминальной станции с культурными, развлекательными и бизнес-площадками.

«Сейчас идут подготовительные работы, основные строительные работы начнутся в следующем году. Эти вещи должны синхронизироваться, строиться с двух сторон. У нас уже выбраны подрядчики на проектировочные работы. Мы будем уточнять бюджет после завершения проектировочных работ в конце этого года-начале следующего», - сказала журналистам Репкова.

По проекту, канатная дорога будет состоять из четырех линий и работать по маятниковому принципу, как фуникулер. Над Амуром будут ходить гондолы вместимостью 60 человек. Пропускная способность дороги – 457 человек в час и 6-7 тысяч человек в день. Интервал между рейсами не превысит 12-15 минут (сегодня интервал отправления теплоходов составляет 60 минут).

Планируемый ежегодный трансграничный поток пассажиров к 2024 году составит 1 миллион человек. Терминальная станция площадью 20 тысяч квадратных метров будет включать залы **пункта пропуска**, торговые площади. Введение в эксплуатацию канатной дороги запланировано на второе полугодие 2022 года.

<https://ria.ru/20190718/1556633237.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; МОСТ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ ПОСТРОЯТ ПОД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ЭКОМОНИТОРИНГОМ

Дополнительный экологический мониторинг планируется вести во время строительства моста через Москву-реку, который станет частью Юго-Восточной хорды, рассказал журналистам заместитель генерального директора «Горкапстроя» (компания-проектировщик) Алексей Сидоренков.

Ранее сообщалось, что строительство моста начнётся через 2-3 месяца.

«Во время строительства моста будет вестись дополнительный экомониторинг, включающий в себя и радиационные наблюдения», - сказал он.

Ранее в соцсетях вызвало большой резонанс возможное прохождение трассы в районе парка «Коломенское» через участок, где в 50–60-е годы прошлого века складировались отходы урановых и ториевых руд. Местные жители опасались, что во время строительства радиоактивная пыль попадет в воздух и воду и будет распространяться по городу.

В Москомархитектуре при этом сообщали, что строительство Юго-Восточной хорды не затронет участок с радиоактивными отходами на территории Московского завода полиметаллов.

<https://realty.ria.ru/20190718/1556647173.html>

ТАСС; 2019.07.18; ПЕРВЫЙ В РОССИИ ТРАМВАЙ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2024 ГОДУ

Компания «Горэлектротранс» Санкт-Петербурга планирует в 2024 году ввести в массовую эксплуатацию энергосберегающие трамваи («Трамвай ЭУТЭ») на водородных топливных элементах. Об этом сообщил ТАСС в четверг советник директора - начальник службы технической политики компании Сергей Китаев.

«Реалистично оцениваем перспективу ввода энергосберегающих трамваев на водородных топливных элементах в массовую эксплуатацию через пять лет. <...> Сейчас обсуждается применение таких трамваев на таких будущих перспективных маршрутах, которые свяжут центр города с пригородом, как в Кудрово или Красное Село», - сказал он.

В сентябре «Горэлектротранс» проведет ходовые испытания тестовой модели трамвая на действующих сетях в Московском районе без пассажиров.

Трамвай с заводским электрическим двигателем оснащен автономным источником питания - топливным элементом - устройством, которое работает на взаимодействии водорода с воздухом. В результате физико-химического процесса образуется электрический ток, который приводит в движение транспорт. Для эксплуатации трамвая на водородном топливе не нужна дорогостоящая контактная сеть.

Проект экологичного трамвая разрабатывают специалисты «Горэлектротранса» и Центрального научно-исследовательского института судовой электротехники и технологии (филиал Крыловского государственного научного центра). Совместная разработка проекта началась в 2016 году, сборка опытного образца - в феврале 2019 года. В июне идею проекта испытательной модели трамвая на водородном топливе поддержал врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов

Презентация испытательной модели трамвая состоялась в четверг в Трамвайном парке № 1, где была произведена ее сборка.

<https://tass.ru/ekonomika/6676583>

ВЕСТИ; 2019.07.18; В ТОТЬМЕ НАЧАЛИ ВОССТАНАВЛИВАТЬ РАЗВАЛИВШИЙСЯ МОСТ

Сегодня в Тотьме начали ремонтировать Зеленский мост, опора которого рухнула неделю назад. ЧП произошло из-за подмыва берега реки Песья Деньга. ГТРК «Вологда» подробно

сообщали об этом. Тогда, к счастью, из людей никто не пострадал. Переправа связывает микрорайон Фетиха и центральную часть города. Сегодня к пешеходному мосту пригнали технику. Специалисты занимаются восстановлением переправы.

Кроме того, из-за обильных осадков, но уже в соседнем Тарногском районе, пострадали 8 жилых домов. Территории попали в зону подтопления в Заборском сельском поселении. В реке Лохта, которая протекает в 20 километрах от районного центра, резко поднялся уровень. Вода оказалась в домах, затопила придомовую территорию и дороги.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3169606>

РБК; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.18; НАМЕРЕНЫ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМУ МАРКИРОВКИ РЕЛЬСОВ; КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО СИСТЕМА МАРКИРОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РЕЛЬСОВ ПОМОЖЕТ СЛЕДИТЬ ЗА ПОСТАВКАМИ, ПЕРЕМЕЩЕНИЕМ И СОСТОЯНИЕМ ПУТЕЙ

Российские железные дороги (РЖД) объявили конкурс на выполнение работ по маркировке железнодорожных рельсов, следует из материалов сайта госзакупок.

Сумма контракта — 28,9 млн руб.

Тендер подразумевает «разработку концепции по внедрению технологии маркировки рельсовой продукции и технико-экономического обоснования ее применения», говорится в документе.

Отвечая на запрос РБК, в пресс-службе РЖД сообщили, что таким образом компания «реализует мероприятия по комплексной цифровизации железнодорожной инфраструктуры».

«В данном случае речь идет о выработке механизмов маркировки рельсовой продукции для автоматической идентификации, учета движения и состояния рельсовой продукции на протяжении всего жизненного цикла: от склада производителя до укладки в путь, замены и утилизации», — пояснили в РЖД.

В компании ожидают, что система маркировки и идентификации рельсов будет такой, что работники железных дорог смогут в режиме реального времени «получать всю необходимую информацию о конкретном рельсе и фиксировать возможные дефекты». Для этого технологическое решение должно быть интегрировано со всеми средствами диагностики и путевыми машинами, считают в РЖД.

Постоянный мониторинг нужен для того, чтобы получать информацию о состоянии рельсов, а также для оценки того, как скоро путям потребуется ремонт или замена, подчеркнули в компании.

Эксплуатационная длина железных дорог России — 85,5 тыс. км.

РЖД являются крупнейшим постоянным заказчиком рельсов в стране, закупающим их в больших объемах и со значительной скидкой, говорил ранее РБК представитель компании. В 2018 году компания приобрела в «ЕвразХолдинге» около 776 тыс. т рельсов, а у «Мечела» — 210 тыс. т, следует из материалов компании.

<https://www.rbc.ru/business/19/07/2019/5d3055fa9a794771b5131d92>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРОЕКТ ЗАКОНА О СНИЖЕНИИ ШТРАФА ДЛЯ Ж/Д ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПРИНЯТ ВО II ЧТЕНИИ

Госдума принял во втором чтении депутатский законопроект о снижении ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов железнодорожным транспортом.

Законопроект предполагает снижение ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов или порожнего подвижного состава, сокращение пеней за каждые сутки просрочки с 9% до 6%, а также ограничение максимального размера такой ответственности величиной в 50% платы за перевозку (в настоящее время действует норма 100%). Инициатива предполагает «выравнивание условий работы железнодорожного перевозчика по сравнению с условиями, действующими для перевозчиков на других видах транспорта» и «гармонизацию ответственности».

Действующий в РФ размер ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов во внутреннем сообщении больше установленного международными соглашениями (в том

числе с Финляндией): 6% платы за их перевозку за каждые сутки просрочки, но не более 30% платы за перевозку. В отдельных странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) она также составляет 5-6% платы за перевозку за каждые сутки просрочки (Казахстан - 5%, Белоруссия - 6%) и ограничен максимальным пределом в 50% провозной платы (Казахстан - 50%, Белоруссия - 30%).

В случае принятия закон вступит в силу со дня официального опубликования.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ИДЕЯ ФАС ВЫВЕСТИ РЖД С РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НЕ ОТВЕРГАЕТСЯ, НО ЕЕ НЕТ В БЛИЖАЙШИХ ПЛАНАХ КАБМИНА - АКИМОВ

Правительство РФ не отвергает предложение главы ФАС Игоря Артемьева вывести ОАО «РЖД» с рынка грузовых вагонов, но оно требует слишком глубокого анализа и проработки, чтобы говорить о его реализации в ближайшей перспективе, заявил вице-премьер **Максим Акимов**.

«Мы не отвергаем сходу никаких решений, но это решение, которое подлежит очень глубокой экспертно-аналитической проработке. И о том, что это в горизонте ближайших действий правительства, говорить не приходится», - сказал журналистам **Акимов**.

Он пояснил, что эта идея «касается модели функционирования очень многих рынков, модели функционирования компании».

Ранее газета РБК сообщила со ссылкой на письмо Игоря Артемьева, направленное в адрес первого заместителя председателя правительства - министра финансов Антона Силуанова, что ФАС предложила вывести ОАО «РЖД» с рынка грузовых вагонов.

В письме Артемьев предлагает «обеспечить полный выход РЖД из рынка услуг по предоставлению вагонов путем продажи бизнеса «Федеральной грузовой компании» (ФГК, дочка «РЖД») или сдачи в аренду ее вагонного парка (более 130 тыс. вагонов)», - пишет издание со ссылкой на копию документа. По мнению Артемьева, РЖД от продажи этих активов может получить свыше 150 млрд руб. на развитие инфраструктуры.

ФАС считает, что присутствие РЖД на рынке грузовых вагонов приводит к ограничению конкуренции и удорожанию услуг на рынке железнодорожных перевозок. «Считаем целесообразным сократить присутствие РЖД в конкурентных сегментах рынка железнодорожных перевозок и сконцентрироваться на вопросах развития инфраструктуры», - написал Артемьев Силуанову.

При этом высокие цены на железнодорожные перевозки негативно влияют на строительную отрасль, создавая условия для удорожания комплексного плана строительства и модернизации инфраструктуры, рассчитанного до 2024 года, считает Артемьев.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6677313>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ТРАНСКОНТЕЙНЕР И MAERSK ДО КОНЦА ГОДА ЗАПУСТЯТ РЕГУЛЯРНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ СЕВЕРО-ВОСТОКОМ КНР И ЦЕНТРОМ РФ

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) совместно с датской Maersk отправило пилотный контейнерный поезд между китайским Далянем (провинция Ляонин) и станцией Вороты́нск (Калужская область), сообщил ж/д оператор.

Первый поезд, в составе которого 50 сорокафутовых контейнеров с автокомплектующими китайской компании Brilliance, прибыл на станцию Вороты́нск 18 июля.

Maersk впервые предложил своим клиентам сквозную перевозку из Китая в европейскую часть России в составе контейнерного поезда, говорится в сообщении.

«Планируется, что отправки будут осуществляться на регулярной основе», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе «Трансконтейнера».

По словам источника агентства в контейнерной отрасли, запуск регулярного сервиса по маршруту планируется до конца года. Предполагается, что он станет альтернативой морскому контейнерному сервису Maersk, добавил он.

«Сотрудничество с Maersk является примером современной интегрированной логистической услуги, удовлетворяющей запросы клиентов в высокой скорости и надежности перевозок. Обладая крупнейшим на территории СНГ парком фитинговых платформ и развитой терминальной сетью, «Трансконтейнер» активно расширяет географию своего бизнеса. Практика организации железнодорожных поставок автокомплектов из стран Азии по территории России уже доказала их эффективность, высокую скорость и безопасность», - заявил в этой связи генеральный директор «Трансконтейнера» Вячеслав Сараев, слова которого приводятся в сообщении.

«Мы уверены, что данный маршрут перевозки между северо-восточным Китаем и центральной Россией, который мы развиваем в партнерстве с компанией «Трансконтейнер», сможет обеспечить нашим российским и зарубежным клиентам устойчивое транзитное время и высокий уровень сервиса», - сказал генеральный директор Maersk Eastern Europe Жолт Катона. «Новый поезд предлагает отличную альтернативу для грузовладельцев, которые заинтересованы в ускоренной доставке, и сможет органично дополнить линейку сервисов Maersk как глобального интегратора контейнерных перевозок на российском рынке», - добавил он.

Maersk - судоходное подразделение датской A.P. Moeller-Maersk A/S, мирового лидера в контейнерных перевозках и в управлении портами. Группе принадлежит более 70 контейнерных терминалов по всему миру. Также она владеет рядом крупнейших в мире судов-контейнеровозов, а в целом ее флот насчитывает около 786 судов.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у «дочки» РЖД - АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

ТАСС; 2019.07.19; ПАССАЖИРОПОТОК В ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДАХ ДАГЕСТАНА ВЫРОС НА ТРЕТЬ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА

Количество пассажиров в пригородных поездах Дагестана в первом полугодии текущего года выросло на треть по сравнению с прошлым годом и составило более 314 тыс. человек. Об этом сообщается в четверг на сайте Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

"В первом полугодии 2019 года пригородными поездами по территории Республики Дагестан было перевезено более 314 тыс. пассажиров. Это на 31,6 % больше, чем за аналогичный период прошлого года", - говорится в сообщении. Отмечается, что Дагестан является единственным регионом Юга России, где в последние годы удалось достичь "значительного роста числа пассажиров в пригородном сообщении".

"В 2018 году электричками в границах республики перевезено свыше 561 тыс. человек, что на 56% больше, чем годом ранее. Это было обусловлено ускорением пригородных поездов, а также переходом с зонального на покилометровый тариф, что значительно снизило стоимость проезда на определенных участках", - пояснили в компании.

В феврале на Российском инвестиционном форуме в Сочи генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и глава Дагестана Владимир Васильев подписали рассчитанное на 2019-2024 годы соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области развития железнодорожного транспорта.

"В рамках сотрудничества по данному соглашению с 8 апреля на маршрутах Дербент - Граница и Махачкала - Хасавюрт начали ходить еще две пары электричек. Теперь в границах субъекта федерации семь пар пригородных поездов. Самый востребованный маршрут у пассажиров республики Махачкала - Дербент", - сообщается на сайте.

Компанией-перевозчиком на территории Дагестана является дочернее общество РЖД АО "Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания", которое осуществляет пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на территории

семи субъектов РФ: в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях, республиках Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная Осетия-Алания и Дагестан.

<https://tass.ru/ekonomika/6677113>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НА 20,9 МЛН ТОНН

Премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил изменения в схему территориального планирования РФ, документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации в четверг.

Согласно документу, в схему включено строительство терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) в бухте Ура в Мурманской области мощностью 20,875 млн тонн в год для «НОВАТЭКа».

Ранее сообщалось, что проект включает строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой инфраструктуры.

Предварительная оценка стоимости реализации инвестиционного проекта - 70 млрд рублей, в том числе 900 млн рублей - в объекты федеральной собственности.

Срок реализации - 2023 год. В том числе первый пусковой комплекс объектов частной собственности (силами ООО «НОВАТЭК-Мурманск») перегрузочного комплекса намечено построить в период 2020-2022 годов, второй пусковой комплекс - в 2020-2023 годах. Строительство объектов портовой инфраструктуры, относящихся исключительно к федеральной собственности, должно уложиться в 2020 - 2021 годы.

В рамках проекта планируется рассмотреть возможности использования перегрузочного комплекса для газификации Мурманской области.

Терминал строится для перевалки СПГ, который будет производиться «НОВАТЭКом» (МОЕХ: NVTK) в Арктике, из танкеров ледового класса в конвенционные суда для повышения экономической эффективности транспортировки.

Ранее сообщалось, что партнер и акционер «НОВАТЭКа» французская Total купит 10% в Мурманском терминале. Источники «Интерфакса» сообщали, что переговоры об участии в строительстве терминала в Мурманске велись с сингапурским суверенным фондом Temasec, CNPC. Сам «НОВАТЭК» подтверждал переговоры также с японской MOL, материнская компания которой вошла в СПГ-проект «НОВАТЭКа» «Арктик СПГ 2».

«НОВАТЭК» с той же целью планирует построить аналогичный терминал и на другом конце Северного морского пути - на Камчатке.

ТАСС; 2019.07.18; РОСАТОМ И «ЗВЕЗДА» В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДПИШУТ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР»

Контракт на строительство атомного ледокола «Лидер» между госкорпорацией «Росатом» и судостроительным комплексом «Звезда» будет подписан в ближайшее время. Менеджмент завода подтверждает ввод ледокола в ранее оговоренные сроки - 2026-2027 годы, сообщил журналистам глава Росатома Алексей Лихачев.

«Что касательно ледокола «Лидер» с 2026-2027 годом - это подтверждено руководством «Звезды». Мы сейчас контракт подпишем», - сказал Лихачев.

При этом он не уточнил, на какой верфи могут быть построены четыре ледокола на СПГ для проходки от Обской губы до Карского моря, строительство которых обсуждает Росатом с «Новатэком». «У нас не закончена дискуссия с «Новатэком» на этот счет», - отметил глава Росатома.

Ожидается, что ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров. Ранее Лихачев в интервью ТАСС говорил, что Росатом оценивает стоимость создания первого атомного ледокола нового поколения «Лидер» в 120 млрд рублей в ценах 2019 года. Минпромторг отмечал, что предельная стоимость составляет 127,5 млрд рублей.

Осенью 2018 года «Новатэк» и Росатом подписали меморандум о формировании совместного предприятия для создания флота ледоколов на сжиженном природном газе.

Документ закрепляет намерения сторон по сотрудничеству в области совместной разработки, финансирования и реализации проекта по созданию флота ледоколов на СПГ для обеспечения ледокольной проводкой судов арктических СПГ-проектов «Новатэка» в замерзающих акваториях Северного морского пути, а также строительства судов портового флота и снабжения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/719679>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.07.18; ГЛЯДИМ В КАНАЛ, КАК В ЗЕРКАЛО...

В нем отражаются основные достижения и проблемы внутреннего водного транспорта.

Река манит...

Набирающую ход речную навигацию коллектив ФГБУ «Канал имени Москвы» – крупнейшего водно–транспортного и водохозяйственного комплекса, выполняющего функции органа государственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах РФ, встретил уверенно. С Северного речного вокзала отправились в рейсы до Твери, Мышкина, Углича и Плеса круизные лайнеры «Михаил Булгаков», «Константин Симонов», «Дмитрий Фурманов» и «Лебединое озеро». В основном это туры выходного дня, которые весьма популярны у москвичей.

Помимо традиционных маршрутов в путеводителях появляются новые. Как отмечают эксперты, востребованность путешествий по рекам России стабильно растет. За последние три года речной турпоток увеличился на 20% и составил в навигацию–2018 около 290 тыс. человек.

Руководитель ФГБУ Герман Елянюшкин на одной из встреч с журналистами констатировал, что популярность речных круизов растет с каждым годом на 7–15%. Стабильно высокой остается и загрузка рейсов: она превышает 90%. Это подтверждает растущий интерес к путешествиям по рекам как виду отдыха. Ведь современный круиз – это экскурсионный тур с проживанием в комфортных каютах по принципу «все включено». При этом туристам не надо прилагать особых усилий, чтобы посетить достопримечательности в разных городах и организовать свой досуг – все уже продумано и подготовлено.

Высокий спрос на сезон–2019 перевозчики прогнозировали еще в июле прошлого года. Также наблюдался предновогодний всплеск интереса к покупкам речных круизов. В марте круизные компании и туроператоры фиксировали пиковую загрузку при бронировании продолжительных рейсов – от 12 дней, а также туров между столицами (Москва – Санкт–Петербург). Весной здесь было раскуплено около 70% кают. Не ослабевает спрос на речные путешествия и сегодня.

Особое внимание путешественники уделяют круизам между Москвой и Санкт–Петербургом с посещением Углича, Мышкина, островов Валаам и Кижы. На северо–западном направлении настоящая охота ведется на тур из Москвы до Соловецких островов. Другим популярным направлением являются круизы по Волге с посещением Костромы, Ярославля, Казани, Нижнего Новгорода, Волгограда и Астрахани.

Основными круизными операторами в столичном регионе являются компании, входящие в некоммерческое партнерство «Речной альянс»: «Водоходъ», «Мостурфлот» и «Созвездие». Эти судоходные компании вместе занимают около 80% круизного рынка России.

По мнению специалистов канала, несмотря на устойчивый рост речного турпотока, он составляет всего 0,6% от 48 млн резидентов Московской агломерации: здесь проживают около 30 млн человек, еще 18 млн – туристы. В сегменте круизов есть серьезный потенциал для развития. Сейчас стоит задача – познакомить с речным транспортом и отдыхом на воде всех россиян. Отправляться в круизы по водным путям Московского бассейна должны не менее 1 млн человек в навигацию, а не нынешние 300 тыс. **Минтранс России, Росморречфлот** и ФГБУ «Канал имени Москвы» вместе с партнерами–перевозчиками делают все возможное для того, чтобы к речным путешествиям приобщалось как можно больше людей, и прежде всего, конечно, молодежь.

ГТС не подведут

К новому сезону речных перевозок коллектив ФГБУ подготовил и отладил комплекс гидротехнических сооружений. Зимой здесь провели плановый ремонт и профилактику. Межнавигационный период – пять зимне-весенних месяцев – единственно возможное время для осмотра и ремонта речной инфраструктуры, свободной от судов. Соответствующие работы проводятся круглый год, но с конца ноября до середины апреля – на самых важных участках, которые нельзя задействовать в навигацию без ее приостановки в режиме чрезвычайной ситуации. Речь идет о судоходных сооружениях, шлюзах, их бетонных и железобетонных конструкциях, подводных элементах, водопроводных галереях, электротехническом и механическом оборудовании.

К началу навигации–2019 выполнены ремонтно–профилактические работы на 25 стратегически важных объектах, от которых зависят безопасность судоходства в Центральной России и бесперебойное водоснабжение столицы.

К новому сезону подготовили также навигационные знаки, которые указывают судоводителям путь и помогают капитанам не выходить за пределы судового хода, не сесть на мель.

В настоящее время коллектив учреждения приступил к реализации проекта комплексной модернизации гидротехнической инфраструктуры Московского бассейна. В течение ближайших шести лет планируется капитально отремонтировать и реконструировать основные объекты, обеспечивающие судоходство и водоснабжение в Центральной России. За более чем 80 лет безаварийной эксплуатации канала все его механизмы и сооружения работают исправно, но нуждаются в масштабном перевооружении. Последние десятилетия крупнейшая водная магистраль страны была хронически недофинансирована. Работники канала уверены, что благодаря реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры ситуация изменится.

За исключением дамбы в Тушино, где в январе этого года произошла авария из-за некачественного проектирования и строительства в 2000 году автомобильного тоннеля, все объекты канала находятся в работоспособном состоянии и не представляют угрозы для безопасности. Из 232 сооружений лишь 104 являются напорными, то есть держат напор воды: это, например, дамбы, каналы, плотины, шлюзы. Они являются опасными только гипотетически, так как в случае прорыва на этих объектах может произойти гидродинамическая авария. Но это только гипотетически.

Все эти объекты имеют декларации безопасности Рос-транснадзора. Для этого они регулярно – каждые три–пять лет – проходят соответствующие обследования. Только при наличии этой декларации гидросооружения могут получить разрешение на эксплуатацию. Сегодня все 104 напорных сооружения имеют соответствующие документы и годны для эксплуатации. На всех объектах в постоянном режиме осуществляются текущий и плановый ремонт, многочисленные профилактические мероприятия.

С 2013 по 2018 год на поддержание инфраструктуры канала имени Москвы было израсходовано почти 20 млрд руб., а в 2019–м на ремонт и реконструкцию выделено около 2,65 млрд руб. Тем не менее инфраструктура канала страдает от хронического дефицита финансирования, которое выделяется из федерального бюджета в виде субсидий. Так, в 2018 году для выполнения госзадания была предоставлена субсидия в размере 2,74 млрд руб., но для реализации соответствующих работ дополнительно требовалось еще 1,7 млрд руб. В 2019 году этот дисбаланс составляет 3 млрд руб. и 1,1 млрд руб. соответственно.

Реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала общей стоимостью 19,16 млрд руб. в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России позволит начать комплексную модернизацию гидротехнической инфраструктуры Московского бассейна, которая не проводилась еще с советских времен. Такой комплексный подход даст возможность обеспечить еще на долгие годы работоспособное состояние гидротехнических сооружений, продлить безопасное функционирование транспортной системы на внутренних водных путях, а также повысить надежность водоснабжения Москвы и предотвратить возникновение чрезвычайных ситуаций.

Заминка не затянется

На данный момент новый гидроузел Белоомут возведен на 90%. Уже функционирует современный шлюз и почти достроена бетонная автоматизированная плотина. Стартовавшие в 2015 году строительные–монтажные работы из-за банкротства генерального подрядчика остановились в апреле этого года. Расставшись с несостоятельным контрагентом, ФГБУ рассчитывает завершить стратегический инфраструктурный проект в сжатые сроки. Все объекты уникального гидротехнического комплекса будут сданы в эксплуатацию в 2020 году.

В 2017 году завершился первый этап реконструкции, который включал в себя строительство судоходного шлюза и первой очереди плотины. В 2018 году планировалось доделать плотину, систему транспортной безопасности и мониторинга инженерии, а также провести благоустройство территории гидроузла и демонтировать старые гидросооружения.

Возникшие у генподрядчика проблемы не позволили закончить реконструкцию Белоомута в заявленные сроки. Строительные–монтажные работы продолжались до конца марта 2019 года. К тому времени завершалось возведение новой плотины, а весь проект реконструкции был выполнен на 90%. Работы остановились в ожидании весеннего паводка–2019.

В настоящее время ФГБУ принимает реконструируемый объект, незавершенный строительством. Также готовится конкурс по выбору нового генподрядчика в соответствии с требованиями № ФЗ–44.

Возобновить реконструкцию планируется ориентировочно в сентябре–октябре 2019 года, а завершить – в 2020 году.

Несмотря на перенос сроков сдачи нового гидроузла, федеральный бюджет не понесет потерь. Смена генподрядчика и перенос сроков завершения реконструкции Белоомута не влияют на его бесперебойное функционирование и состояние объектов. Все обязательные элементы гидроузла функционируют. Исправно работает старая плотина, которая держит необходимый уровень воды. В штатном режиме с навигации 2018 года действует и новый шлюз. Он успешно прошел два паводка и начал второй судоходный сезон. Сооружение работает без сбоев и задержки флота: шлюзование проходит каждый час, ежедневно пропускаются 40 единиц флота.

Иностранный «десант»

Усилия специалистов канала имени Москвы в немалой степени способствовали тому, что речной туризм становится все более популярным. «Заболели» им и иностранные туристы. В Москве стартовал первый в навигацию–2019 круиз с иностранцами. Теплоход «Волга Дрим» доставил их в Волгоград. Перевозчики фиксируют значительный рост объема бронирования круизных лайнеров для путешественников из других стран: они уже выкупили практически все предложенные на этот сезон туры по рекам Центральной России и закрывают сделки на 2020 год. В прошлом году доля иностранцев в речном турпотоке выросла на 6%, по водным путям Московского бассейна тогда прошли свыше 86 тыс. зарубежных гостей.

Отечественные круизные операторы, работающие с иностранными туристами, полностью сформировали свой бизнес–план на 2019 год. По данным перевозчиков, зарубежные контракты заключены на 100%.

На внутренних водных путях Московского бассейна с зарубежными путешественниками работают шесть круизных компаний: ООО «Водоходь», ОАО «Мостурфлот», ООО «СК «Созвездие» (его оператором является круизный центр ООО «Инфофлот»), а также ОАО «Донинтурфлот» («Ортодокс») и ООО «Пассажирский флот» (Viking River Cruises, Россия).

Так, в навигацию–2019 у «Водохода» подтвердились 30 тыс. иностранных пассажиров, а у «Созвездия» выкуплены 1,5 тыс. аналогичных туров. Сейчас иностранцы активно заказывают «русские круизы» на 2020 год: соответствующие продажи начались в ноябре 2018 года, отмечают специалисты в «Водоходе».

Целевая емкость этого рынка оценивается в 100 тыс. человек за навигацию. Иностранцы составляют почти треть пассажиров речных лайнеров. Несмотря на то, что участниками круизов становятся путешественники со всего мира, основной контингент – европейцы. В

основном это представители Франции, Германии, Италии и Испании – они составляют 95% пассажиров речных лайнеров.

В число путешествующих по рекам России традиционно входят американцы, австралийцы, новозеландцы и китайцы. Так, представители КНР (индивидуальные и групповые туристы) демонстрируют устойчивый рост на 20–25% в год.

Популярность речного транспорта связана с его экологичностью и комфортабельностью. Для многих участников круизов по нашим рекам уже традицией стало отдыхать в плавучем оте-

ле, знакомясь с достопримечательностями по пути следования теплохода. Нередко они повторяют уже пройденный маршрут или открывают для себя новые направления в России.

Рост иностранного турпотока, конечно, дает стимул для развития рынка круизов и речного туризма. Но эта динамика пока остается в пределах статистической погрешности. Ведь даже 100 тыс. пассажиров – это лишь 0,5% от всего объема туристов (в среднем 18 млн человек), которые приезжают в Москву и могут отправиться в круиз из Порта пяти морей. Здесь есть серьезный потенциал роста. Он обусловлен также пропускной возможностью гидротехнических сооружений канала.

Рукопожатие с бизнесом

ФГБУ вносит свой вклад в развитие бизнеса в грузоперевозках. Например, канал имени Москвы и ООО «ЯрПесок–97» заключили долгосрочное соглашение о сотрудничестве. Оно предусматривает создание современной инфраструктуры для добычи, перевалки, транспортировки и продажи нерудных строительных материалов в Центральном регионе России. Это партнерство, а также участие Национальной ассоциации судовладельцев позволит сделать рынок нерудных строительных материалов на реке прозрачным и увеличить объем грузоперевозок в Московском бассейне.

Подписанное соглашение предусматривает разработку лицензированных месторождений НСМ в русле реки Волги в районе Углича. Расчетный объем добычи составляет 60 млн куб. м песка, щебня и грунта. Помимо дноуглубительных работ в перспективе планируется организовать площадку для складирования и перевалки перевозимых по реке стройматериалов.

В планах также создание электронной биржи – информационно–логистической системы, которая обеспечит обработку заявок на приобретение и транспортировку грузов, поможет подобрать оптимального поставщика и произвести расчеты. Координировать проект будет Национальная ассоциация судовладельцев.

По мнению Германа Елянюшкина, создаваемая конфигурация станет моделью развития рынка НСМ на реке, позволит вывести его на качественно новый уровень.

По оценкам экспертов запасов месторождений НСМ в Угличе хватит по меньшей мере на 30 лет, поэтому важно закрепить долгосрочное партнерство с каналом имени Москвы и инвестировать средства в развитие береговой инфраструктуры. Это создаст клиентскую базу, поддержит постоянный поток грузоперевозок. Поэтапная реализация соглашения наглядно продемонстрирует, что внутренние водные пути – наиболее эффективный и экономически целесообразный ресурс.

Роковая дамба

Напомним, что недочеты при проектировании Тушинского тоннеля на Волоколамском шоссе, а также низкое качество строительно–монтажных работ и материалов при его возведении в 2000 году стали причиной январской аварии на дамбе канала имени Москвы. К таким выводам пришла межведомственная комиссия **Ространснадзора**, проводившая расследование ЧП. Завершить восстановление поврежденного гидротехнического сооружения и начать судоходство на участке между шлюзами № 7 и № 8 планируется (вернее, планировалось) в июне 2019 года. При этом сроки навигации на внутренних водных путях Московского бассейна не изменились: перевозки по рекам Центральной России стартовали по графику – 24 апреля.

1 апреля закончила свою работу МВК **Ространснадзора**, созданная 11 января для расследования причин аварии на дамбе, расположенной на участке канала между шлюзами № 7 и № 8. Внутри этого сложного гидротехнического сооружения функционируют три комплекса автомобильных тоннелей: 1937, 1971 и 2000 годов

строительства. 10 января 2019 года случилось ЧП в зоне тоннеля третьей очереди, который был возведен в 2000 году.

В результате размыва дамбы разрушился ее низовой откос, произошел провал грунта и, как следствие, нарушилась целостность напорной дамбы канала. В итоге из ее тела было вымыто около 3 тыс. куб. м грунта (сопоставимо с объемом 200 самосвалов). Для локализации аварии и ликвидации ее последствий ФГБУ за пять часов опорожнило судоходный участок между шлюзами протяженностью более 1 км, сбросив в Москву–реку около 380 тыс. куб. м воды. Благодаря оперативным действиям движение по тоннелю было восстановлено в сжатые сроки.

Для выяснения причин аварии потребовалось более двух месяцев. Проанализировав всю документацию, связанную со строительством третьей очереди Тушинского тоннеля, а также информацию, полученную в ходе проектно–изыскательских работ на месте аварии, члены **МВК Ространснадзора** пришли к выводу, что главными причинами ЧП стали неучтенные на этапе проектирования тоннеля гидрогеологические условия, а также низкое качество строительно–монтажных работ и материалов при его возведении. К тому же заказчик проекта не выполнил ряд пунктов технических условий, которые были предоставлены каналом имени Москвы в 1999 году для проектирования двухсекционного тоннеля.

Проектировщик не учел факт высокой обводненности насыпных грунтов. В итоге они оказались переувлажненными. Большая часть воды (в том числе подземного происхождения) скапливалась в песчаных пазухах между стенками тоннеля и шпунтом, которые к тому же были плохо утрамбованы и стали магистральным путем для выхода влаги наружу. Специальных устройств для пропуска воды, профильтровавшейся через дно канала, установлено не было. Не предусмотрели также и контрольно–измерительную аппаратуру, которая должна была вести мониторинг обводненности.

О низком качестве СМР говорит наполнение упорных призм дамбы песчаным грунтом вперемешку с валунами, строительным мусором и серой озерной супесью с растительными остатками. Строительный мусор, битый кирпич, куски металла и 25–сантиметровые камни обнаружили также в одной из песчаных пазух. Все это не позволило достичь качественного уплотнения и однородности грунта в теле дамбы, а спровоцировало образование трещин и провалов.

Таким же образом был сделан ключевой защитный слой – глиняный противофильтрационный экран. Где–то он вообще отсутствовал: вместо суглинка лежали переувлажненный песчаный грунт, щебень, недемонтированные сваи, балка и рельсы. Там, где экран есть, его профиль, толщина и контур не соответствуют проектным показателям, а непосредственно материалы – суглинки – не имеют нужного качества по показателям текучести и влажности.

На основании этих фактов МВК сделала вывод о том, что тоннель не был покрыт единым сплошным суглинистым слоем для обеспечения водонепроницаемой взаимосвязи экранов дамб и канала, а использованные при строительстве материалы частично имели отклонения от проектных характеристик.

Завершить восстановление поврежденного участка, как мы уже сообщили, планировалось в июне 2019 года. За основу взяты проектные решения 2000 года с доработкой и усилением отдельных узлов и элементов, обеспечивающих надежную работу глиняного экрана. Стоимость работ на аварийном участке может составить более 200 млн руб.

Что же имеем сейчас? Ввод восстановленного участка планировался на июнь 2019 года, и... вновь сообщение: 20 июня 2019 года проводились регламентные работы по наполнению канала имени Москвы в Тушино, в ходе которых была выявлена повышенная фильтрация на одном из участков. В настоящее время устраняются ее последствия и причины. Словом, прошлое не отпускает...

<http://transportrussia.ru/item/5057-glyadim-v-kanal-kak-v-zerkalo.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.19; В СЛОЖНЫХ ПОГОННЫХ УСЛОВИЯХ; СПЕЦСЛУЖБЫ СМОГУТ ОТМЕНЯТЬ ВЫЛЕТ ЛЮБЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ

В России может быть введен новый порядок допуска авиакомпаний к международным полетам. В частности, по требованию ФСБ Росавиация должна будет отменить любой международный рейс в случае «угрозы безопасности РФ». Авиакомпании при этом обяжут предоставлять подробную информацию о каждом рейсе и его пассажирах. Нарушение порядка карается лишением прав на международные полеты. Источники “Ъ” утверждают, что новые правила инициированы ФСБ. Юристы отмечают размытость формулировки «угроза безопасности», которая может подразумевать все, что угодно.

Минтранс предлагает новые правила допуска российских авиакомпаний к международным полетам. Теперь от них будут требовать не позднее чем за 30 минут до вылета направлять в Росавиацию определенные стандартные данные. Кроме того, вылет любого международного рейса может быть отменен по требованию ФСБ в случае «угрозы безопасности РФ». Проект постановления правительства об этом проходит публичные обсуждения и может вступить в силу в 2020 году.

Среди информации, которую перевозчик обязан сообщать,— количество и национальность членов экипажа и пассажиров, наименование груза, график полета с указанием пунктов посадок, пунктов и расчетного времени входа-выхода из воздушного пространства РФ и других государств.

Если авиакомпания не будет предоставлять информацию, то при повторном нарушении Росавиация обязана приостановить ее разрешение на международные полеты на месяц. Если перевозчик допускает три нарушения и более, регулятор отзывает разрешение не менее чем на год. Источники “Ъ” в отрасли отмечают, что Росавиация будет выдавать авиакомпаниям одно разрешение, то есть его отзыв блокирует все международные рейсы перевозчика.

Росавиация также получит право запрещать конкретные полеты при получении информации «об угрозе безопасности РФ» от «уполномоченного ФОИВ».

В документе не уточняется, что подразумевается под угрозой безопасности.

В **Минтрансе** и **Росавиации** отказались комментировать инициативу. Источники “Ъ” на рынке утверждают, что фактически инициатор новых правил — ФСБ, которая добивалась ужесточения правил последние три года. Собеседник “Ъ” в одной из крупных авиакомпаний отмечает, что в штате Росавиации не предусмотрены сотрудники для анализа подаваемой информации и «регулятор будет транзитом пересылать ее спецслужбам». «В России есть несколько чартерных авиакомпаний, которые летают только за рубеж. Приостановка разрешения даже на месяц будет означать для них прекращение бизнеса», — подчеркнул источник “Ъ”.

В пресс-службе авиакомпании Smartavia сказали, что сегодня перевозчики уже предоставляют в том или ином виде всю перечисленную выше информацию в «соответствующие органы» перед началом выполнения полетов или по факту их выполнения. Новые правила консолидируют поток информации в один госорган.

В компании считают, что под «угрозой безопасности» может подразумеваться безопасность граждан РФ, направляющихся в иностранные аэропорты, или самолетов российских авиакомпаний при их обслуживании за пределами страны «с точки зрения возможных противозаконных актов». В других авиакомпаниях не ответили на вопросы “Ъ”, как и в ФСБ.

Старший юрист корпоративной практики юридической компании «Кроу СиАрЭс Право» Сергей Казаков считает обоснованным то, что понятие «угроза безопасности Российской Федерации» в документе четко не определено. Предполагается, что для определения таких угроз возможно использование действующих нормативно-правовых актов, например Конституции, Воздушного кодекса и УК РФ. Он отмечает, что, руководствуясь Воздушным кодексом, авиационные власти имеют право изменять и ужесточать допуск авиaperевозчиков к международным полетам.

Партнер юридической компании НАФКО Павел Иккерт полагает, что термин «угроза безопасности РФ» можно трактовать как совокупность факторов, формирующих риски

для жизненно важных интересов личности, общества, государства. «Таковыми факторами могут быть не только техногенные, экологические, террористические, но и политические, социальные, экономические. На деле это означает практически неограниченный перечень оснований для запрета на выполнение международных полетов», — поясняет юрист.

Он добавляет, что проект постановления не меняет порядок компенсации стоимости билетов пассажирам отмененных рейсов. «Если перелет отменяют на основании допущенных эксплуатантом нарушений, ответственность ложится на него. Есть случаи, такие как запрет авиасообщения с Египтом, Турцией и Грузией, когда причины отмены перелетов не связаны с нарушением эксплуатантов. Надо полагать, в каждом конкретном случае вопрос о компенсации и недополученной прибыли перевозчиков будет решаться исходя из обстоятельств», — полагает он. При запрете полетов в Египет и Турцию авиакомпания не получали специальных компенсаций от правительства (в отличие от туроператоров в первом случае), для Грузии такая возможность обсуждается.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что перечисленная в документе информация хранится в базах данных авиакомпаний. Соблюдение новых правил потребует доработки программных продуктов, но расходы на внедрение не станут драматичными для игроков рынка.

Однако, подчеркивает глава Infomost Борис Рыбак, сегодня российские авиавласти и спецслужбы уже и так обладают достаточным объемом прав и информации, чтобы выполнять свою работу. Право на получение дополнительной информации, уверен эксперт, «должно быть тщательно проанализировано».

<https://www.kommersant.ru/doc/4034353>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА, СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.07.19; ЧЕМОДАННОЕ ПОВЫШЕНИЕ: ШТРАФЫ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ И БАГАЖА ХОТЯТ ПОДНЯТЬ В 10 РАЗ, ПОПРАВКИ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС КО ВТОРОМУ ЧТЕНИЮ ОЩУТИМО УЖЕСТОЧАЮТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Авиакомпании могут обязать выплачивать пассажирам за длительную задержку багажа или рейса неустойку в размере 3% провозной платы за каждый час просрочки. Это предусмотрено поправками ко второму чтению в законопроект, ужесточающий ответственность авиакомпаний перед клиентами, «Известия» ознакомились с документом. По словам одного из авторов поправок, члена комитета Госдумы по транспорту Максима Сураева, штрафы могут вырасти с 25 до 250 рублей за каждый час опоздания. Ужесточение ответственности авиакомпаний за задержку выдачи багажа позволит избежать ситуаций, подобных той, что недавно сложилась в Шереметьево. Правда, доказать реальную стоимость потерянного времени и моральных издержек пассажирам по-прежнему будет непросто.

За багаж ответят

Штраф за задержку рейса могут привязать к стоимости перелета, он составит 3% за каждый час просрочки. Это предусмотрено поправками ко второму чтению в законопроект, ужесточающий ответственность авиакомпаний перед пассажирами.

Сейчас размер компенсации привязан к МРОТ и составляет 25 рублей за час. Изменения в ст. 120 Воздушного кодекса об ответственности авиакомпаний за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения были приняты Госдумой (ГД) в первом чтении в декабре прошлого года. Депутаты тогда проголосовали за увеличение размера компенсации в четыре раза, до 100 рублей за каждый час просрочки.

Но и этот размер неустойки парламентарии посчитали слишком маленьким. Кроме того, указанную статью предлагается дополнить фразой: «Пассажир также вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков, причиненных в связи с просрочкой его доставки или багажа в пункт назначения, в полном объеме сверх предусмотренного настоящей статьей штрафа».

Один из авторов поправок, член комитета по транспорту Максим Сураев подтвердил «Известиям», что такие предложения внесены ко второму чтению группой депутатов от «Единой России».

— Мы предлагаем поправки в принятый в первом чтении законопроект, которым предусматривается увеличение штрафа до 100 рублей в час. Полагаем, что его нужно рассчитывать исходя из 3% от провозной платы, — сказал он.

Размер штрафа, по его словам, предложен по аналогии с уже действующим на железнодорожном транспорте в рамках закона «О защите прав потребителя».

По оценкам парламентария, исходя из средней цены авиабилетов «туда-обратно» на внутренних рейсах, штраф может составить порядка 250 рублей в час против нынешнего в 25 рублей. Причем речь впервые идет не только о компенсации за отложенный рейс, но и за просрочку доставки багажа.

— Это особенно актуально в ситуациях, когда пассажиры сутки напролет ждут свои вещи. Такая мера будет стимулировать авиакомпании работать лучше и доставлять багаж своевременно, — сказал парламентарий.

В **Минтрансе** раскритиковали подход, указанный в новой редакции законопроекта. Его реализация создаст необоснованную социальную дифференциацию пассажиров при определении и выплате штрафов за просрочку доставки и может привести к чувствительному повышению стоимости перевозки для конечного потребителя, заявили «Известиям» в министерстве. Впрочем, как показывает практика, критика ведомств не всегда ставит крест на законодательных инициативах. К примеру, Минздрав выступал против возвращения курилок в аэропорты, однако Госдума всё же приняла законопроект в первом чтении. В случае со штрафами за непунктуальность авиакомпаний депутаты также намерены продолжать отстаивать инициативу, заявил «Известиям» Максим Сураев. Он добавил, что предлагаемая ко второму чтению поправка была рассмотрена на заседании профильного комитета Госдумы с участием статс-секретаря **Минтранса** и рекомендована к принятию палатой.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» отметили, что действующие Федеральные авиационные правила (ФАП) уже предусматривают, что при задержке рейсов пассажирам должны оказываться дополнительные услуги. При этом привязывать компенсационные выплаты к стоимости перелета там считают некорректным, поскольку билеты на один и тот же рейс могут значительно отличаться по цене. Например, в зависимости от класса обслуживания или времени приобретения. Таким образом, при равных условиях задержки рейса компенсация будет разная, пояснил представитель компании. В авиакомпании также подчеркнули, что ответственность за выдачу багажа лежит на аэропорте, а не на перевозчике — сейчас правила авиакомпании не предусматривают выплату неустойки пассажирам за задержку доставки и выдачи багажа.

В других крупных авиакомпаниях на запросы «Известий» не ответили. В АК «Азимут» заявили, что «будут анализировать» изменения после их принятия.

Договор перевозки заключается именно с авиакомпанией, поэтому ответственность за доставку пассажира и багажа (и его перелет и выдачу в аэропорту) несет перевозчик, сказал «Известиям» эксперт института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко. Если задержки в доставке и выдаче багажа допущены по вине аэропорта, то авиакомпания имеет право выставить ему претензии.

Подвели грузчики

По мнению Максима Сураева, ужесточение ответственности авиакомпаний за задержку выдачи багажа позволит избежать таких ситуаций, как сложилась недавно в Шереметьево. В июне–июле в результате «багажного коллапса» в крупнейшей в России воздушной гавани тысячи рюкзаков, сумок и чемоданов не смогли вовремя улететь вместе со своими владельцами, а некоторым пассажирам на выдаче приходилось ждать по три–шесть часов. Сбои в отправке и выдаче багажа начались после того, как эти функции полностью перешли к «Шереметьево хэндлинг» — дочерней структуре аэропорта. Ранее «Аэрофлот», на который приходится порядка 80% пассажиров Шереметьево, делал это сам. В аэропорту поясняли тогда, что проблемы возникли из-за нехватки грузчиков в совокупности с техническими сложностями — в одном из терминалов сломалась транспортная лента.

В Шереметьево не стали комментировать «Известиям» предложения депутатов. Там лишь отметили, что обслуживание пассажиров и авиакомпаний, регистрация и выдача багажа в настоящее время «происходят согласно установленным технологическим нормативам».

Длительность задержки рейса легко посчитать, поскольку время вылета и прилета указано в билете, но с какого момента считать задержку багажа — не ясно. По словам Максима Сураева, для этого **министерству транспорта** придется принять соответствующий подзаконный акт.

— Если багаж признан утерянным, то вопрос о компенсации необходимо адресовать претензионным службам перевозчиков. Выплата может производиться как из расчета веса багажа, так и стоимости вещей. Это зависит от политики авиакомпаний, — сказали «Известиям» в пресс-службе Домодедово.

Представитель воздушной гавани также уточнил, что некоторые перевозчики компенсируют стоимость товаров первой необходимости, которые пассажиру потребовалось приобрести из-за задержки доставки багажа, а также могут выплатить компенсацию за каждый день задержки. Во Внуково, Пулково и Жуковском не ответили на запросы.

Строчка в кодексе

При внутреннем и международном перелете авиакомпании руководствуются разными документами, рассчитывая компенсации за задержку рейса или багажа: в первом случае — Воздушным кодексом РФ, во втором — Монреальской конвенцией, пояснила старший юрист Bryan Cave Leighton Paisner Russia Екатерина Кузнецова. По ее словам, покупая билет на внутренний рейс, пассажир может рассчитывать лишь на 25 рублей за каждый час просрочки, причем задержка менее чем на два часа не считается таковой. Если рейс международный, то компенсации значительно серьезнее — максимальная сумма составляет почти 87 тыс. рублей.

При потере чемодана стандартный набор действий для туриста: обратиться в службу розыска (lost and found) аэропорта, составить акт о невыдаче багажа, сообщить об этом перевозчику, отметила Екатерина Кузнецова. Через семь дней можно отправлять претензию в авиакомпанию и подавать иск в суд.

А вот получить компенсацию именно за задержку багажа, если он отправился вслед за вами другим рейсом, непросто даже в судебном порядке, подчеркнули опрошенные «Известиями» юристы. Даже символический штраф в 25 рублей за час задержки можно взыскать только, если она произошла по вине авиакомпании, отметил партнер адвокатского бюро «Деловой фарватер» Павел Ивченков. Юрист подчеркнул, что перевозчики очень неохотно удовлетворяют требования пассажиров о выплате компенсаций, неважно — за задержку рейса или потерю багажа.

Многие пассажиры даже при возможности не обращаются за компенсациями, отметил глава Ассоциации социальных предпринимателей, юрист Роман Алехин. Сложившаяся практика, по его словам, показывает, что в большинстве случаев граждане не получают никакого возмещения даже при задержках багажа на большой срок.

Проблемы со взысканием убытков с авиакомпаний лежат за пределами норм Воздушного кодекса, уверен Андрей Крамаренко.

— Это можно сделать в рамках Гражданского кодекса, но доказать реальную стоимость потерянного времени и моральных издержек очень сложно. Это проблема всего гражданского судопроизводства. В частности, суды не считают издержками потерянную зарплату, если вы не попали вовремя на работу (из-за опоздания рейса), — сказал он.

Для того, чтобы эти нормы начали действовать, нужно разработать отдельный законодательный акт, как это сделано в Европе, в том числе для овербукинга, а не просто изменить один абзац в Воздушном кодексе, уверен Андрей Крамаренко.

<https://iz.ru/900809/aleksandr-volobuev-angelina-galanina-sergei-izotov/chemodannoe-povyshenie-shtrafy-za-zaderzhku-reisov-i-bagazha-khotiat-podniat-v-10-raz>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ОБНОВЛЕННЫЕ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАРЕЙСОВ В ОБХОД МОСКВЫ

Правительство РФ утвердило постановление, регламентирующее правила субсидирования авиарейсов между регионами, минуя Москву.

Документ опубликован на портале правовой информации в четверг.

Как сообщалось, над изменениями правил работал **Минтранс** РФ. Теперь, согласно постановлению, авиакомпании смогут заключать договоры на участие в программе субсидирования «на соответствующий финансовый год или на плановый период» - то есть сразу на три года вместо одного по действующим правилам.

Кроме того, заявки на получение маршрута в рамках программы можно будет подавать до 1 октября вместо 1 декабря в действующей редакции.

Также проект предполагает рост субсидий для перелетов на труднодоступные территории - за счет увеличения повышающего коэффициента с 1,25 до 1,8, а для рейсов в аэропорты с годовым пассажиропотоком менее 100 тыс. человек - до 2,1. Список удаленных территорий дополнен Приморским, Хабаровским, Забайкальским краями, Амурской и Оренбургской областями, Бурятией и ЕАО.

В прошлом году глава **Минтранса Евгений Дитрих** заявлял, что ведомство намерено сдерживать стоимость авиаперелетов на Дальний Восток «коэффициентом труднодоступности». Он пояснял, что завоз керосина в дальневосточные аэропорты «оказывается дороже, чем если бы мы потребляли его в центральной России или в Сибирском округе», разница по сравнению с доступными районами составляет от 10% до 40%, что оказывает влияние на себестоимость рейса и как итог - на цену билета.

В настоящее время в РФ действуют две программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также - межрегиональных рейсов. Согласно бюджету 2019-2021 гг., авиакомпании, участвующие в программе субсидирования межрегиональных перевозок, получают за трехлетний период 25 млрд руб., в том числе в 2019 году - 7,85 млрд руб.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.18; В ГД РЕКОМЕНДОВАЛИ ПРИНЯТЬ ПРОЕКТ, РАЗРЕШАЮЩИЙ УНИЧТОЖАТЬ ДРОНЫ-НАРУШИТЕЛИ

Комитет Госдумы по безопасности и противодействию коррупции на заседании в четверг рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении доработанный законопроект, разрешающий силовикам уничтожать дроны-нарушители, инициативу планируется рассмотреть 23 июля.

Документ, разрешающий ФСО, Росгвардии, МВД и ФСБ уничтожать незаконно используемые беспилотники, был внесен в Госдуму в январе этого года, однако перед первым чтением комитет по безопасности и противодействию коррупции принял решение о доработке. Как говорил журналистам один из авторов инициативы Александр Хинштейн, проект будет доработан в части пресечения нелегального использования беспилотников в воде. Позднее депутаты Госдумы вместе с главой комитета по безопасности и противодействию коррупции Василием Пискаревым внесли обновленную версию законопроекта.

Комитет по безопасности и противодействию коррупции поддерживает законопроект и рекомендует Государственной думе принять его в первом чтении», - говорится в заключении комитета.

Из проекта решения следует, что законопроект планируется рассмотреть в первом чтении на пленарном заседании 23 июля.

Как пояснили в пресс-службе комитета по безопасности и противодействию коррупции, проектом предполагается устранить пробелы в действующем законодательстве, четко определив соответствующие полномочия ФСО, Росгвардии, МВД, ФСБ и СВР по пресечению использования БПЛА в противоправных целях.

«Цель законопроекта - дать правоохранительным органам возможность определять принадлежность дрона, связаться с внешним пилотом при любых обстоятельствах или имеющимися средствами менять траекторию полета беспилотника без его повреждения. В крайнем случае, если дрон создает опасность для жизни и здоровья граждан, важных государственных объектов, транспортной и энергетической инфраструктуры, они получают право пресекать полет беспилотного летательного аппарата», - отмечает Пискарев.

Законопроект вносит изменения в статью 18 Воздушного кодекса, определяя круг государственных органов, которые могут контролировать соблюдение правил

использования воздушного пространства в части выявления воздушных судов-нарушителей.

<https://ria.ru/20190718/1556641321.html>

ТАСС; 2019.07.19; "ПОБЕДА" ОТКРЫЛА СТОЙКИ РЕГИСТРАЦИИ ДЛЯ БЕЗБАГАЖНЫХ ПАССАЖИРОВ ВО ВНУКОВО

Лоукостер "Победа" открыл отдельные стойки регистрации для пассажиров, которые летят без багажа. Об этом журналистам сообщил официальный представитель авиакомпании. Это позволило увеличить скорость регистрации пассажиров на 20%.

"Победа" организовала во Внуково специальную отдельную зону для регистрации клиентов без багажа, увеличив пропускную способность регистрации на 20%. Более 70% клиентов не пользуется услугой провоза багажа, для них достаточно нормы бесплатной ручной клади", - сообщили в компании, уточнив, что эти стойки были открыты в начале июля.

Лоукостер "Победа" входит в группу "Аэрофлот". Парк авиакомпании состоит из 30 Boeing 737 NG. За 2018 год компания перевезла 7,1 млн пассажиров, в 2019 г. - не менее 10 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6676035>

ТАСС; 2019.07.19; "ПОБЕДА" ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НАЛЬЧИК

Авиакомпания "Победа" с конца октября возобновит рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Нальчик, сообщил ТАСС представитель аэропорта Нальчик Ислам Шомахов.

Ранее авиакомпания заявила о приостановке полетов по маршруту из-за выявленных несоответствий аэродрома сертификационным требованиям, которые не позволяют обеспечить безопасное выполнение рейсов. В апреле 2018 года в аэропорту провели плановый текущий ремонт ВПП.

"Авиакомпания "Победа" возобновляет полеты в Нальчик из Москвы (Внуково) и Санкт-Петербурга (Пулково). Полеты будут выполняться на самолетах Boeing 737-800 в компоновке 189 кресел. Билеты уже в продаже", - сказал Шомахов.

Он отметил, что полеты будут выполняться каждый день с 27 октября. Во все дни, кроме четверга, вылет из аэропорта Внуково будет осуществляться в 10:20, а вылет из Нальчика - в 13:15. По четвергам рейс из Нальчика в 11:55, из Москвы - в 09:10. Полеты в Санкт-Петербург будут выполняться с 29 октября трижды в неделю - во вторник, четверг и субботу. Вылет из Пулково планируется в 08:30, а из Нальчика - в 12:10.

Сейчас рейсы в Москву (Шереметьево) из Нальчика ежедневно выполняет "Аэрофлот" на самолетах Airbus A320.

<https://tass.ru/ekonomika/6677623>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; «ПОБЕДА» С КОНЦА ОКТЯБРЯ УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ В КИРОВ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА

Авиакомпания «Победа» в зимней программе полетов увеличит число рейсов на направлениях Москва - Киров и Санкт-Петербург - Киров, сообщает кировский аэропорт «Победилово».

Так, с 28 октября к существующим ежедневным вечерним рейсам в Москву добавятся утренние рейсы по понедельникам, средам и пятницам - вылет из Москвы в 08.00 мск, из Кирова в 10.10 мск.

С 29 октября перелеты в Санкт-Петербург будут выполняться три раза в неделю (в настоящее время два раза) по вторникам, четвергам и субботам, вылет из Петербурга в 11.10 мск, из Кирова в 13.30 мск.

Полеты авиакомпания планирует выполнять на Boeing 737-800 вместимостью 189 пассажиров. Продажа билетов уже открыта.

Согласно расписанию на сайте кировского аэропорта, в настоящее время «Победа» выполняет ежедневные рейсы на маршруте Москва-Киров. Вылет из Москвы в 20.15 мск,

из Кирова в 22.20 мск, время в пути 1 час 35 минут. На направлении до Петербурга эта авиакомпания выполняет полеты по понедельникам и пятницам, вылет из Санкт-Петербурга в 15.25 мск, из Кирова - в 17.45 мск.

Из кировского аэропорта регулярные рейсы в Москву выполняет также авиакомпания «Руслайн».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ДОПУСКОВ К РЕЙСАМ ИЗ МОСКВЫ И ЖУКОВСКОГО В МИНСК

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) оказалась от допусков к выполнению регулярных рейсов по маршрутам Москва - Минск и Жуковский - Минск, следует из приказа Росавиации.

По допуску из Москвы в Минск компания могла совершать полеты по семь раз в неделю, из подмосковного аэропорта «Жуковский» (в одноименном городе) - 14 раз в неделю.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» сообщили, что отказ от допусков не связан с тарифами в аэропорту Минска или сложностями с аккредитацией. «Никакого противодействия (с белорусской стороны - ИФ) не испытывали», - отметил собеседник агентства.

Сейчас прямые рейсы между Москвой/Жуковским и Белоруссией выполняют три авиакомпании: «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Белавиа». При этом ранее на маршрут претендовали и другие перевозчики, в том числе «Победа». Последняя неоднократно пыталась запустить рейсы из Москвы в Минск, но сначала не могла добиться аккредитации авиационных властей Белоруссии, а затем столкнулась с высокими тарифами обслуживания в аэропорту Минска.

Допуск к рейсам Москва - Минск получала и авиакомпания S7, но так и не открыла их.

Авиарегуляторы РФ и Белоруссии на консультациях в феврале договорились об увеличении частот на линии Москва - Минск до шестидесяти трех в неделю для каждой из сторон.

«Уральские авиалинии» входят в пятерку крупнейших российских авиакомпаний по объему перевозок, базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 45 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре А320, шестнадцать А321 и пять А319). Крупнейший акционер компании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ПАССАЖИРОПОТОК РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ» В I ПОЛУГОДИИ СНИЗИЛСЯ НА 3,2%

Пассажиропоток международного аэропорта «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в январе-июне 2019 года составил 1,47 млн человек, сообщается на сайте правительства региона.

Как сообщалось ранее, в январе-июне прошлого года пассажиропоток составил 1,519 млн пассажиров. Таким образом, в I полугодии текущего года данный показатель сократился на 3,2%.

Исполнительный директор Александр Серов объяснил более высокий уровень пассажиропотока в прошлом году проведением в Ростове-на-Дону матчей Чемпионата мира по футболу. «Пассажиропоток аэропорта за период проведения ЧМ-2018 составил около 250 тысяч человек. Дополнительный трафик пассажиров (болельщики, организаторы, гости) при этом составил около 150 тыс. человек, большая часть из которых пришлась на июнь», - сказал он «Интерфаксу».

По словам Серова, в структуре пассажиропотока сохраняются тенденции прошлого года. Большая часть пассажиров - 1,16 млн человек перевезены внутренними линиями. Самыми популярными направлениями остаются Москва и Санкт-Петербург.

При этом наибольшие темпы роста показывают прямые межрегиональные перевозки: за первое полугодие 2019 года пассажиропоток на прямых маршрутах вырос на 15,7% - до 356,7 тыс. человек.

Как сообщалось, аэропорт «Платов» начал обслуживание коммерческих рейсов с 7 декабря 2017 года. Старый аэропорт Ростова-на-Дону закрыт с 1 марта 2018 года.

Территорию старого аэропорта предполагается со временем интегрировать в городскую застройку.

Аэропортовый комплекс «Платов» впервые в РФ был построен «с нуля» частным инвестором - ГК «Ренова». Общий объем финансирования проекта составил 47 млрд рублей, из которых частные инвестиции - 19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)).

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПАССАЖИРОПОТОК ВДВОЕ

Авиакомпания «Азимут» в январе-июне 2019 года увеличила пассажиропоток в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 545,16 тыс. человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиаперевозчика.

Пассажирооборот вырос в 1,9 раза - до 715,244 млн пассажиро-километров. Количество рейсов увеличилось в 2,2 раза - до 6,572 тыс. отправок.

«Азимут» - региональный авиаперевозчик, базируется в аэропортах Ростова-на-Дону и Краснодара. Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года. В 2018 году было перевезено 700 тыс. человек. В 2019 году «Азимут» намерен обслужить 1,2 млн пассажиров.

Парк состоит из самолетов российского производства Sukhoi Superjet 100: сейчас их восемь, в 2019 году будет 10.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% - у совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева) и ООО «Аэрокарго+».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.18; ОДК СООБЩИЛА О ПЛАНАХ ОСВОИТЬ РЕМОНТ ГАЗОГЕНЕРАТОРА ДВИГАТЕЛЯ SSJ-100, СЕЙЧАС ЗА НЕГО ОТВЕЧАЕТ ФРАНЦУЗСКАЯ SAFRAN

ПАО «ОДК-Сатурн» («дочка» входящей в «Ростех» «Объединенной двигателестроительной корпорации», г.Рыбинск) в своем годовом отчете сообщила о планах расширения участия в программе производства российско-французских двигателей SaM146, которыми оснащаются самолеты Sukhoi Superjet 100.

В отчете перечислены три направления таких планов, одно из них - «освоение ремонта газогенератора двигателя SaM146». В этом случае компания «сможет получать дополнительный доход за счет расширения своих возможностей при ремонте двигателя в целом», говорится в материалах.

Также «ОДК-Сатурн» планирует «импортозамещение на российских металлургических предприятиях»: речь идет о локализации в РФ «изготовления материалов и заготовок, закупки по которым в настоящий момент осуществляются у сертифицированных зарубежных поставщиков». Это позволит минимизировать зависимость от иностранных партнеров, говорится в отчете.

SaM146 выпускает российско-французская компания PowerJet, учрежденная «ОДК-Сатурн» и Safran. В проекте российская сторона несет ответственность за «холодную» часть двигателя (вентилятор, компрессор, турбина низкого давления), французская - за «горячую» (газогенератор), агрегаты, а также общую интеграцию с самолетными системами. При этом несколько лет стороны ведут переговоры об увеличении уровня локализации производства двигателя в РФ. Так, два года назад глава ОДК Александр Артюхов говорил, что запланирована «двухэтапная работа»: сначала - с увеличением степени локализации до 55%, на втором этапе - до 80%. Позднее, на авиасалоне Ле Бурже-2017 президент PowerJet Марк Сорель заявлял журналистам, что СП «готово рассмотреть возможность частичной локализации в РФ «горячей части», организовав литейное производство отдельных деталей». «Мы уже начали искать партнеров в России, которые бы поставляли нам дополнительные элементы двигателя», - утверждал Сорель.

Тема «увеличения глубины локализации различных систем» и «большей вовлеченности российских поставщиков в эти процессы» обсуждалась и на Ле Бурже-2019. ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC) (ОАК) рассчитывает на

развитие кооперации с французскими партнерами, в том числе с Safran, Thales, Intertechnique, заявлял на авиасалоне глава департамента по внешним связям ОАК Дмитрий Безруков. Повышение локализации SaM146 в РФ позволит удешевить его производство: из-за того, что «горячую часть» делают французы, цена двигателя выше аналогов, соглашается источник «Интерфакса» в авиапроме. Решением могла бы стать покупка лицензии на изготовление газогенератора, но, по данным собеседника, Safran такой вариант не устраивает.

Еще одним сценарием расширения участия «ОДК-Сатурн» в программе SaM146, согласно отчету, является «поддержка малых авиакомпаний и госзаказчиков SSJ-100». Речь идет о лизинговом пуле подменных двигателей и деталей LRU (линейно-заменяемые компоненты), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ОДК. «ОДК приобретает двигатели и LRU для создания собственного пула для оказания авиакомпаниям поддержки на льготных, по сравнению с рыночными, условиях», - объяснили в ОДК схему поддержки. Лизинговый пул действует с прошлого года, в то же время газета «Ведомости» сообщала в ноябре, что подменных двигателей остро не хватает, из-за чего SSJ-100 подолгу простаивают на земле. При этом ремонт вышедшего из строя мотора стоит \$2-5 млн и длится два месяца, утверждали два собеседника газеты.

Гендиректор региональной авиакомпании «ИрАэро», эксплуатирующей SSJ-100, Юрий Лапин в интервью «Интерфаксу» в июне заявлял, что «основная проблема SSJ-100 - это его двигатели».

«По правде сказать, ни один из двигателей, с которым мы работали, не выработал своего ресурса полностью. Некоторые мы досрочно снимали с самолетов из-за выявленных конструктивных недоработок. Иногда эти двигатели были на гарантии или же не на гарантии, но с невыработанным ресурсом. В этих случаях для эксплуатанта, по условиям лизинга, предусмотрена льготная ставка, по которой он может взять новый двигатель на время ремонта своего», - говорил Лапин.

Еще недавно, по его словам, ситуация с пулом подменных моторов была «на нулевом уровне»: компания «вообще не могла от производителей получить новые двигатели». «К счастью для нас и других перевозчиков, Минпромторг и **Минтранс** предприняли немалые усилия, чтобы ситуацию изменить: это касается как предоставления новых силовых установок, так и устранения конструктивных недостатков, которые приводят к их замене. Сейчас динамика с этим позитивная, и я думаю, что совсем скоро наш вопрос с двигателями будет полностью решен», - добавлял топ-менеджер.