



Ежедневный мониторинг СМИ

22 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ИРКУТСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НАГРАДИТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА АН-24.....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ПУТИН ВСТРЕТИТСЯ С ГЛАВАМИ УГЛЕДОБЫВАЮЩИХ РЕГИОНОВ.....	4
ТАСС; 2019.08.21; ВЛАСТИ: ПЕРЕГОВОРЫ С ИНВЕТОРОМ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ.....	5
ТАСС; 2019.08.21; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА: ПЛАТНАЯ ДОРОГА ДО КАЗАНИ НУЖНА ДЛЯ РАЗГРУЗКИ РАСТУЩЕГО АВТОПОТОКА.....	5
ТАСС; 2019.08.21; ДОРОЖНЫЕ СЛУЖБЫ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ПОДЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ К ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА В ЛЕНОБЛАСТИ.....	6
ТАСС; 2019.08.21; В ПРИАМУРЬЕ ВОЗОБНОВИЛИ ПРИОСТАНОВЛЕННЫЙ ИЗ-ЗА ПАВОДКА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ.....	6
ТАСС; 2019.08.21; ГУБЕРНАТОР: ГЛАВНАЯ ТРАССА ЯМАЛА БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ОТРЕМОНТИРОВАНА ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА.....	7
КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.08.22; РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ ПРОСЯТ ЗАТОЧИТЬ ПООСТРЕЕ; БИЗНЕС-ОМБУДСМЕН ВЫСТУПИЛ С КРИТИКОЙ РЕФОРМЫ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА...8	
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2019.08.21; К ВАМ ПРИЕДЕТ ТАКСИ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ: КТО И ЗАЧЕМ ПРОДВИГАЕТ БЕСПИЛОТНИКИ; В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ НА РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПЛАНИРУЮТ ВЫВЕСТИ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ БЕСПИЛОТНИКОВ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА АВТОБУСНЫХ МЕЖДУГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК К 2021 Г.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «ГЛОСАВ» РОТЕНБЕРГА-МЛАДШЕГО СОЗДАСТ КОМПЛЕКС ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ С ТАХОГРАФОВ ДЛЯ МИНТРАНСА.13	
ТАСС; 2019.08.21; ДВИЖЕНИЕ ВНОВЬ ОТКРЫТО ПО МОСТУ НА ТРАССЕ «КАВКАЗ» В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ.....	13
ТАСС; 2019.08.21; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРАБОТАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ НАЛОГА НА ЭЛЕКТРОМОБИЛИ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗВЯЗКИ ПОД КРАСНОЯРСКОМ ЗА 2 МЛРД РУБ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; АЛТАЙ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА ТРАССЫ К ТУРКЛАСТЕРУ «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА».....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ ПОСТРОИТ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 18,8 МЛРД РУБ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СТАВРОПОЛЬСКИЙ ДОРОСТРОЙ РЕКОНСТРУИРУЕТ УЧАСТОК ТРАССЫ А-157 НА СТАВРОПОЛЬЕ ЗА 2,46 МЛРД РУБ.	16
ТАСС; 2019.08.21; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ УПУ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.08.22; ПАССАЖИРЫ В ПРИОРИТЕТЕ.....	17

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА; 2019.08.21; ЛУЧШЕ БЫ ТЕПЛЫЕ; В СТОЛИЦЕ УРАЛА ПОЯВИЛИСЬ «УМНЫЕ» ОСТАНОВКИ	19
ТАСС; 2019.08.22; ПРОЕКТ КОРРЕКТИРОВКИ ШЕСТОЙ ЛИНИИ МЕТРО САНКТ- ПЕТЕРБУРГА ВЫПОЛНИТ «СЕВЗАПИНЖТЕХНОЛОГИЯ»	20
RNS; 2019.08.21; ФАС ПРОДЛИЛА СРОК РАССМОТРЕНИЯ ХОДАТАЙСТВА ПО СДЕЛКЕ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «ВЕЗЁТ»	20
ТАСС; 2019.08.21; БОЛЬШИНСТВО АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ РФ ГОТОВЫ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПТС В СЕНТЯБРЕ	21
ТАСС; 2019.08.21; ПРЕДПРИЯТИЯ ОПК МОГУТ НАЛАДИТЬ СБОРКУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ	21
ТАСС; 2019.08.21; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С «ДЕТСКИМИ КУПЕ» ОТПРАВИТСЯ С КУРСКОГО ВОКЗАЛА В АНАПУ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КИТАЙСКОЙ ПРОВИНЦИИ ШАНЬДУН	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ЗАБАЙКАЛЬЕ ВНОВЬ ОБЪЯВИЛО АУКЦИОН НА РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д ПУТЕПРОВОДА И МОСТА ЧЕРЕЗ ИНГОДУ	23
ТАСС; 2019.08.21; ЧИСЛО ЭЛЕКТРИЧЕК НА ГОРЬКОВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД УВЕЛИЧАТ С 22 АВГУСТА	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ЦППК ВО ВЗЫСКАНИИ С МИНФИНА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2015 ГОДУ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; РОСПАТЕНТ ОТКАЗАЛ В РЕГИСТРАЦИИ ТОВАРНОГО ЗНАКА НА ПОЕЗДА «СТРИЖ», ФПК ОБЖАЛУЕТ РЕШЕНИЕ	24
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.08.22; «РОСАТОМ» НАМЕРЕН СТРОИТЬ ЛЕДОКОЛЫ «ЛИДЕР» ПО КОНЦЕССИИ; ТАК ГОСУДАРСТВО ПОДСТРАХУЕТ ДОХОДЫ ИНВЕСТОРА ПРИ ПАДЕНИИ ТРАФИКА	25
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.22; «АЭРОФЛОТ» ЛИШИЛСЯ ТОЛЬКО ОДНОГО МАРШРУТА ИЗ НАСЛЕДСТВА «ТРАНСАЭРО»; S7 ПОЛУЧИЛА ПРАВО ЛЕТАТЬ В ПАРИЖ СЕМЬ РАЗ В НЕДЕЛЮ	26
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.22; «ПУЛКОВО» МОЖЕТ ПЕРЕСТАТЬ ПРИНИМАТЬ РЕЙСЫ БАЗИРУЮЩЕЙСЯ В НЕМ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»; У ПЕРЕВОЗЧИКА ВОЗНИК ДОЛГ ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ ПРЕДОПЛАТЫ ОТ ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТА	27
RNS; 2019.08.21; В ПУЛКОВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОСТАНОВКИ ОБСЛУЖИВАНИЯ РЕЙСОВ «РОССИИ»	28
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ПУЛКОВО ПРИГРОЗИЛО «РОССИИ» ОСТАНОВКОЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ ИЗ-ЗА НЕУПЛАТЫ АВАНСА, РАНЕЕ РЕЙСЫ СОКРАТИЛА «ПОБЕДА»	29
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.22; UTAIR РАЗВОРАЧИВАЕТ МАРШРУТЫ; КОМПАНИЯ ПЫТАЕТСЯ ПОЛУЧИТЬ ДОПУСКИ «ТРАНСАЭРО» ЧЕРЕЗ ФАС	30
RNS; 2019.08.21; UTAIR ЗАВЕРШИЛА РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ОБЛИГАЦИЙ	31
RNS; 2019.08.21; ФАС НЕ ПОЛУЧАЛА ЖАЛОБУ UTAIR НА РОСАВИАЦИЮ	31
ТАСС; 2019.08.21; ДАН СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОЙ ВЗЛЕТНО- ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА	32
ТАСС; 2019.08.21; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИТ 2,6 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ В ГОД НА РЕЙСЫ «АЭРОФЛОТА» В РЕГИОН	32
ТАСС; 2019.08.21; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСК ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ВСЕПОГОДНЫМ	33

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.21; В СЕНТЯБРЕ НА КАМЧАТКЕ НАЧНУТ СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ЭКСПЕРТЫ РОСАВИАЦИИ ИЗУЧАТ СОСТОЯНИЕ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; В АЭРОПОРТАХ ТБИЛИСИ И БАТУМИ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА ДО 14% ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ С РФ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; AIR ASTANA С ЗИМНЕГО РАСПИСАНИЯ ПЕРЕВОДИТ МОСКОВСКИЕ РЕЙСЫ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В «ДОМОДЕДОВО».....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «ПОБЕДА» С ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В САМАРУ И САРАТОВ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНФОРМАЦИЮ О ДОРОГИХ БИЛЕТАХ НА SSJ100.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССЛУЖБ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СТРУКТУРА РОСАВИАЦИИ ПРЕДЪЯВИЛА АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА ИСК НА 290 МЛН РУБ. ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ИМУЩЕСТВОМ	38
RNS; 2019.08.21; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА НАЗВАЛ НЕКОРРЕКТНЫМ СРАВНЕНИЕ SUPERJET С BOEING И AIRBUS	38
RNS; 2019.08.21; СМИ УЗНАЛИ О ВОЗМОЖНОМ ДЕФЕКТЕ В ДВИГАТЕЛЕ AIRBUS A380.....	39

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ИРКУТСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НАГРАДИТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА АН-24

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко поддержал ходатайство министерства транспорта РФ о награждении членов экипажа самолета Ан-24 авиакомпании «Ангара», проявивших мужество и самоотверженность при спасении людей в аэропорту Нижнеангарска, сообщает пресс-служба правительства региона.

Ранее сообщалось, что секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак просит президента РФ Владимира **Путина** представить к награде бортпроводницу аварийно севшего в Нижнеангарске в июне Ан-24. Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков заявил, что в Кремле пока не получали предложение о представлении к награде.

«Предлагается наградить Орденом Мужества бортмеханика воздушного судна Олега Барданова и пилота-инспектора воздушного судна Владимира Коломина посмертно, медалью Нестерова - второго пилота воздушного судна Сергея Сазонова и бортпроводника Елену Лапуцкую. Письмо с поддержкой ходатайства глава региона направил в адрес министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**. К полномочному представителю президента РФ в СФО Сергею Меняйло губернатор Приангарья обратился с просьбой о согласовании наградных документов членов экипажа воздушного судна Ан-24», - говорится в сообщении.

Утром 27 июня пассажирский Ан-24 компании «Ангара» совершил аварийную посадку в аэропорту Нижнеангарска после отказа одного из двигателей. При посадке борт выехал за пределы взлетно-посадочной полосы и столкнулся со зданием очистных сооружений. Самолет загорелся, погибли пилот и бортмеханик. Восемь человек попали в больницу. В пресс-службе ЕР напомнили, что бортпроводница Елена Лапуцкая в одиночку сумела быстро открыть аварийные двери и помогла людям выбраться из салона. Благодаря этому, никто из 43 пассажиров не погиб. Командир корабля и бортмеханик погибли сразу, второй пилот покинул самолет через аварийный люк горящей кабины.

<https://ria.ru/20190821/1557738108.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ПУТИН ВСТРЕТИТСЯ С ГЛАВАМИ УГЛЕДОБЫВАЮЩИХ РЕГИОНОВ

Президент России **Владимир Путин** 22 августа в преддверии Дня шахтера встретится с главами угледобывающих регионов страны, обсудит ситуацию в угольной отрасли, а также стратегию ее развития, сообщает пресс-служба Кремля.

День шахтера в этом году в России отмечают 25 августа.

«В преддверии Дня шахтера **Владимир Путин** 22 августа встретится с руководителями угледобывающих регионов Российской Федерации, в число которых входят Кемеровская и Новосибирская области, республики Саха и Хакасия, Красноярский и Забайкальский края», - говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе президента, основной темой встречи станет текущая ситуация в угольной отрасли страны. Кроме того, собравшиеся обсудят стратегию развития угольной отрасли до 2035 года.

Также в беседе примут участие вице-премьер Дмитрий Козак, министр энергетики Александр Новак, министр транспорта **Евгений Дитрих**, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

<https://ria.ru/20190821/1557745943.html>

ТАСС; 2019.08.21; ВЛАСТИ: ПЕРЕГОВОРЫ С ИНВЕСТОРОМ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Переговоры о строительстве автомобильного обхода города Тольятти в Самарской области, являющегося частью маршрута «Европа - Западный Китай», с инвестором продолжаются. При этом строительство, на которое регион сможет получить более 2 млрд рублей, начнется до конца текущего года, сообщил ТАСС в среду министр экономического развития и инвестиций Самарской области Дмитрий Богданов.

«Вопрос заключения концессионного соглашения по строительству моста через Волгу в районе села **Климовка** находится на постоянном контроле правительства Самарской области. Предложение, с которым вышел инвестор, не в полной мере удовлетворяло интересам региона. Поэтому на данном этапе, мы ведем активную работу, чтобы найти оптимальный вариант сотрудничества с концессионером», - сказал он.

Ранее в СМИ появилась информация, что **Росавтодор** не предоставил региону средства на реализацию проекта. «Информация, приводимая СМИ о том, что **Росавтодор** не предоставил в 2019 году Самарской области 2 млрд рублей на реализацию проекта «Европа - Западный Китай», является неверной интерпретацией смысла ранее распространенного заявления Счетной палаты РФ», - сообщили в **Росавтодоре**.

Счетная палата РФ указала, что **Росавтодор** в первом полугодии 2019 года не профинансировал межбюджетный трансфер в 2 млрд рублей, который предусмотрен в 2019 году на строительство обхода Тольятти в рамках транспортного коридора «Европа - Западный Китай». При этом распоряжение о распределении этих средств в область из федерального бюджета было подписано в апреле 2019 года. Как отметили в **«Росавтодоре»**, регион получит средства после заключения концессионного соглашения.

«Строительство такого большого, стратегического для области и всей страны объекта - серьезная и большая работа всего регионального правительства. У нас нет сомнений, что итоговый договор будет учитывать интересы обеих сторон: и власти, и бизнеса», - сказал Богданов, выразив уверенность, что строительство начнется до конца текущего года.

Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу планируется начать в 2019 году и завершить к 2024 году. Проект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и предполагает строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км, которые станут частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай». Общий объем инвестиций в проект оценивается в 130 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/895767>

ТАСС; 2019.08.21; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА: ПЛАТНАЯ ДОРОГА ДО КАЗАНИ НУЖНА ДЛЯ РАЗГРУЗКИ РАСТУЩЕГО АВТОПОТОКА

Власти Татарстана считают, что строительство платной дороги из Москвы в Казань позволит разгрузить растущий автомобильный поток на трассе М7 «Волга». Республика заинтересована в этом варианте больше, чем в реконструкции действующей дороги, сообщила ТАСС заместитель руководителя пресс-службы президента Татарстана Лилия Галимова.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что Минэкономразвития РФ предложило вместо платной автодороги Москва - Казань построить новую трассу только до Владимира, а на оставшемся отрезке реконструировать существующую трассу М-7.

«Президента Татарстана Рустам Минниханов считает, что нужно исходить не из сегодняшних приоритетов, а смотреть на перспективу. Потому что дорогу строить как минимум пять лет, и через это время ситуация может быть совершенно иная, чем сейчас.

Нужно строить дорогу - своего рода дублер федеральной трассе М-7, для того чтобы разгрузить нынешний поток, в перспективе он вырастет гораздо больше. Надо вообще развести пассажирские перевозки и грузовые перевозки - это очень важно», - сказала Галимова, отметив, что та ресурсная база трассы, которая есть на сегодняшний день, уже не справляется с потоком.

Строительство платной автодороги из Москвы в Казань также предусматривает возведение нового моста через Волгу. «Нам нужен новый мост и новая дорога для того, чтобы те запросы и те масштабы, которые на сегодняшний день есть, удовлетворить. Мы, конечно, заинтересованы в проекте», - добавила Галимова.

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил Минэкономразвития совместно с Минфином, **Минтранс**ом и Минстроем создать рабочую группу и представить согласованную позицию по вопросам реконструкции федеральной трассы М7 «Волга», включая обходы городов. Правительству предстоит выбрать между полной реконструкцией М7 (этот вариант должна подготовить рабочая группа) и строительством новой платной трассы Москва - Казань, которую «Автодор» планирует реализовать в рамках проекта «Европа - Западный Китай».

Платная трасса включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года. Она позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью почти в два раза - до 6,5 часа.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/894687>

ТАСС; 2019.08.21; ДОРОЖНЫЕ СЛУЖБЫ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ПОДЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ К ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА В ЛЕНОБЛАСТИ

Дорожные службы завершили ремонт участка подъездной дороги к морскому торговому порту Усть-Луга в Ленинградской области в Лужской губе Финского залива. Работы стоимостью около 50 млн рублей выполнены по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила в среду пресс-служба губернатора и правительства области.

«Дорожники Ленинградской области завершили ремонт на участке подъездной дороги к одному из крупнейших морских портов России в Усть-Луге. Работы велись в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. <...> Заказчиком работ выступает ГКУ «Ленавтодор», стоимость ремонта - почти 50 млн рублей», - говорится в сообщении.

При проведении ремонта была использована технология укрепления грунтового основания дороги, увеличивающая прочность и срок службы земляной подушки за счет использования переработанного цемента, вяжущих присадок и асфальтовой крошки.

Перевалочная мощность морского торгового порта Усть-Луга составляет 180 млн. тонн различных грузов в год. В порту работают 12 терминалов, обеспечивающих перевалку наливных, навалочных, генеральных и контейнерных грузов. Терминалы оказывают услуги по перевалке, дополнительной обработке и хранению более 20 категорий грузов.

В 2019 году областное правительство направило более 1 млрд рублей на выполнение задач региональной составляющей национального проекта. Из них 296 млн рублей выделило **федеральное дорожное агентство «Росавтодор»** на ремонт региональных трасс. До конца 2019 года планируется восстановить 18 участков областных трасс и 13 - в муниципальных районах области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/896551>

ТАСС; 2019.08.21; В ПРИАМУРЬЕ ВОЗОБНОВИЛИ ПРИОСТАНОВЛЕННЫЙ ИЗ-ЗА ПАВОДКА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Частично приостановленный из-за паводка в Амурской области ремонт дорог возобновлен по линии национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные**

дороги». Об этом сообщил в среду ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства региона Александр Зеленин.

«Работы возобновлены на всех участках практически. Мы очень надеемся, и сегодня в большой степени есть уверенность, что закончим работы в намеченные сроки», - сказал Зеленин.

Объем выполненных работ по ремонту дорог в регионе составляет 22%, в Благовещенской агломерации - 35%.

В Амурской области из-за паводков с 25 июля действует режим чрезвычайной ситуации регионального характера. Подтоплению и разрушению подверглись территории 15 районов Приамурья, в том числе Благовещенская агломерация, оказались подтопленными 69 населенных пунктов в 20 муниципалитетах. В зону паводка попали 787 жилых домов, 4669 человек. Кроме того, подтоплены 3171 приусадебный участок, 31 социальный объект, шесть объектов коммунальной и инженерной инфраструктуры. Повреждены 13 мостов и 82 сооружения, 159 участков автомобильных дорог протяженностью более 500 км.

Благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Амурской области финансирование ремонта улично-дорожной сети Благовещенска (основного ядра агломерации) будет увеличено практически в два раза. За шесть лет область получит на эти цели около 2,5 млрд рублей. Региональный дорожный фонд Амурской области на выполнение задач по нацпроекту получил в 2019 году 476 млн рублей из федерального бюджета, кроме того регион добавит из областного бюджета 99 млн рублей.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна возрасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9% (до 260,5 тыс. км), ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/897107>

ТАСС; 2019.08.21; ГУБЕРНАТОР: ГЛАВНАЯ ТРАССА ЯМАЛА БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ОТРЕМОНТИРОВАНА ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов пообещал привести в порядок трассу Надым - Ноябрьск за четыре года. Работы требуются на дорогах общей протяженностью около 1 тыс. км, об этом сообщила в среду пресс-служба главы региона по итогам его поездки по трассе за рулем автомобиля.

«Если не случится глобальных процессов каких-то в экономике и наше бюджетное планирование останется в сегодняшних показателях, то четыре года - это срок, который я перед собой ставлю, чтобы привести дорогу в порядок. Это амбициозная задача, потому что протяженность трассы с участками, на которых потребуются работы, - около тысячи километров», - приводит пресс-служба слова Артюхова.

По словам губернатора, в некоторых местах нужен будет серьезный ремонт, а в других - строительство новых участков. «На том же участке Коротчаево - Новый Уренгой сама геометрия дороги недопустима, ее нужно сделать принципиально другой, потому что все эти петляния опасны и отражаются потом, к сожалению, в статистике дорожно-транспортных происшествий», - процитировала его пресс-служба.

Для строительства новых дорог в регионе потребуется привлечение профессионалов, добавил Артюхов. «Надо либо серьезнейшим образом менять свою механизацию, потому что ни количество техники, ни количество людей не соответствует. Либо мы будем

приглашать сюда высококлассных специалистов, чтобы поставленные сроки обеспечить», - пояснил он.

Глава ЯНАО завершил свою восьмидневную поездку за рулем по трассе Надым - Ноябрьск, связанную с реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Во время поездки Артюхов посмотрел, как выполняются работы на дорогах региона, а также заезжал в близлежащие города и проводил встречи с местным населением.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/897991>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.08.22; РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ ПРОСЯТ ЗАТОЧИТЬ ПООСТРЕЕ; БИЗНЕС-ОМБУДСМЕН ВЫСТУПИЛ С КРИТИКОЙ РЕФОРМЫ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА

Бизнес-омбудсмен Борис Титов направил главе аппарата правительства Константину Чуйченко письмо с критикой законопроектов о госконтроле и об обязательных требованиях, подготовленных Минэкономки в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности. Новые проекты должны были снизить административную нагрузку на бизнес, но сохраняют недочеты прежних редакций и в отсутствие конкретики создают возможности для произвола контролеров. Для эффективной работы над реформой омбудсмен предлагает создать при правительстве деловой совет, а себя назначить куратором пилотного проекта «регуляторной гильотины» в регионах.

Уполномоченный по делам предпринимателей Борис Титов подготовил отзыв на два ключевых законопроекта реформы контрольно-надзорной деятельности — о госконтроле и об обязательных требованиях. Письмо с рекомендациями омбудсмен направил главе аппарата правительства Константину Чуйченко, курирующему реформу. Как следует из отзыва (есть у “Ъ”), омбудсмен в целом поддерживает проекты Минэкономки при условии учета замечаний. В числе главных претензий — бланкетные нормы и лакуны, позволяющие контрольно-надзорным органам произвольно толковать положения законопроекта.

Как отмечает бизнес-омбудсмен, оценка регулирования, вводимого проектом о госконтроле, осложняется из-за отсутствия в нем поправок к действующим законам.

В то же время в аппарате уполномоченного предполагают, что многие положения проекта о госконтроле заместят принятый еще при президентстве Дмитрия **Медведева** 294-ФЗ о защите прав предпринимателей, из-за чего будут потеряны нормы о презумпции добросовестности предпринимателей, хотя их и заменит положение о толковании «всех сомнений в нарушении требований» в пользу контролируемого лица. Нынешняя редакция законопроектов оставляет на усмотрение контролеров и выбор санкций — одно и то же нарушение может повлечь как административную, так и уголовную ответственность.

Как рассказала “Ъ” глава экспертного центра при бизнес-омбудсмене Анастасия Алехнович, из-за большого количества бланкетных норм (слово «иные» упоминается в проектах 174 раза) законопроекты не смогут снизить давление на бизнес и, скорее всего, выльются в произвольное толкование контролерами существующих требований к бизнесу и создание новых. «Фактически контрольно-надзорные органы смогут инициировать новые требования и принимать активное участие в самооценке своей эффективности. Есть риск создания замкнутой системы, которая не учитывает мнения ни предпринимателей, ни потребителей», — отмечает госпожа Алехнович.

Господин Титов также указывает на коллизии между двумя проектами, возникающие из-за сужения понятия «обязательных требований» до условий, установленных нормативно-правовыми актами — при этом акты технического регулирования, в том числе СанПиНы, ГОСТы и международные стандарты, из числа обязательных требований «выпадают». В аппарате опасаются, что такой подход ухудшит санитарно-эпидемиологическую обстановку и отрицательно повлияет на экологию и промышленную безопасность. Среди

других претензий — сокращение числа оснований, влекущих недействительность проверки, и невовлеченность бизнеса в определение показателей контроля: по проекту, их ключевые виды определяются правительством, а индикативные — утверждаются и оцениваются непосредственно контрольно-надзорными органами.

Для учета мнения предпринимателей омбудсмен просит господина Чуйченко конкретизировать участие бизнеса и экспертов в КНД и актуализации обязательных требований — для этого он предлагает создать Общественный деловой совет при Дмитрии Медведеве. Кроме того, омбудсмен попросил назначить его куратором пилотного проекта по «регуляторной гильотине» (ее будут пробовать на общепите, производстве медоборудования и сельхозпродукции, виноградарстве и виноделии в регионах).

В аппарате правительства “Ъ” заявили, что правовая база для проведения пилотных проектов уже прорабатывается. Вместе с тем в аппарате правительства сообщили, что письмо бизнес-омбудсмена получили только на днях — замечания и предложения Бориса Титова, заверили в Белом доме, будут рассмотрены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4067569>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2019.08.21; К ВАМ ПРИЕДЕТ ТАКСИ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ: КТО И ЗАЧЕМ ПРОДВИГАЕТ БЕСПИЛОТНИКИ; В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ НА РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПЛАНИРУЮТ ВЫВЕСТИ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ БЕСПИЛОТНИКОВ

Еще недавно «Яндекс» обещал вывести на российские дороги сотню беспилотных автомобилей, что уже выглядело фантастикой. Теперь представители компании обещают уже тысячу таких машин в течение полутора-двух лет. Что кроется за этими громкими заявлениями, и чем грозит автомобилистам нашествие четырехколесных роботов. «Известия» поговорили с экспертами и попытались разобраться, когда к нам приедет такси без водителя.

Низкий старт

В Индексе готовности стран к использованию автономного транспорта — его второй год составляет аудиторская компания KPMG — Россия находится в самом конце. В 2018-м она занимала 18-ю строчку из 20, а в следующем — 22-ю строчку из 25, оказавшись между Венгрией и Мексикой. В лидерах — Нидерланды, Сингапур, Норвегия. США в новом индексе только четвертые, а Китай — на 17-м месте.

Лидер рейтинга, Нидерланды, совместно с соседями внедряют беспилотные технологии в грузоперевозки. И даже придумали аналог водительских прав для беспилотников. Сингапур построил целый город для испытания автономных транспортных средств. Норвегия разрешила тестирование в ряде населенных пунктов беспилотных автобусов.

Россия отстает от лидеров по уровню доступа к новейшим технологиям, качеству дорог, покрытию сетью 4G. Но при этом входит в пятерку стран, население которых готово пересесть на беспилотный транспорт.

Без водителя никак

Между тем аналитики говорят о повышенном интересе к беспилотным технологиям в России. В ноябре прошлого года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поддержал предложения НТИ «Автонет» и подписал постановление, разрешающее тестировать беспилотные автомобили на дорогах общего пользования. Кроме «Яндекса» в проекте принимают участие МАДИ, КБ «Аврора», «КамАЗ», «Иннополис» и Таганрогский университет.

Участвующий в тесте беспилотник должен быть промаркирован специальным знаком «А» и застрахован на 10 млн рублей. За рулем автономной машины должен присутствовать инструктор, который в любой момент сможет взять управление на себя.

Итоги эксперимента планируют подвести в 2022 году. В ближайшее время на дороги Москвы выедут еще 20 автомобилей беспилотников — они как раз прошли необходимую сертификацию. Помимо, МКАД и ТТК их планируют тестировать в спальных районах — Ясенево, Бутово и Коммунарке.

Позже испытания распространят на Московскую область, Санкт-Петербург, Ленинградскую, Владимирскую, Новгородскую, Нижегородскую, Самарскую области, Чувашию, Краснодарский край.

Беспилотники с препятствиями

Крупные страховщики уже приступили к разработке специальных продуктов для беспилотных транспортных средств. Кроме того, в России создадут 12 центров, обучающих управлению автономным транспортом. Проект стоимостью более 1 млрд рублей поддержала рабочая группа под председательством замглавы Минпромторга и президента НП «ГЛОНАСС».

Заметно ускорился и процесс сертификации, раньше на него уходило более 20 дней. Процедура включает только оценку технического состояния машины, то есть не отличается от проверки любого серийного автомобиля. «Яндекс» — сообщили «Известиям» в пресс-службе компании — вообще предлагает на этапе тестирования отказаться от сертификации. Ее заменит форма описания изменений в конструкции автомобиля, которую будет составлять компания, создавшая технологию, она-то и будет отвечать за безопасность во время дорожных испытаний.

Между тем, остается еще множество нерешенных проблем. Все правовые и технические аспекты эксплуатации автономных транспортных средств на дорогах общего пользования еще предстоит проработать. Со следующего года вступит в действие ГОСТ 33670-2015, ужесточающий процедуру индивидуальной сертификации. В этом случае без отдельных нормативных требований к беспилотникам будет совсем туго, считает автоэксперт и создатель сайта «Русский автомобиль» Сергей Цыганов. Кроме того, не готова инфраструктура — беспилотникам как минимум нужны выделенные трассы.

Дороги дороги

«Представьте, что в Москве появились машины которые ездят строго по правилам дорожного движения не отступая от них ни на йоту. Как только мы выпустим даже самый совершенный беспилотник, в количестве трех машин в городской поток, случится блокировка той или иной улицы — рассказал «Известиям» автоэксперт Антон Чуйкин. Он рассказал, что у «Автодора» есть тестовый участок «умной» дороги, на котором тестируют технологии связи, датчики, с которых беспилотники смогут получать информацию о загруженности трассы.

Закон 257-ФЗ об автомобильных дорогах практически никак не регулирует «цифровизацию» трасс, да и процесс этот очень затратный. По данным ассоциации «Цифровая эра транспорта», для оснащения системами «умной» дороги участка протяженностью 100 км требуется от 0,7 млрд до 1 млрд рублей. Это при том, что ежегодные бюджетные вложения в строительство и ремонт всех дорог в стране составляют порядка 1 трлн рублей.

«Власти с настороженностью смотрят на цифровизацию федеральных дорог на основе импортного программного обеспечения, считая, что нужно создавать свое. Это также затрудняет процесс. Ко всему прочему Минобороны отказалось передавать в коммерческую эксплуатацию частоты для связи 5G, на которой строится инфраструктура V2X для беспилотного городского движения — рассказал «Известиям» руководитель департамента развития новых направлений бизнеса ООО «Тошиба Рус» Владимир Максимов.

Полностью заменит водителя

Существует другая концепция развития беспилотного транспорта, и Россия вполне возможно пойдет по пути автономизации, полной замены функционала живого водителя,

считает доктор технических наук, профессор МАДИ, директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов. В этом случае беспилотный автомобиль абсолютно не привязан к каким-то электронным меткам, к маякам и к указателям, установленным на уличной дорожной сети и являющимся их неотъемлемой частью.

Такую концепцию как раз продвигает «Яндекс» — его беспилотники при планировании маршрута пользуются данными сервиса «Яндекс.Пробки», но постоянное мобильное подключение им не требуется.

«В багажнике расположен мощный компьютер, на котором проходят все вычисления. Мы не полагаемся на данные спутниковой навигации во время движения, так как их погрешность может составлять десятки метров, а нам нужна сантиметровая точность. Для локализации мы используем специальные HD-карты для беспилотников, которые делаем самостоятельно — рассказали «Известиям» в пресс-службе «Яндекса».

Для проверки и оценки результатов нужно проехать много километров в автономном режиме — а для этого как раз и нужно такое большое количество беспилотных автомобилей. В планах компании — тесты за пределами России. Для дальнейшего расширения флота «Яндекс» начал сотрудничать с Hyundai Mobis, подразделением корейского автопроизводителя. Первым итогом совместной работы стал прототип беспилотной Hyundai Sonata. Ранее автономные транспортные средства делали на базе Toyota Prius — японский гибрид позволял управлять всеми системами с помощью электронных команд, без необходимости вносить изменения в конструкцию и устанавливать дополнительные механические актуаторы.

Безопасно и выгодно?

Основная причина, по которой во всем мире работают над внедрением автономного транспорта, это безопасность. Как показывают исследования, в 9 из 10 случаев основной причиной, дорожно-транспортных происшествий является человеческий фактор. Таким образом, переход на автономный транспорт должен значительно сократить смертность.

Пока же одно ДТП с участием беспилотника производит заметно больший резонанс в обществе, чем 100 обычных, считает управляющий директор консалтинговой компании Accenture в России и Казахстане Мария Григорьева.

2025 года начнется массовая коммерциализация беспилотников. К этому времени объем их продаж превысит 40% от общего количества новых автомобилей. Стоимость беспилотного автомобиля постепенно снижается. Только за последние пару лет лидары — самые дорогие сенсоры в беспилотниках — подешевели примерно в четыре раза, а технически стали совершеннее.

«Сейчас один прототип уже обходится нам на треть дешевле, чем на первых этапах разработки, а в техническом отношении он стал значительно мощнее. Тенденция на удешевление одновременно с ростом эффективности будет сохраняться и в дальнейшем», — рассказали «Известиям» в пресс-службе «Яндекса». В компании посчитали, даже при текущей стоимости беспилотное такси будет экономически выгоднее, чем такси с водителем, при амортизации на три года.

Общественный транспорт — еще один вариант применения беспилотников, а грузовые перевозки с помощью автономного транспорта создают новый уровень развития современной логистики. И они помогут компаниям-перевозчикам существенно сократить операционные затраты.

<https://iz.ru/912316/evgenii-bagdasarov/k-vam-priedet-taksi-bez-voditelja-kto-i-zachem-prodvigaet-bespilotniki>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА АВТОБУСНЫХ МЕЖДУГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК К 2021 Г

Минтранс РФ планирует до конца 2020 года создать единую федеральную систему мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП), прототип которой испытывает ООО «Технопасс» с использованием инфраструктуры госсистемы взимания платы с грузовиков «**Платон**».

Как сообщает **Минтранс**, пилотные испытания прототипа системы прошли с 15 мая по 15 июня 2019 г. в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах на регулярных и заказных автобусных маршрутах межрегионального сообщения. Оператором эксперимента выступило ООО «Технопасс», предоставившее разработанный прототип и организовавшее взаимодействие между перевозчиками, оператором госсистемы «**Платон**» (ООО «РТ-Инвест Транспортные системы (ООО «РТИТС»)), агрегатором по продаже билетов ООО «ОднаКасса», **Ространснадзором** и подведомственным **Минтрансу** ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

«В рамках пилотного проекта продемонстрированы основные функции системы: мониторинг полного цикла пассажирской перевозки, объединения информации о перевозке и перевозчиках в единый цифровой след; сбор информации с различных систем мониторинга и контроля, а также систем регистрации пассажиров на необорудованных пунктах посадки/высадки», - отмечает **Минтранс**.

За время проведения пилота в системе зарегистрировано более 300 рейсов и свыше 3 тыс. проездных документов. Пассажирские билеты содержали QR-код с уникальным идентификатором перевозки, который однозначно позволял идентифицировать легальность перевозки и ее параметры в реальном времени.

«Результаты пилотного проекта были доложены 26 июня на заседании Государственного совета, посвященном вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения. По итогам Госсовета **Минтрансу** поручено обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля автобусных междугородних перевозок пассажиров в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на этом рынке», - отмечает министерство.

В апреле на портале regulation.gov.ru был размещен проект постановления правительства РФ о проведении эксперимента по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием единой федеральной системы. В соответствии с документом, эксперимент будет проходить до середины октября 2019 г.

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», 35% компании-оператора эксперимента - ООО «Технопасс» - принадлежит ООО «Онэлия» (гендиректор и единственный владелец - Рафаэль Мухаметшин), еще 15% - компании-оператору системы «**Платон**» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). 19 августа в капитал ООО «Технопасс» вошло ООО «Автопасс» предпринимательницы Анны Боевой с долей в 50%. ООО «Автопасс» владеет 70% в ООО «ОднаКасса» (интернет-сервис по продаже билетов на маршруты ГУП МО «Мострансавто»), 30% в котором - у Александра Зайцева. Он был гендиректором «Мострансавто» с мая 2015 г. по май 2017 г., а до этого пять лет работал министром транспорта Московской области.

Как заявлял «Интерфаксу» ранее гендиректор РТИТС Антон Замков, эксперимент «позволит учесть все предложения автоперевозчиков при создании цифровых сервисов». «Мы опираемся на наш успешный опыт использования ИТ-инфраструктуры государственной системы «**Платон**» для мониторинга иностранных автобусов в рамках Чемпионата мира по футболу 2018 года», - сказал он.

По его словам, к одному многофункциональному бортовому устройству, разработанному для повышения безопасности пассажирских перевозок, «возможно подключение целого ряда дополнительных модулей - тахографов, видеорегистраторов, терминалов оплаты

билетов, валидаторов проездных документов, датчиков пассажиропотока и комплексов биометрического контроля и распознавания лиц». «В рамках эксперимента будет использована действующая контрольная инфраструктура системы «Платон» и первый в России центр автоматической фиксации нарушений федерального охвата, созданный для **Ространнадзора**», - заключил он.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/08/21/mintrans-sozdast-edinuiu-sistemu-monitoringa-avtobusnyh-perevozok.html>

<https://rns.online/transport/Nazvani-sroki-zapuska-sistemi-monitoringa-avtobusnih-perevozok-v-Rossii-2019-08-21/>

<https://tass.ru/ekonomika/6785204>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «ГЛОСАВ» РОТЕНБЕРГА-МЛАДШЕГО СОЗДАСТ КОМПЛЕКС ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ С ТАХОГРАФОВ ДЛЯ МИНТРАНСА

ООО «Глобальные системы автоматизации» (ООО «Глосав») Игоря Ротенберга выиграло конкурс **Минтранса** РФ по созданию программного комплекса по передаче и контролю информации с тахографов, следует из материалов портала госзакупок.

В конкурсе также участвовало ЗАО «Научно-промышленная компания «Высокие технологии и стратегические системы», предложившее выполнить работы за 23 млн руб.

Как следует из опубликованных материалов госконтракта, «Глосав» до конца 2019 г. создаст за 29,7 млн руб. технологическое решение по передаче и обработке информации с тахографов между информационно-аналитической системой контроля транспортных средств в реальном времени (КИАСК-ТС-РВ), которую использует **Ространнадзор**, и автоматизированной информационной системой «Тахографический контроль» (АИС ТК) **Минтранса** РФ.

Передача информации между системами была организована в рамках контракта от ноября 2017 г. «При этом государственный контракт 2017 г. не предусматривал реализацию аналогичного взаимодействия КИАСК-ТС-РВ и АИС ТК в части тахографического оборудования, соответствующего требованиям ЕСТР (Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, и контроля соблюдения норм режимов труда и отдыха водителей)», - отмечается в тексте госконтракта.

«Глосав», созданный в 2009 г., специализируется на решениях для мониторинга транспорта на базе технологий ГЛОНАСС/GPS. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», выручка компании в 2018 году составила 3 млрд рублей, чистая прибыль - 629,8 млн рублей. С 2015 г. ее прямым владельцем является Игорь Ротенберг - старший сын Аркадия Ротенберга, владельца «Стройгазмонтажа» и ряда других активов. Ему принадлежат 23,5% компании-оператора системы взимания платы с грузовиков «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы (ООО «РТИТС»)), а также 45% ООО «Национальные телематические системы» (ООО «НТС»)), которое специализируется на разработке программного обеспечения по взиманию платы при проезде на платных участках автодорог.

ТАСС; 2019.08.21; ДВИЖЕНИЕ ВНОВЬ ОТКРЫТО ПО МОСТУ НА ТРАССЕ «КАВКАЗ» В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ

Движение открыто в Кабардино-Балкарии (КБР) по обновленному мосту на федеральной трассе Р-217 «Кавказ», сообщила в среду журналистам в специалист по связям с общественностью ФКУ Упрдор «Кавказ» Милана Тхамокова.

«Проезд по капитально отремонтированному сооружению через сухой лог на 419 км между населенными пунктами Куба-Таба и Псычох (Баксанского района КБР) запущен.

Ежедневно здесь проезжает порядка 20 тыс. автомобилей, старый мост не справлялся с современными нагрузками и нуждался в обновлении», - сказала Тхамокова.

Дорожники, подведомственные **Росавтодору**, усилили фундаменты опор, полностью заменили пролетное строение и сами опоры. «При устройстве верхнего слоя дорожного покрытия применили щебеночно-мастичный асфальтобетон. Протяженность двухполосного моста составила почти 22 м, ширина проезжей части - 7,5 м», - отметила Тхамокова.

Для обеспечения безопасности автомобилистов оборудованы 742 м барьерного ограждения и световозвращающие дорожные знаки. Для защиты от размыва земляного полотна укреплены откосы насыпи монолитным бетоном. Во избежание загрязнения окружающей среды специалисты установили очистительные сооружения.

В настоящее время дорожники демонтируют объездную дорогу, по которой ездил транспорт на время ремонтных работ. Капитально отремонтированный мост соответствует требованиям, предъявляемым к искусственным сооружениям на автомобильных дорогах II категории с четырехполосным движением.

<https://tass.ru/obschestvo/6782386>

ТАСС; 2019.08.21; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРАБОТАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ НАЛОГА НА ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

Правительство Ульяновской области разработало и согласовало поправки в региональный закон о транспортном налоге, которые предусматривают освобождение от его уплаты владельцев электромобилей. Об этом сообщил председатель правительства региона Александр Смекалин на своей странице в соцсети Facebook.

В мае председатель комитета областного парламента по бюджету и экономической политике Александр Чепухин на Международном форуме по возобновляемой энергетике ARWE (All Renewable World Energy) сообщил о намерении разработать законопроект об освобождении от транспортного налога владельцев электромобилей. По мнению Чепухина, такая мера поддержки призвана стимулировать развитие рынка электромобилей в регионе, улучшить состояние атмосферного воздуха и создать здоровую конкуренцию с автомобилями на бензине для сдерживания роста цен на топливо.

«Для стимулирования рынка альтернативного топлива мы приняли решение о предоставлении льгот по транспортному налогу для владельцев автомобилей, оснащенных только электродвигателем. Это важное экономическое направление, которое развивается во всем мире и поддерживается на уровне президента и правительства Российской Федерации», - написал Смекалин.

В пресс-службе председателя правительства региона ТАСС уточнили, что, согласно законопроекту, владельцев электромобилей планируется полностью освободить от транспортного налога. Законопроект о внесении поправок в закон о транспортном налоге будет направлен в областной парламент, где его рассмотрят на ближайшем заседании.

Смекалин отметил, что региональным правительством также принято решение увеличить квоту мощности автомобилей до 150 лошадиных сил для получения льготы по транспортному налогу семьям, воспитывающим детей-инвалидов. Ранее квота составляла 100 лошадиных сил. Эту категорию жителей также планируется полностью освободить от транспортного налога.

В Ульяновской области сейчас более 4300 таких семей. «Мы уверены, что это решение станет серьезной поддержкой для них. Большинство семей используют автомобили мощностью, превышающей 100 лошадиных сил, и ранее не имели права на льготы», - написал Смекалин.

<https://tass.ru/ekonomika/6783682>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗВЯЗКИ ПОД КРАСНОЯРСКОМ ЗА 2 МЛРД РУБ.

Федеральное управление автодорог «Енисей» (ФКУ «Управтодор «Енисей», входит в «Росавтодор») в среду объявило аукцион на строительство транспортной развязки в Емельяновском районе, на пересечении дорожного обхода Красноярска и автомагистрали «Сибирь», сообщается на сайте госзакупок.

Заявки принимаются до 10 сентября, аукцион планируется провести в тот же день.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 2,14 млрд рублей, проект будет финансироваться из федерального бюджета.

Общая длина развязки с учетом двух путепроводов составит 10,9 км. Также предполагается построить десять железобетонных водопропускных труб и провести полное обустройство нового участка автомагистрали «Сибирь»: установить ограждения, опоры освещения, светосигнальное оборудование, дорожные знаки и нанести разметку.

По условиям контракта строительно-монтажные работы необходимо начать в октябре и завершить не позднее 30 ноября 2023 года.

Управтодор «Енисей» отвечает за 1,82 тыс. км федеральных автотрасс «Сибирь» и «Енисей» на территории Красноярского края, Тувы и Хакасии, а также за состояние автомобильного подъезда от города Дудинка к аэропорту «Алыкель» (Норильск).

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; АЛТАЙ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА ТРАССЫ К ТУРКЛАСТЕРУ «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА»

Министерство экономического развития и имущественных отношений республики Алтай объявило аукцион на продолжение строительства автодороги в направлении создаваемого туристско-рекреационного кластера «Каракольские озера», где АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) планирует построить туристические объекты.

Речь идет о строительстве трехкилометрового участка автодороги «Урлу-Аспак - Каракол», стартовая цена контракта - 311,27 млн рублей, согласно материалам сайта госзакупок. Сроки приема заявок - с 21 по 29 августа, в последний день планируется подвести итоги торгов.

21 августа Республика Алтай подвела итоги другой закупки - на строительство первых двух километров автодороги «Урлу-Аспак - Каракол» с начальной ценой 751,7 млн рублей. Они были признаны несостоявшимися - заявку подала только компания «Строй НЭС-АБ», с которой и был заключен контракт по стартовой цене.

Развитие кластера «Каракольские озера» в Республике Алтай сдерживает отсутствие дорог. Пока что доставка туристов туда возможна только на вертолете или на внедорожниках. Тем не менее, горные озера посещает более 60% туристов, приезжающих в регион, то есть более 1,2 млн человек в год.

Ранее сообщалось, что в создании этого кластера планирует принять участие АФК «Система», которая уже реализовала ряд туристических проектов в республике. В апреле врио главы региона Олег Хорохордин обсудил реализацию проекта с главой Ростуризма Зариной Догузовой, замминистра экономического развития РФ Сергеем Галкиным и председателем совета директоров АФК «Система» Владимиром Евтушенковым.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ ПОСТРОИТ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 18,8 МЛРД РУБ

АО «Донаэродорстрой» (Ростов-на-Дону) стало победителем конкурса ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» по выбору подрядчика для первого этапа строительства обхода Волгограда, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград».

«17 августа подписан госконтракт на выполнение работ по строительству I этапа обхода Волгоград с подрядной организацией - АО «Донаэродорстрой». Сумма контракта - 18 млрд 830 млн рублей», - сказал представитель пресс-службы.

По его словам, строительство начнется в этом году, а завершится - в 2024 году.

Ранее сообщалось, что первый этап строительства объездной автодороги вокруг Волгограда протяженностью 12 километров начнется осенью текущего года.

Речь идет об участке от автомобильной дороги Волгоград - Октябрьский - Котельниково - Зимовники - Сальск до примыкания к федеральной трассе Р-22 «Каспий» (по направлению на Астрахань). На этом отрезке обхода Волгограда запланированы три путепровода, новый мост через Волго-Донской судоходный канал, три транспортных развязки, а также несколько площадок для отдыха водителей. Проектом также предусмотрен монтаж системы освещения общей протяженностью 26,5 км.

В настоящее время стартовало проектирование следующего этапа объездной дороги протяженностью 25,7 км. Ранее сообщалось, что проектирование второго этапа предполагается завершить в мае 2020 года, третьего - в октябре 2020 года.

Строительство обхода Волгограда - проект, внесенный правительством РФ в схему территориального планирования в 2018 году. Новая объездная дорога протяженностью 71,4 км позволит снизить нагрузку на городскую дорожную сеть, в частности, на 2-ю Продольную магистраль, по которой в настоящее время движется основной поток транзитного транспорта. Объездная трасса будет иметь четыре полосы для движения и электроосвещение на всем своем протяжении. Помимо этого, проектом предусмотрено строительство семи новых транспортных развязок, 25 мостов и путепроводов, в том числе через Волго-Донской канал. Реализацию проекта будет осуществлять подведомственное **Росавтодору** ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград».

Общая сумма инвестиций в проект оценивается в 40 млрд рублей. Новая дорога пройдет через Городищенский и Светлоярский районы с выходом на трассу Р-228 Сызрань-Саратов-Волгоград в районе поселка Ерзовка.

В ведении ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» находится 2 тыс. 79,095 км федеральных автодорог в пяти регионах страны, в том числе, 347,780 км - на территории Ростовской области. Это федеральные автодороги: А-135 подъездная автодорога к Ростову-на-Дону от М-4 «Дон» (северный, южный и западные подъезды), А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной, А-270 Новошахтинск - Майский - граница с Украиной, А- 280 Ростов - Таганрог - граница с Украиной.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СТАВРОПОЛЬСКИЙ ДОРСТРОЙ РЕКОНСТРУИРУЕТ УЧАСТОК ТРАССЫ А-157 НА СТАВРОПОЛЬЕ ЗА 2,46 МЛРД РУБ.

ООО «Дорстрой» (Ставропольский край) и ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Кавказ» **Росавтодора** заключили контракт на выполнение работ по реконструкции участка трассы А-157 в Ставропольском крае.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», контракт заключен сторонами 19 августа и действует до 30 ноября 2021 года. Его стоимость составляет 2,462 млрд рублей, в том числе НДС в размере 20%, что соответствует начальной цене контракта.

Финансирование осуществляется за счет средств федерального бюджета. Планируемые объемы бюджетных ассигнований составляют 529,236 млн рублей в 2019 году, в 2020 году - 686,362 млн рублей, в 2021 году - 1 млрд 246,178 млн рублей.

Подрядчику в срок до 30 ноября 2021 года предстоит выполнить реконструкцию автомобильной дороги А-157 «Минеральные Воды (аэропорт) - Кисловодск» на участке 36 км - 46 км.

Как сообщалось, в 2018 году Главгосэкспертиза одобрила представленный проект автомобильной дороги, идущей из аэропорта Минеральных Вод до Кисловодска. Проект предусматривает расширение участка с устройством четырехполосного движения (по две полосы в каждом направлении), выемки и насыпи грунта, оборудованием подпорных стенок, прокладку водопропускных устройств, замену моста на водопропускную трубу. Данные мероприятия позволят увеличить пропускную способность участка автодороги.

А-157 «Минеральные Воды (аэропорт) - Кисловодск» - автомобильная дорога федерального значения, проложенная в восьмидесятых годах. Трасса является наиболее коротким и удобным маршрутом от городов-курортов к аэропорту.

ООО «Дорстрой», по данным системы «СПАРК-Интерфакс», было зарегистрировано в Ставропольском крае в 2015 году, основной вид деятельности - строительство зданий, автомобильных дорог и автомагистралей. Единственным владельцем компании является Ансар Алгераев.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», в прошлом году компания заключила договор на выполнение ремонта участка автодороги А-157 «Минеральные Воды - Кисловодск» в Ставропольском крае, стоимость контракта составила 379,71 млн рублей.

ТАСС; 2019.08.21; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ УПУ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Строительство моста через реку Упу, который соединит центральную часть города Тулы с Заречьем, начнется в июле 2020 года. Об этом журналистам сообщили в пресс-службе правительства Тульской области в среду.

«Разработана дорожная карта реализации проекта. Заключение единого контракта на проектирование и строительство моста может состояться уже в конце года, начало строительства - в июле 2020 года», - говорится в сообщении.

«В соответствии с поручением главы региона принято решение строить бесплатный мост в рамках муниципального заказа. Уже создан эскизный проект и сформирован перечень земельных участков, необходимых для организации подъездных путей. Планируется, что на 60% проект будет профинансирован из регионального бюджета и на 40% - из городского», - приводит пресс-служба слова председателя правительства Тульской области Валерия Шерина.

Работы по строительству моста планируется завершить в 2021 году.

Правительство РФ в апреле выделило Тульской области дополнительно 150 млн рублей на реализацию в 2019 году национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Средства будут направлены на строительство путепровода с мостом через реку Упу в Туле.

Река Упа берет начало из озера у поселка Верхоупье на юго-востоке Тульской области. Протекает по Среднерусской возвышенности и впадает в реку Оку. Длина Упы - 345 км, ширина - 30-40 м. Глубина реки местами достигает 40 м.

<https://tass.ru/ekonomika/6784401>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.08.22; ПАССАЖИРЫ В ПРИОРИТЕТЕ

В реорганизации наземного общественного транспорта Санкт-Петербурга Смольный делает ставку на автобусы. Отказ от маршруток и переход на комфортабельный автотранспорт большой вместимости - таково главное направление транспортной реформы, оживленно обсуждаемое петербуржцами. Легкорельсовый транспорт, представленный в Северной столице трамваем, пока остается на вторых ролях из-за его дороговизны.

- Говорить, что приоритетным видом транспорта должен быть легкорельсовый транспорт, несколько преждевременно, - отметил первый заместитель председателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Андрей Семчанков. - Скоростной трамвай должен двигаться со скоростью 60-80 километров в час, быстро, на то он и скоростной. Но двигаться быстро он сможет лишь в том случае, если расстояние между остановками будет не менее 800 метров. Сегодня мы имеем расстояние между трамвайными остановками от 300 до 500 метров, и в этих условиях развивать высокую скорость трамвай просто не сможет. Кстати, в 2011 году средняя скорость движения

общественного транспорта в Петербурге составляла девять километров в час. Сейчас - уже 13. Наша задача - удержать этот уровень.

Реальная скорость движения трамвая в городе может составлять не более 13-15 километров в час, отмечает чиновник. Конечно, есть участки, где высокая скорость возможна, например между Кировским районом и Петергофом или между Красногвардейским районом и Ржевкой.

Но это лишь отдельные участки. Есть еще один способ увеличить скорость трамвая - это приоритет на перекрестках. Но такой же приоритет имеют и автобусы, стоимость которых гораздо ниже.

- Безусловно, трамвай необходимо развивать, поскольку это исторический вид транспорта, - добавляет Андрей Семчанков. - Но делать это следует на тех направлениях, где это выгодно. Сегодня рассматривается вопрос строительства трамвайной линии в Кудрово. Предпроектные работы уже выполнены, сейчас уточняются стоимость и параметры линии. Заключается концессионное соглашение по строительству трамвайных путей в Купчино, Шушары и Славянку. Предполагается строительство трамвайной линии от станции метро Южная до Колпино.

Что касается автобусов, то сегодня этот вариант считается наиболее перспективным, уверены чиновники. Он позволит снизить аварийность на дорогах более чем на тридцать процентов, даст возможность льготным категориям граждан пользоваться своими льготами на всех маршрутах. Автобусные перевозки позволят строго контролировать соблюдение графика движения.

Этот вид транспорта доступен для маломобильных категорий населения. По данным комитета по транспорту Санкт-Петербурга, вскоре на улицы города выйдут 2352 современных автобуса, выпущенные не ранее 1 января 2018 года, а значит - оснащенные «низким полом».

Железнодорожный транспорт - это не только трамвай, но и электрички, которые тоже не останутся без внимания. Правда, они имеют неоспоримый минус, а именно большой интервал движения: электричка не может ходить каждые 10-15 минут, как трамвай или автобус. Кроме того, железнодорожная сеть уже сформирована, и строить новые вокзалы вряд ли реально.

Поэтому развивать данный вид транспорта надо за счет расширения пропускной способности железных дорог. Например, в Сестрорецк ведет лишь одна ветка, и интервал движения электричек по ней не всегда устраивает местных жителей.

Вопрос строительства второго пути на сестрорецкой линии уже рассматривается. Кроме того, власти намерены «вывести» из черты города грузовой железнодорожный транспорт и возить по рельсам не грузы, а пассажиров. Подобные планы уже существуют.

Еще одна важная составляющая транспортной инфраструктуры Северной столицы - развитие парковочного пространства. Главная задача парковок заключается в том, чтобы ограничить въезд частных автомобилей в центр города, освободив улицы для общественного транспорта, пешеходов и велосипедистов. Сегодня в городе действуют 17 автостоянок на 2599 парковочных мест и 15 перехватывающих автостоянок на 1656 мест.

В дополнение к ним до конца 2019 года будут спроектированы городская автостоянка на 203 машиноместа на улице Савушкина, пять перехватывающих автостоянок на 544 машиноместа у станций метро «Улица Дыбенко», «Выборгская», «Проспект Ветеранов», «Шушары» и у железнодорожной станции Царское Село. Также предполагается ввести в эксплуатацию четыре новые перехватывающие автостоянки на 203 машиноместа у станций метро «Проспект Большевиков», «Старая Деревня», «Проспект Ветеранов» и «Ломоносовская».

Кроме того, в городе обсуждают возможность создания сети водного общественного транспорта. Напомним, что с 2010 по 2015 в Петербурге, благодаря бюджетированию, такая сеть работала. Субсидии составляли около 130 миллионов рублей в год и в итоге

оказались убыточными для города. Сейчас эксперты уверены - чтобы запустить речное такси понадобится около 30 судов. Длительность поездки не должна превышать 20 минут, а стоимость билета - 200 рублей.

Кстати

Уже седьмой пассажирский маршрут Санкт-Петербурга начал обслуживаться электробусами. С 15 августа они появились на маршруте N 32 «Троллейбусный парк N 1» - Ленинский проспект - Балтийский бульвар - ул. Маршала Казакова - проспект Героев - Ленинский проспект - конечная станция «Троллейбусный парк N 1». Санкт-Петербург стал вторым российским городом, где началась эксплуатация электробусов. Технология, примененная в Северной столице, позволяет использовать электробус без ограничений, как обычный автобус. Она не требует создания специальной инфраструктуры (зарядных станций) на улицах мегаполиса. Электробусы абсолютно независимы от контактной сети и обладают маневренностью и мобильностью обычного автобуса.

<https://rg.ru/2019/08/21/reg-szfo/v-peterburge-reorganizuiut-obshchestvennyj-transport.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА; 2019.08.21; ЛУЧШЕ БЫ ТЕПЛЫЕ; В СТОЛИЦЕ УРАЛА ПОЯВИЛИСЬ «УМНЫЕ» ОСТАНОВКИ

В центре города обустроили несколько «интеллектуальных» остановок. Как сообщили в пресс-службе мэрии, их будут тестировать в течение месяца, после чего лучший вариант поставят на поток. Корреспондент «РГ» оценил «уровень IQ» малых архитектурных форм. В планах мэрии - переоборудовать около 50 таких сооружений. Заказали два новых варианта - тюменского производства и местного, екатеринбургского. Стоимость одного образца - от 500 тысяч до миллиона рублей, но тестовые экземпляры достались даром. По словам главы города Александра Высокинского, выбрать лучший вариант власти намерены вместе с горожанами.

- Надо понять, что лучше - комплексы со встроенными мультимедийными панелями или «остановки отдельно - электроника отдельно». Либо будем ставить простенькие панели, отображающие движение транспорта, либо целые мультимедийные блоки с Wi-Fi. Но для этого нужно подумать, какими полезными сервисами мы еще сможем их дополнить, - заявил мэр.

Появление у Главпочтамта павильонов с интерактивными панелями, показывающими движение автобусов, с зарядкой для телефонов, кнопкой экстренной связи и видеокамерами екатеринбуржцы восприняли позитивно. Правда, для многолюдной толпы пассажиров сооружение маловато.

- Сидеть удобно, но мало что видно из-за боковой стенки, - пожаловалась немолодая женщина.

Павильон похож на уже существующие в городе остановки (в виде буквы «П» со стеклянными стенами). Но, увы, здесь обзор полностью перекрывает широкая боковая панель. Будь она прозрачной - другое дело, но всю ее поверхность занимает герб Екатеринбурга. Чтобы увидеть номер подъезжающего автобуса, приходится вскакивать и выглядывать.

Конечно, узнать время прибытия своего транспорта можно на специальном табло, где указаны маршрут, направление и минуты до посадки. Вот только в двузначных номерах маршрутов отображались почему-то лишь последние цифры, а на следующий день электронная доска была еще более лаконичной: «Нет сигнала», - сообщало табло пассажирам. Проверить работу бесплатной зарядки для гаджетов тоже не удалось: кабель здесь не предусмотрен.

Остановка на противоположной стороне проспекта Ленина тоже модернизирована, но это уже другой вариант - без боковых стенок. Простые плоские стеклянные панели и «жердочки» для сидения. Между ними - мультимедийная прямоугольная панель, своего

рода «гигантский смартфон», но выглядит несколько комично - к нему приделана телефонная трубка на проводе. Якобы можно позвонить бесплатно, но, сколько мы ни снимали трубку и ни касались темной панели, она не ожила.

- Остановки красивые, но, как и многие другие малые архитектурные формы в Екатеринбурге, они «сами по себе». Хорошо смотрятся на фотографиях, а пользоваться ими неудобно - как лавочками без спинки. Главное, чего ждешь от остановки, - чтобы она закрывала от ветра и не мешала обзору. Конечно, табло с движением автобусов не помешает, но все остальное вряд ли пригодится. Думаю, немногие захотят заряжать здесь гаджеты зимой, - считает студентка УрФУ Инна.

Действительно, после того, как власти города пообещали ликвидировать киоски в центре города (зимой пассажиры в ожидании транспорта часто спасались в них от холода), формат теплой остановки стал весьма актуальным. Но, увы, таких вариантов пока не предлагают. А выбирать между «умной» и «красивой» интересно только летом.

<https://rg.ru/2019/08/21/reg-urfo/v-ekaterinburge-poiavilis-intellektualnye-ostanovki.html>

ТАСС; 2019.08.22; ПРОЕКТ КОРРЕКТИРОВКИ ШЕСТОЙ ЛИНИИ МЕТРО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ВЫПОЛНИТ «СЕВЗАПИНЖТЕХНОЛОГИЯ»

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга заключил с научным институтом «Севзапинжтехнология» контракт на корректировку проектной документации по строительству Красносельско-Калининской (шестой) линии метро от станции «Казаковская» («Юго-Западная») до станции «Обводный канал - 2» с электродепо «Красносельское». Об этом сообщается в среду на сайте комитета.

«Подрядная организация [«Севзапинжтехнология»] была выбрана по итогам проведения госзакупки. Сумма контракта составляет 60,146 млн рублей», - говорится в сообщении.

Подрядчику предстоит актуализировать имеющуюся проектную документацию в связи с изменением нормативной базы. Завершить работы планируется 30 июня 2020 года.

Потребность Петербургского метрополитена в новых вагонах при открытии участка Красносельско-Калининской линии на участке от станции «Юго-Западная» до станции «Обводный канал - 2» составит 170 вагонов, сообщил ранее главный инженер - первый замначальника Петербургского метрополитена Андрей Павлов.

Ввод шестой линии запланирован на 2025 год, первый участок, предполагающий проектирование и строительство двух станций - «Казаковской» и «Путиловской» - и проходку между ними, должен быть запущен в 2022 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6786425>

RNS; 2019.08.21; ФАС ПРОДЛИЛА СРОК РАССМОТРЕНИЯ ХОДАТАЙСТВА ПО СДЕЛКЕ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «ВЕЗЁТ»

Федеральная антимонопольная служба продлила на 2 месяца срок рассмотрения ходатайства о покупке «Яндекс.Такси» активов агрегатора такси «Везет», сообщили RNS в пресс-службе ФАС.

«Продлили срок рассмотрения (ходатайства по сделке. — RNS) на 2 месяца с целью дополнительного сбора информации и анализа рынка», — пояснили в пресс-службе регулятора.

Ранее глава управления регулирования связи и информационных технологий ФАС России Елена Заева сообщала RNS, что решение по сделке будет принято после анализа рынка агрегаторов такси в середине сентября.

В середине июля «Яндекс.Такси» сообщил о планируемой сделке по приобретению активов – колл-центров и программного обеспечения – группы компаний «Везёт».

Стороны планируют закрыть сделку до конца года, при получении необходимых согласований. Помимо одобрения ФАС, для осуществления сделки сторонам следует получить согласование от Mail.Ru Group, которая в середине прошлого года

предоставляла ГК «Везет» заем, одним из условий которого тогда было согласование сделок, касающихся каких-либо активов ГК «Везет».

В начале августа глава Gett в России Максим Жаворонков раскритиковал сделку, заявив, что она может привести к монополизации рынка такси и росту тарифов на перевозки на 20%. В «Яндекс.Такси» в ответ на заявление пояснили, что не планируют менять цены и повышать комиссию в связи со сделкой.

<https://rns.online/transport/FaS-prodlila-srok-rassmotreniya-hodataistva-po-sdelke-YandeksTaksi-i-Vezyot-2019-08-21/>

ТАСС; 2019.08.21; БОЛЬШИНСТВО АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ РФ ГОТОВЫ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПТС В СЕНТЯБРЕ

Большая часть российских автопроизводителей готова перейти на оформление электронного паспорта транспортного средства (ЭПТС) с сентября. Об этом говорится в сообщении компании «Электронный паспорт» (входит в госкорпорацию «Ростех»).

В пресс-релизе говорится, что в министерстве промышленности и торговли РФ прошло совещание под председательством заместителя главы ведомства Александра Морозова с участием крупных российских автопроизводителей. В ходе него определен перечень компаний, готовых полностью или по определенным моделям перейти на оформление ЭПТС с сентября 2019 года. В список, в том числе, вошли ПАО «КамАЗ», АО «АвтоВАЗ», АО «Мерседес-Бенц Рус», ООО «Автотор Холдинг», ООО «Форд Соллерс Елабуга», ООО «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус», ООО «Хавейл Мотор Мануфэкчуринг Рус», ЗАО «ЧП «Сеспель» (производитель полуприцепов), ООО «МЗ «Тонар» (производитель полуприцепов), АО «Бецема» (производитель дорожно-строительной и спецавтотехники). В сообщении отмечается, что часть оставшихся российских автопроизводителей полностью перейдет на оформление ЭПТС с октября. Таким образом, переход состоится раньше окончания установленного Евразийской экономической комиссией переходного периода, действующего до 1 ноября 2019 года.

По оценке компании «Электронный паспорт», в настоящее время в РФ оформлено более 2000 электронных ПТС. После полного перехода производителей и импортеров на оформление ЭПТС на производимые и ввозимые в Россию автомобили ежегодно только на новые транспортные средства будет оформляться около 1,6 млн ЭПТС.

Ранее сообщалось, что с 1 ноября 2019 года планируется перейти на оформление паспортов транспортных средств только в электронном виде (ЭПТС). Их введение упростит различные виды операций с транспортными средствами - оформление, страхование, техосмотр и т. д. Кроме того, операции с ЭПТС дешевле. Так, госпошлина за выдачу и восстановление ЭПТС установлена в размере 600 рублей вместо 800 рублей за бумажный вариант, а внесение изменений оценено в 150 рублей против 350 рублей в бумажном варианте.

<https://tass.ru/ekonomika/6783426>

ТАСС; 2019.08.21; ПРЕДПРИЯТИЯ ОПК МОГУТ НАЛАДИТЬ СБОРКУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ

Предприятия оборонно-промышленного комплекса (ОПК) в Северной Осетии могут стать базовыми для производства в регионе комплектующих для электромобилей. Об этом ТАСС сообщил в среду министр промышленности и транспорта республики Хайдарбек Бутов.

«Сегодня в Северной Осетии есть шесть предприятий, которые входят в государственную корпорацию «Ростех». Они могут стать базовыми для развертывания производства отдельных узлов и комплектующих для электромобилей», - сказал министр.

Он отметил, что в республике сохранились традиции производства различных компонентов для электронной и других отраслей промышленности. Сохранены и кадры, способные работать в этом направлении.

«Сегодня рост производства сдерживается в основном экономическими факторами. Пока еще такие автомобили остаются более дорогими в сравнении с аналогами, оснащенными двигателями внутреннего сгорания. В первую очередь, это связано со стоимостью и емкостью аккумуляторов. Но человечество не стоит на месте. Мы ожидаем, что в ближайшем будущем все эти проблемы будут решены и производство таких машин будет развиваться лавинообразно», - отметил Бутов.

В настоящее время в состав госкорпорации «Ростех» входят такие предприятия Северной Осетии, как «Бином», «Топаз», «Гран», «Алагирский завод сопротивлений» и другие.

Власти Северной Осетии освободили их от налога на имущество при реализации инвестпроектов.

<https://tass.ru/ekonomika/6782513>

ТАСС; 2019.08.21; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С «ДЕТСКИМИ КУПЕ» ОТПРАВИТСЯ С КУРСКОГО ВОКЗАЛА В АНАПУ

Первый поезд с купе для пассажиров с детьми отправится в четверг с Курского вокзала в Москве в Анапу. Об этом говорится в сообщении «Федеральной пассажирской компании».

«Детское купе» - это пилотный проект ФПК. Первые оборудованные для детей места будут доступны в купейных вагонах поезда № 109В/109С сообщением Москва - Анапа, по четыре места в каждом вагоне.

«Дизайн интерьера разработан с учетом проезда в нем маленьких пассажиров. Нижние места обеспечены специальными устройствами для защиты ребенка от падения. Чтобы разнообразить досуг детей в пути, в купе предусмотрены настольные игры и игрушки», - говорится в сообщении компании.

В рамках проекта ФПК также сотрудничает с компанией «Читай-город», которая предоставила книги для создания в поезде библиотеки детской литературы.

<https://tass.ru/obschestvo/6785958>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КИТАЙСКОЙ ПРОВИНЦИИ ШАНЬДУН

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) - запустила новый транзитный сервис из г.Яньтай (провинция Шаньдун, Китай) в г.Дуйсбург (Германия), сообщила компания.

«Первый поезд с бытовой техникой, автомобильными компонентами и комплектующими для производств электроники вышел со станции 26 июля и прибыл 14 августа», - отмечает РЖДЛ.

Маршрут проходит через Монголию (провинция Шаньдун географически тяготеет именно к этому пути, а также готова предоставлять на него дополнительную субсидию). Сервис не является моноклиентским и доступен широкому кругу грузоотправителей. Планируется, что в конце III - начале IV квартала отправки поездов станут регулярными.

«Наше сотрудничество со станцией Яньтай развивается стремительно: месяц назад мы запустили сервис в Москву, а сегодня презентуем транзитный маршрут в Германию. Шаньдун занимает третье место в рейтинге ВВП провинций Китая. Это промышленно развитый регион с высоким уровнем как производства, так и потребления, что дает нам шанс на проработку вопроса обратной загрузки транзитных поездов», - отметил гендиректор РЖДЛ Вячеслав Валентик, слова которого приводятся в сообщении.

Сейчас компания также организует курсирование контейнерных поездов из различных городов провинции Шаньдун в Москву, Санкт-Петербург, Пермь и Минск. Кроме того, в августе будет открыт новый маршрут из г.Цзинань в Будапешт.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ЗАБАЙКАЛЬЕ ВНОВЬ ОБЪЯВИЛО АУКЦИОН НА РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д ПУТЕПРОВОДА И МОСТА ЧЕРЕЗ ИНГОДУ

Забайкальский центр государственных закупок повторно объявил аукцион на выполнение второго и третьего этапов реконструкции путепровода через железную дорогу и автомобильного моста через реку Ингода на въезде в поселок Дарасун Карымского района края со стартовой ценой контракта 1 млрд 103,1 млн рублей.

По данным сайта госзакупок, подрядчик обязан выполнить работы к 31 октября 2022 года. В июне Забайкальский край подвел итоги аналогичных торгов. Участие в них приняла одна компания - ООО «ТюменьСтройПроект», с которой и было решено заключить контракт по стартовой цене 1 млрд 103,1 млн рублей.

Однако «ТюменьСтройПроект» уклонился от заключения контракта, согласно протоколу, размещенному на сайте госзакупок в конце июня.

Повторные торги на реконструкцию путепровода и моста были объявлены 15 августа, но спустя трое суток отменены по решению «Службы единого заказчика» Забайкальского края. После чего 20 августа вновь был назначен аукцион. При этом в закупочной документации изменился только один пункт, согласно которому подрядчик предоставляет заказчику обеспечение гарантийных обязательств за три рабочих дня до сдачи объекта.

Прием заявок на участие в данных торгах завершится 4 сентября, в этот же день будут подведены итоги закупки.

Контракт по первому этапу реконструкции путепровода и моста на 531,97 млн рублей исполняет ООО «Фундамент» (Иркутск). Компания была единственным участником торгов.

Поселок Дарасун расположен на реке Ингода. В нем находится одноименная станция Транссибирской железнодорожной магистрали (65 км к юго-востоку от Читы).

Путепровод и мост, построенные в 1939 году, находятся в аварийном состоянии и из-за угрозы их обрушения в декабре 2018 года были закрыты.

ТАСС; 2019.08.21; ЧИСЛО ЭЛЕКТРИЧЕК НА ГОРЬКОВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД УВЕЛИЧАТ С 22 АВГУСТА

Дополнительный путь будет введен на участке Москва - Железнодорожная Горьковского направления МЖД с 22 августа. Благодаря этому между столицей и Железнодорожным увеличится число пригородных поездов, сообщила в среду пресс-служба МЖД.

«С 22 августа на участке Карачарово - Железнодорожная Горьковского направления МЖД в эксплуатацию будет введен дополнительный четвертый главный путь протяженностью 19 км, построенный в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» при софинансировании федерального бюджета и средств Москвы. За счет дополнительного пути с четверга между Москвой и подмосковным городом Железнодорожный начнут курсировать 13 дополнительных пригородных поездов», - говорится в сообщении.

Пять дополнительных «экспрессов» будут курсировать на участке Курский вокзал - Железнодорожная, из них четыре - по рабочим дням, а один - ежедневно. Восемь дополнительных поездов будут следовать по рабочим дням на участке Карачарово - Железнодорожная.

«Таким образом, станция Карачарово обретает статус зонной - она станет начальной и конечной точкой маршрута для ряда электричек», - отметили в пресс-службе, добавив, что с 22 августа скорректирован график движения некоторых электричек Горьковского направления. В частности, изменено время отправления, прибытия и количество остановок на маршруте.

Уточняется, что со станции Карачарово пассажиры могут перейти на станцию Нижегородская МЦК. Станция Карачарово была перенесена вплотную к МЦК в рамках работ интеграции с ним радиальных направлений железной дороги, на сегодняшний день там действует пересадка, организованная по временному маршруту. Однако с завершением строительства ТПУ «Рязанская» для пассажиров планируется открыть удобный переход в теплом контуре, благодаря которому пересадка будет занимать считанные минуты.

<https://tass.ru/obschestvo/6784301>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ЦППК ВО ВЗЫСКАНИИ С МИНФИНА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2015 ГОДУ

Девятый арбитражный апелляционный суд в среду подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 27 марта отказал АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) в иске к Российской Федерации в лице Минфина РФ о взыскании 1,6 млрд рублей неосновательного обогащения.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу компании.

В материалах дела говорится, что в 2015 году АО «ЦППК» осуществляло перевозку пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории ряда субъектов Российской Федерации, в том числе в Москве и Московской области.

При этом Российская Федерация приняла на себя обязательство предоставить ряду категорий граждан бесплатный проезд на пригородном железнодорожном транспорте.

В решении суда первой инстанции говорится, что Минтруд России (заказчик) и ОАО «Центральная ППК» (исполнитель) 24 марта 2015 года заключили госконтракт на оказание услуг по перевозке граждан - получателей социальной услуги железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Цена контракта составила 1,9 млрд рублей.

По мнению ЦППК, Российская Федерация не произвела полную компенсацию возникших у компании потерь в доходах, в результате чего возникло неосновательное обогащение.

ЦППК считает, что расходы, которые должна была понести Российская Федерация на обеспечение бесплатного проезда льготных категорий граждан в 2015 году, составляют 3,6 млрд рублей. В счет частичной компенсации потерь перевозчика Минфин уплатил компании 2 млрд рублей.

ЦППК работает на всех столичных направлениях, кроме петербургского, а также в ряде других регионов Центральной России. 50% минус 2 акции - у ООО «МПК».

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», МПК принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd, связываемой с Искандаром Махмудовым и Андреем Бокаревым. 25% + 1 акция принадлежат ООО «Маршрутные системы», еще 12,7% у Московской области. В июле 2018 года ЦППК выкупила 12,7% своих акций у ООО «Октопасс».

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; РОСПАТЕНТ ОТКАЗАЛ В РЕГИСТРАЦИИ ТОВАРНОГО ЗНАКА НА ПОЕЗДА «СТРИЖ», ФПК ОБЖАЛУЕТ РЕШЕНИЕ

Роспатент отказал «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД) в регистрации товарного знака скоростных пассажирских поездов «Стриж», говорится в решении ведомства.

Роспатент отказал ФПК на основании сходства «до степени смешения» с двумя другими товарными знаками, в том числе с логистической компанией «Стриж». На товарном знаке ФПК на синем фоне в белом цвете изображены птица и надпись «Стриж».

Согласно документу, заявку на регистрацию ФПК подала в конце 2017 года. Роспатент в середине февраля уже принимал решение об отказе ФПК в регистрации товарного знака в связи с его сходством с другими товарными знаками, зарегистрированными ранее. В июне ФПК отправила повторную заявку на регистрацию.

В ФПК сообщили, что компания обжалует решение Роспатента. «Документация будет сформирована как на основе имеющихся материалов, так и дополнительных, с учётом замечаний», - сообщили в ФПК.

Скоростные поезда «Стриж» (производства испанской Talgo) курсируют на маршрутах Москва - Нижний Новгород и Москва - Берлин. «Стриж» способен развивать скорость до 200 км/ч, подвижной состав оборудован системой пассивного наклона кузова, что обеспечивает экономию времени в пути и возможность проходить повороты на высоких скоростях. За один рейс поезд может перевезти более 400 пассажиров.

«Федеральная пассажирская компания» занимается перевозками в поездах дальнего следования, кроме перевозок на Сахалине и в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО «РЖД» (в высокоскоростных поездах «Сапсан» и скоростных электричках «Ласточка») и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.08.22; «РОСАТОМ» НАМЕРЕН СТРОИТЬ ЛЕДОКОЛЫ «ЛИДЕР» ПО КОНЦЕССИИ; ТАК ГОСУДАРСТВО ПОДСТРАХУЕТ ДОХОДЫ ИНВЕСТОРА ПРИ ПАДЕНИИ ТРАФИКА

Госкорпорация «Росатом» предлагает построить по концессии серию атомных ледоколов «Лидер» для Северного морского пути. Этот вопрос обсуждался в конце июля на заседании межведомственной рабочей группы по организации финансирования их строительства. «Ведомости» ознакомились с презентацией проекта, подготовленной «Росатомом» к этому заседанию, ее подлинность подтвердил представитель госкорпорации.

«Лидер» будет единственным в мире ледоколом, который сможет проходить через льды толщиной до 4,3 м и прокладывать путь шириной до 50 м. Три таких ледокола должны стать частью программы освоения Северного морского пути. С их помощью государство рассчитывает обеспечить круглогодичную навигацию на восточном маршруте, перевозку в этом направлении 50 млн т углеводородов и других грузов в год. К 2024 г. перевозки должны вырасти до 80 млн т, говорится в инаугурационном указе Владимира **Путина**.

Первый «Лидер» будет построен «Росатомом» за счет федерального бюджета на верфи «Звезда» к 2022 г. Его стоимость гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев оценивал в 120 млрд руб.

Но второй и третий ледоколы, возможно, будут финансироваться не по госзаказу. Для серийного выпуска ледоколов рассматриваются два варианта, сказано в презентации: смешанное финансирование бюджета, банков и «Росатома» или концессия с 25%-ным финансированием от государства. В первом случае судостроитель получает аванс и отвечает за работы, а во втором – за проект отвечает концессионер, который помимо строительства должен оказывать еще и услуги по ледокольной проводке судов. Концессионером должна быть организация «Росатома» – специально созданная проектная компания с ФГУП «Атомфлот». В случае госзаказа она будет заказчиком строительства, получая деньги от «Росатома» и бюджета.

«Росатом» в презентации предлагал остановить выбор на концессии, поскольку большинство грузоперевозчиков еще не утвердили инвестпрограммы, предусматривающие использование ледоколов, и невозможно прогнозировать выручку. Этот вариант принят за основу, знает человек, участвующий в проработке проекта.

Для этого госкорпорация собирается подавать частную концессионную инициативу, указано в презентации. Это означает, что «Росатом» предложит государству проект, подготовит документы концессии и, если других желающих работать на тех же условиях не окажется, с ним будет подписано соглашение. С учетом предполагаемых сроков начала строительства ледоколов для подготовки и подачи частной концессионной инициативы есть как минимум 2020–2021 годы, отмечает представитель «Росатома».

Главный вопрос, как и обычно, – это механизм платы, говорит партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин: за счет каких средств будут окупаться инвестиции в такой дорогостоящий проект. Это будут деньги государства и плата за ледокольную проводку, а если ее будет недостаточно, то государству придется компенсировать потери (механизм минимальной гарантированной доходности), сказано в презентации. Риск роста стоимости ледокола распределяется между государством, концессионером и судостроителем. Распределение рисков должно быть определено в соглашении. Чтобы государству не пришлось вносить недостающую выручку, важно правильно оценить спрос, говорит партнер KPMG Степан Светанков.

В межведомственную группу помимо «Росатома» входят Минпромторг, Минэкономразвития, Минприроды, «Роснефть», «Новатэк». Их представители не ответили на запросы «Ведомостей».

Концессия для финансирования строительства судов – неожиданное решение, признают консультанты. Но с юридической точки зрения нет проблемы, говорит глава практики ГЧП в России Freshfields Bruckhaus Deringer Федор Теселкин: подлежащие госрегистрации морские суда считаются недвижимым имуществом, а ледоколы прямо упомянуты в законе «О концессионных соглашениях». Расширяется практика применения закона о концессионных соглашениях, радуется партнер ЕУ Дмитрий Ковалев.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/22/809344-rostatom-stroit-ledokoli>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.22; «АЭРОФЛОТ» ЛИШИЛСЯ ТОЛЬКО ОДНОГО МАРШРУТА ИЗ НАСЛЕДСТВА «ТРАНСАЭРО»; S7 ПОЛУЧИЛА ПРАВО ЛЕТАТЬ В ПАРИЖ СЕМЬ РАЗ В НЕДЕЛЮ

Минтранс подвел итоги заседания межведомственной комиссии (ее большинство составляют чиновники **Минтранса** и Росавиации), на котором распределялись международные назначения. Это заседание состоялось 13 августа, рассказал сотрудник авиакомпании, которая принимала участие в заседании.

На конкурс было выставлено 15 направлений, которые некогда эксплуатировала обанкротившаяся авиакомпания «Трансаэро». В октябре 2015 г. эти направления без конкурса получили «**Аэрофлот**» и его «дочка» – авиакомпания «Россия». Теперь на них претендовали «**Аэрофлот**» (или «Россия») и S7.

S7 получила назначение Москва – Париж, говорит сотрудник российской авиакомпании, знающий об этом от чиновников. Эти сведения подтвердил сотрудник другой авиакомпании.

Назначения из Москвы в Тель-Авив, Барселону, Аликанте, Болонью, Римини, Рим, Милан, Алма-Ату, Пекин, Бангкок, Ташкент, Прагу, а также из Санкт-Петербурга в Рим и Милан остались, таким образом, за группой «**Аэрофлот**».

S7 сможет летать в Париж семь раз в неделю. Это одно из самых ценных назначений, которые выставлялись на рассмотрение, говорит менеджер российской авиакомпании.

По регламенту протокол заседания будет отправлен в МИД, который уведомит через французский МИД авиационные власти Франции о назначении на линию S7.

До конца октября назначение будет продолжать эксплуатировать «Россия». Только потом на него сможет встать S7.

В Париж также 42 раза в неделю летает «**Аэрофлот**».

«**Аэрофлот**» получил назначения «Трансаэро» в октябре 2015 г. без конкурса, потому что она прекратила полеты и «**Аэрофлоту**» было поручено перевезти ее пассажиров, всего авиакомпания перевезла 2 млн человек крупнейшего на тот момент конкурента. Свои затраты на это, а также на финансирование работы «Трансаэро» в сентябре – октябре 2015 г. «**Аэрофлот**» оценил в 17 млрд руб.

Для компенсации затрат «**Аэрофлот**» и «Россия» без конкурса получили 56 лучших международных назначений «Трансаэро». По некоторым из этих направлений

«Аэрофлот» и так летал и просто увеличил частоту рейсов, а назначения из Москвы в Алма-Ату, Астану и несколько других городов Казахстана были уникальными. Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что для компенсации затрат группе «Аэрофлот» надо эксплуатировать назначения «Трансаэро» шесть лет.

Особенность этих назначений была в том, что они были выданы не бессрочно (как обычно бывает), а на полгода и потом каждые полгода продлевались.

Впоследствии от каких-то из этих назначений «Аэрофлот» отказывался и на данный момент сохранил около 30 маршрутов. 15 были выставлены на конкурс.

Частоты были не продлены «Аэрофлоту» и «России» автоматически, а выставлены на конкурс по указанию министра транспорта **Евгения Дитриха**, говорит человек, близкий к «Аэрофлоту». Это подтвердил федеральный чиновник. Они не говорят, каким было указание **Дитриха**: просто провести конкурс или отдать какое-то количество направлений другим авиакомпаниям.

Скорее всего, S7 должна была получить больше направлений, иначе какой смысл было выносить их на конкурс, говорит один из собеседников.

Дитрих в 2018 г. был избран в совет директоров «Аэрофлота», а позже – председателем совета. О мотивах **Дитриха** собеседники не говорят.

Представители «Аэрофлота», S7 и **Минтранса** от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/22/809359-aeroflot-lishilsya>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.22; «ПУЛКОВО» МОЖЕТ ПЕРЕСТАТЬ ПРИНИМАТЬ РЕЙСЫ БАЗИРУЮЩЕЙСЯ В НЕМ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»; У ПЕРЕВОЗЧИКА ВОЗНИК ДОЛГ ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ ПРЕДОПЛАТЫ ОТ ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТА

Аэропорт «Пулково» в Санкт-Петербурге может перестать принимать рейсы авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлота») из-за авансового долга, хотя «Пулково» – ее базовый аэропорт. Еще 8 августа «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, оператор «Пулково», крупнейшие акционеры – ВТБ, германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority) письменно уведомили об этом перевозчика, сообщил 21 августа представитель «России».

Еще 2 августа ВВСС сообщила авиакомпании, что у нее образовалось 123 млн руб. просроченной задолженности, продолжил он, хотя в июле ни о какой задолженности речи не было. Долг возник потому, объясняет представитель «России», что аэропорт в одностороннем порядке потребовал предоплаты. «Россия» – крупнейший партнер ВВСС: 29,6% пассажиров «Пулково». «Авиакомпания не допускала просрочек платежей и выполняла все условия договора», – уверяет представитель «России».

В авиакомпании сожалеют, что менеджмент ВВСС своими действиями подрывает общие усилия прошлых лет, которые привели к росту маршрутной сети и увеличению пассажиропотока. «Россия» примет все законные меры и не допустит, чтобы ВВСС сорвала обслуживание ее рейсов и не дала ей исполнить обязательства перед пассажирами в Санкт-Петербурге, заявил представитель перевозчика.

Договор авиакомпании с «Пулково» предусматривает приостановку обслуживания рейсов из-за долгов, говорит представитель ВВСС, но такого решения в отношении «России» пока не принято.

Аэропорт и прежде брал с авиакомпаний предоплату, продолжает он, просто с 1 августа изменились условия, на которых «Пулково» готово получать плату после того, как услуги оказаны. Без предоплаты будут обслуживаться те авиакомпании, которые в предыдущий год перевезли через «Пулково» не менее 480 000 пассажиров, обеспечили рост пассажиропотока на 10% и, кроме того, не допускали просрочки платежей, объясняет представитель аэропорта. Если же хотя бы одно из этих условий перевозчик не соблюдает, оператор аэропорта может установить для него предоплату. «Авансовая схема оплаты

позволяет минимизировать обоюдные коммерческие риски и риски для пассажиров, в том числе риск приостановки обслуживания рейса авиакомпании на вылет из аэропорта «Пулково», – заключает представитель оператора.

Представитель ВВСС не смог сообщить, скажутся ли нововведения с предоплатой на какой-либо другой авиакомпании, помимо «России».

По данным ВВСС, в число крупнейших перевозчиков Санкт-Петербургского аэропорта также входят «Аэрофлот», S7 Airlines, «Победа» и «Уральские авиалинии». Представители трех из четырех авиакомпаний не ответили на запрос «Ведомостей». А ответ представителя «Победы» ситуацию не прояснил: он сказал, что авиакомпания не комментирует коммерческие условия договоров с аэропортами.

В «Пулково» очень дорогой сервис, сетует человек, работающий в одной из авиакомпаний, пользующихся аэропортом: стоимость обслуживания одного Boeing 373 на внутренних авиалиниях составляет 196 668 руб., а на международных – 193 113 руб. Такой же самолет в московском «Внуково» обслуживается за 105 742 руб. на внутренних линиях и за 116 442 руб. на международных.

«Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов России. В 2018 г. авиакомпания «Россия» перевезла в общей сложности 11,1 млн пассажиров. Основной пассажиропоток авиакомпании, по данным из отчета группы «Аэрофлота» – около 5,5 млн человек, пришелся как раз на «Пулково».

«Пулково», в свою очередь, сообщило в отчете, что обслужило в 2018 г. рекордные 18,1 млн пассажиров.

Для российской и мировой авиации работа аэропорта по предоплате – крайне необычная мера, удивляется гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак: «Я не знаю ни одного российского аэропорта, который работал бы таким образом. Это технически сложно, авиакомпании придется осуществлять множество денежных переводов за каждые взлет-посадку, авиационное сопровождение. Там могут быть сотни услуг».

Ситуация с предоплатой сложилась из-за трансформации инфраструктуры и возникновения аэропортовых холдингов, где работают люди преимущественно не из авиационной среды, которые пытаются выстраивать новый тип правил, предполагает Рыбак: «Они стремятся максимально быстро отбить огромные инвестиции, вложенные в реконструкцию аэропортов, хотя для этого нет реальных возможностей – обороты маленькие».

Аэропорты могут работать по предоплате с перевозчиками, у которых есть крупные накопленные долги, делится сведениями исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Но это, соглашается он с Рыбаком, нетипичный случай в отношениях аэропорта с крупным авиаперевозчиком, у которого сложилась большая маршрутная сеть из этого аэропорта.

Сейчас и менеджмент, и акционеры авиакомпании и оператора «Пулково» занимают пока непримиримую позицию, продолжает Рыбак: «Но, в моем представлении, допускать уход авиакомпании из базового аэропорта ни его оператор, ни сама авиакомпания не будут».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/22/809352-pulkovo-mozhet-perestat-prinimat-reisi-aviakompanii-rossiya>

RNS; 2019.08.21; В ПУЛКОВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОСТАНОВКИ ОБСЛУЖИВАНИЯ РЕЙСОВ «РОССИИ»

Аэропорт Санкт-Петербурга Пулково может прекратить обслуживание рейсов авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») по договору, но соответствующее решение пока не было принято. Об этом RNS сообщили в пресс-службе управляющей компании петербургского аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС).

«Договорными отношениями между авиакомпаниями и аэропортом Пулково предусмотрена возможность приостановления обслуживания рейсов в связи с

задолженностью перевозчиков. На сегодняшний день решения о приостановке обслуживания рейсов авиакомпании «Россия» ВВСС не принимали», — сообщили RNS в пресс-службе.

Ранее ТАСС сообщил, что компания ВВСС предупредила авиакомпанию «Россия» о возможном прекращении обслуживания рейсов из-за авансового долга.

<https://rns.online/transport/V-Pulkovo-prokommentirovali-vozmozhnost-priostanovki-obsluzhivaniya-reisov-Rossii-2019-08-21/>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ПУЛКОВО ПРИГРОЗИЛО «РОССИИ» ОСТАНОВКОЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ ИЗ-ЗА НЕУПЛАТЫ АВАНСА, РАНЕЕ РЕЙСЫ СОКРАТИЛА «ПОБЕДА»

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) получила от оператора аэропорта «Пулково» ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) уведомление о возможном прекращении обслуживания ее рейсов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

По словам представителя «России», уведомление было получено 8 августа. При этом за несколько дней до этого ВВСС проинформировала перевозчика о просроченной задолженности, которая «составила якобы 123 млн рублей, тогда как в июле ни о какой задолженности перед базовым аэропортом речи не велось». «До этой ситуации авиакомпания не допускала просрочек платежей и выполняла все условия договора», - подчеркнул представитель «России».

По его словам, после расследования авиакомпанией причин появления этой задолженности выяснилось, что аэропорт в одностороннем порядке потребовал предоплату. По мнению авиакомпании, подобными действиями менеджмент ВВСС «нивелирует усилия прошлых лет, которые были предприняты совместно с базовым перевозчиком по развитию маршрутной сети и увеличению пассажиропотока из серверной столицы».

«В целях недопущения со стороны ВВСС срыва процесса обслуживания своих рейсов, а значит выполнения обязательств перед пассажирами в Санкт-Петербурге, менеджмент и юридическая служба авиакомпании «Россия» продолжают предпринимать все предусмотренные законом действия», - сказал представитель «России».

Источник, знакомый с ситуацией, сообщил «Интерфаксу», что ВВСС в одностороннем порядке изменила правила оплаты за наземное обслуживание рейсов всех авиакомпаний. Чтобы перейти с предоплаты на постоплату, необходимо иметь пассажиропоток от 480 тыс. пассажиров в год, ежегодный рост в 10% и не иметь долгов по оплате. «При этом сюда же попала и «Россия», базовая авиакомпания аэропорта. Хочу отметить, что не в каждом аэропорту есть своя базовая авиакомпания, тем более с долей почти в 30%», - сказал собеседник агентства.

В ВВСС «Интерфаксу» сообщили, что договорными отношениями между оператором «Пулково» и авиакомпаниями предусмотрена возможность приостановки обслуживания рейсов в связи с задолженностью перевозчиков. «На сегодняшний день решения о приостановке обслуживания рейсов авиакомпании «Россия» ВВСС не принимали», - добавил представитель ВВСС.

Как сообщалось, в апреле этого года другая авиакомпания группы «Аэрофлот» - «Победа» - прекратила выполнять из «Пулково» международные рейсы, сохранив только внутрироссийские маршруты. До этого перевозчик летал из Петербурга в Стамбул, Милан, Лондон, Пиза, Кёльн и Тбилиси. Отмена программы полетов, объясняли в «Победе», связана «с систематическими задержками рейсов в «Пулково» службами аэропорта».

«Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Крупнейшими акционерами ВСС являются ВТБ (МОЕХ: VTBR), германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority.

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.22; UTAIR РАЗВОРАЧИВАЕТ МАРШРУТЫ; КОМПАНИЯ ПЫТАЕТСЯ ПОЛУЧИТЬ ДОПУСКИ «ТРАНСАЭРО» ЧЕРЕЗ ФАС

“Ъ” стали известны детали претензий авиакомпании Utair к Росавиации в отношении перераспределения международных маршрутов обанкротившейся «Трансаэро». Перевозчик просит ФАС проверить действия ведомства, которые привели к тому, что заявки на доходные направления на Париж, Барселону, Рим и Милан смогли подать только «Аэрофлот» и S7. В Utair требуют повторить процедуру, допустив к ней всех заинтересованных игроков. По мнению экспертов, шансы на положительное решение у Utair есть, хотя подобных прецедентов не было.

Как и предполагал “Ъ”, Utair продолжила оспаривать итоги распределения прибыльных международных маршрутов, до 2015 года закрепленных за «Трансаэро». Компания направила в ФАС письмо с просьбой проверить действия Росавиации при подготовке и проведении межведомственной комиссии (МВК) 13 августа, в ходе которой ведомство принимало заявки авиакомпаний на эти маршруты.

После отзыва у «Трансаэро» лицензии перевозчика маршруты были переданы «Аэрофлоту», чтобы компания могла окупить убытки, возникшие из-за вывоза пассажиров «Трансаэро» осенью 2015 года. С начала ноября на маршрутах будут работать те, кому их распределит **Минтранс**. Заявки подали только «Аэрофлот» и S7, тогда как «Победа» и Utair опоздали к приему. Utair уже просила **Минтранс** отложить распределение маршрутов, поскольку, не зная о сроке проведения МВК, не смогла подать заявки в срок (см. “Ъ” от 13 августа).

В письме (есть у “Ъ”) говорится, что у «Аэрофлота» допуски не были отозваны в установленном порядке. Отзыв или внесение изменений в условия допуска действующего перевозчика оформляется соответствующим приказом. «Данное условие не было выполнено Росавиацией, что повлекло за собой разночтения в формулировке сроков действия временных допусков,— говорится в письме.— В действиях сотрудников ведомства, ведущих подготовку к заседанию МВК, усматриваются признаки ограничения или полного устранения конкуренции на рынке».

В Utair просят ФАС принять меры, направленные на недопущение нарушения требований закона «О защите конкуренции», и, как пояснили “Ъ” в Utair, компания настаивает на проведении **Минтрансом** повторного приема заявок с допуском всех заинтересованных авиакомпаний.

На МВК рассматривались заявки на полеты из Москвы в Актау, Актобе, Алматы, Нур-Султан, Атырау, Караганду, Аликанте, Венецию, Лион, Малагу, Милан, Пекин, Пхукет, Рим, Ташкент, Тель-Авив, Шымкент, Анталья, Бангкок, Барселону, Гоа, Дубай, Ираклион, Ларнаку, Париж, Пафос, Римини и Прагу, а также из Петербурга в Рим и Милан. Utair интересны полеты в города Европы и Израиля, куда авиакомпания может летать на своих среднемагистральных самолетах. Дальнемагистральный флот у перевозчика отсутствует.

В Росавиации, «Аэрофлоте», Utair не ответили на вопросы “Ъ”. В S7 считают, что МВК состоялась в соответствии с установленными правилами. В ФАС говорят, что обращение в ведомство еще не поступило. «В случае его получения оно будет рассмотрено в установленные законом сроки»,— сказали в ведомстве.

Авиакомпания Utair с конца прошлого года находится в сложном финансовом положении. В декабре 2018 и июне 2019 года перевозчик допустил два подряд дефолта по обслуживанию синдицированного кредита на 15,3 млрд руб., выданного 11 банками в

конце 2015 года. В компании утверждают, что финансовые проблемы вызваны ростом цен на авиакеросин.

Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что ему неизвестны прецеденты отмены ФАС итогов предыдущих МВК, но шансы оспорить ее результаты у Utair есть. «На не очень внятное проведение этой МВК жаловались также «Победа» и другие участники рынка, что дает основания считать, что она была проведена с нарушениями», — отмечает эксперт. Utair и «Уральские авиалинии» находятся в сложном финансовом положении, и предоставление им нескольких прибыльных международных маршрутов было бы логичным шагом, направленным на сохранение конкуренции на российском рынке авиаперевозок, считает он. Utair сохраняет свои региональные маршруты, выполняет их так же, как и в прибыльные годы, добавляет господин Рыбак, компания продолжает выполнять социальную функцию в своем регионе, что не улучшает ее финансовые результаты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4067555>

RNS; 2019.08.21; UTAIR ЗАВЕРШИЛА РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ОБЛИГАЦИЙ

Авиакомпания Utair завершила реструктуризацию своих облигаций и продолжает обсуждение с банками по реструктуризации кредитов, сообщил **Минтранс России**. Об этом говорилось на совещании, прошедшем 16 августа в **Минтрансе России** под председательством **Евгения Дитриха**. В обсуждении участвовал гендиректор перевозчика Андрей Мартиросов, представители авиакомпании и банков-кредиторов.

«На сегодняшний день «ЮТэйр» уже завершила реструктуризацию облигаций и ведет обсуждение с банками условий реструктуризации кредитов, которые устроят все стороны», — говорится в сообщении ведомства по итогам совещания, прошедшем 16 августа в **Минтрансе России** под председательством **Евгения Дитриха**.

В обсуждении участвовал гендиректор перевозчика Андрей Мартиросов, представители авиакомпании и банков-кредиторов.

В середине июля компания сообщила, что владельцы облигаций «дочки» авиакомпании Utair — «Финанс-Авиа» — поддержали предложенные условия реструктуризации бондов серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб.

Ранее сообщалось, что «Финанс-авиа» предложила держателям бондов погасить в течение года 20% выпуска размером 4,1 млрд рублей и 6% выпуска размером 9,2 млрд рублей. Таким образом, авиакомпания готова погасить в течение года 1,5 млрд рублей, а выплату остальных 11,8 млрд рублей она попросила отложить на 35 лет с момента реструктуризации.

<https://rns.online/transport/Utair-zavershila-restrukturizatsiyu-obligatsii--2019-08-21/>

RNS; 2019.08.21; ФАС НЕ ПОЛУЧАЛА ЖАЛОБУ UTAIR НА РОСАВИАЦИЮ

ФАС не получила обращение авиакомпании Utair с жалобой на Росавиацию при распределении международным маршрутов «Трансаэро», сообщили RNS в пресс-службе антимонопольной службы.

«Обращение Utair по поводу распределения международных маршрутов «Трансаэро» в антимонопольное ведомство не поступало. В случае его получения оно будет рассмотрено ФАС России в установленные законом сроки», — говорится в сообщении.

Как сообщила ранее газета «Ведомости», авиакомпания Utair направила в ФАС письмо о нарушении Росавиацией антимонопольного законодательства при распределении допусков на международные маршруты «Трансаэро». Компания пожаловалась на неправильную процедуру отзыва допусков у «**Аэрофлота**», в результате чего Utair не успела подать заявки на эти допуски до 13 августа, когда состоялось заседание межведомственной комиссии с участием **Минтранса** по распределению допусков.

Результаты заседания пока не известны.

Ранее в Министерстве транспорта России назвали «разгильдяйством» ситуацию с авиакомпанией Utair, которая опоздала с подачей заявок. В ведомстве подчеркнули, что Utair «спекулирует на своём неустойчивом финансовом положении».

После ухода с рынка «Трансаэро» группе «Аэрофлот» достались временные права на 56 допусков к ее международным авиамаршрутам. Позднее Росавиация продлевала компаниям группы допуски на меньшее количество маршрутов. В феврале «Аэрофлот» просил продлить допуски на 32 маршрута, сообщало агентство «Интерфакс».

Речь идет о рейсах из Москвы по популярным направлениям в Европу, Казахстан, Китай, Ташкент, Таиланд.

<https://rns.online/transport/FaS-ne-poluchala-zhalobu-Utair-na-Rosaviatsiyu-2019-08-21/>

ТАСС; 2019.08.21; ДАН СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОЙ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА

Старт строительству новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Благовещенска дан в Амурской области, сообщается в среду на сайте регионального правительства.

На реконструкцию аэропорта в Благовещенске из федерального бюджета планируется направить более 4,6 млрд рублей, реализация проекта рассчитана на 2019-2021 годы. Реконструкцией предусмотрено строительство второй взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, комплексом зданий и сооружений. Конкурсы по поиску подрядчика на эти работы несколько раз признавались несостоявшимися, поэтому ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГА) обратилось в ФАС России за согласованием на заключение контракта с единственным потенциальным поставщиком услуг на реконструкцию аэропорта в лице АО «Гидроэлектромонтаж». После положительного решения ФАС заказчик заключил контракт с подрядчиком.

«Сегодня свершилось долгожданное событие - дан старт строительству новой взлетно-посадочной полосы. Прошло первое совещание с представителями правительства области, заказчиком-застройщиком ФГУП АГА, генподрядчиком АО «Гидроэлектромонтаж» и руководством аэропорта Благовещенск. Новой взлетно-посадочной полосе быть», - приводят в сообщении слова заместителя председателя правительства Амурской области Павла Матюхина.

Как уточняется, на совещании решали первые организационные вопросы, определяли план на ближайшее время, куда входит передача площадки, ограждение и очистка от леса и кустарника территории, устройство временного рабочего поселка, подготовка рабочей документации. Отмечается, что на днях пройдет передача строительной площадки заказчиком подрядной организации, которая вскоре начнет выполнение первых строительных работ.

На сегодня длина взлетно-посадочной полосы аэродрома в Благовещенске составляет 2,8 км, после реконструкции она будет на 200 м длиннее. После реконструкции будут устранены все дефекты, которые существуют, несмотря на то, что полосу постоянно ремонтируют. Строительство второй взлетно-посадочной полосы позволит привлечь к выполнению полетов авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия», парк которых сейчас аэропорт принимать не может, а, следовательно, распространить на жителей Амурской области программу «плоских тарифов».

<https://tass.ru/ekonomika/6784769>

ТАСС; 2019.08.21; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИТ 2,6 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ В ГОД НА РЕЙСЫ «АЭРОФЛОТА» В РЕГИОН

Власти Сахалинской области намерены выделять из бюджета по 2,6 млрд рублей в год на субсидирование билетов на рейсы авиакомпании «Аэрофлот», которая приняла решение вернуться к обслуживанию жителей региона, выполняя перелеты по направлению Южно-

Сахалинск - Москва. Об этом в четверг сообщил ТАСС временно исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Мы будем выделять [на субсидии перелетов «Аэрофлота»] по 2,6 млрд рублей ежегодно. Это большие деньги, но польза от них будет еще больше», - сообщил глава региона.

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области ТАСС уточнили, что озвученная сумма пока является предварительной, ее уточнят в соответствии с установленными авиакомпанией тарифами.

Ситуация с «Аэрофлотом»

В октябре прошлого года выполнение основной части полетов по «плоским тарифам» (с ценой авиабилета, которая не зависит от даты покупки и сезона) на Дальний Восток перешла от «Аэрофлота» к его дочерней компании «Россия». Информация об этом вызвала общественный резонанс в Сахалинской области. В декабре прошлого года Лимаренко заявил, что намерен вернуть в регион «Аэрофлот».

«Аэрофлот» многие годы выполнял большую часть рейсов из центральной части страны на Дальний Восток, в том числе в Сахалинскую область, получая компенсационные субсидии из федерального бюджета. Авиакомпания объяснила свой уход двумя причинами: стремлением увеличить провозную емкость с помощью замены самолетов «Аэрофлота» воздушными судами «России» большей вместимости и нежеланием поднимать стоимость авиабилетов. До ухода «Аэрофлота» две авиакомпании («Аэрофлот» и «Россия») из Южно-Сахалинска в Москву выполняли в летний период 13 рейсов в неделю, после осталось только семь.

1 августа на встрече с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым глава Сахалинской области сообщил о проблемах с перелетами на остров. В ответ Медведев пообещал «пару слов на эту тему руководству «Аэрофлота» сказать».

7 августа этого года «Аэрофлот» объявила о своем возвращении на Сахалин, а именно об открытии собственного рейса в Южно-Сахалинск с 27 октября. Билеты будут продаваться по коммерческим тарифам, программа «плоских тарифов» на этот рейс распространяться не будет. Но «Аэрофлот» также сообщил, что областные власти намерены это компенсировать.

В настоящее время полеты между Москвой и Южно-Сахалинском дважды в день выполняет авиакомпания «Россия» на самолете Boeing 777-300.

<https://tass.ru/ekonomika/6786263>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/08/22/reg-dfo/sahalinskoe-pravitelstvo-budet-subsidirovat-aviabilety.html>

ТАСС; 2019.08.21; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСК ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ВСЕПОГОДНЫМ

Власти Сахалинской области намерены сделать международный аэропорт Южно-Сахалинск (Хомутово) всепогодным. Об этом в четверг сообщил ТАСС временно исполняющий обязанности губернатора региона Валерий Лимаренко.

«Мы приняли решение о том, что мы должны сделать всепогодный аэропорт и сейсмически защищенную полосу <...> В этом году я дал указание закупить ... оборудование, при котором самолет будет садиться при любых погодных условиях. Есть нюансы. Шквальный ветер и прочее - это отдельная история, но если говорить об остальных проблемах, например, о тумане и плохой видимости в нем, то нужно сделать такую навигацию, чтобы не бояться этого», - сообщил глава региона.

По словам Лимаренко, если аэропорт станет всепогодным, то направляющиеся на Дальний Восток самолеты, которые будут искать точку приземления в туманной ситуации, смогут заходить именно в сахалинскую воздушную гавань. Благодаря этому авиакомпании начнут считать южно-сахалинский аэропорт конкурентоспособным и активным, что будет способствовать развитию туризма, полагает он.

Что касается сейсмически защищенной взлетно-посадочной полосы, в регионе уже началось ее проектирование. Глава области сообщил, что получил поддержку от федерального центра в этом вопросе.

Аэропорт Южно-Сахалинск

Аэропорт Южно-Сахалинск (или Хомутово) - международный аэропорт федерального значения Южно-Сахалинска, который ведет свою историю с 1945 года. Расположен на территории городского округа - в планировочном районе Хомутово и является крупнейшим в области.

В декабре 2016 года в АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» прошла реорганизация путем присоединения филиалов «Аэропорт Оха», «Аэропорт Ноглики», «Аэропорт Шахтерск» и «Аэропорт Зональное». Осенью 2017 года в аэропорту состоялась торжественная церемония начала строительства нового аэровокзального комплекса.

<https://tass.ru/obschestvo/6786340>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.21; В СЕНТЯБРЕ НА КАМЧАТКЕ НАЧНУТ СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ

Каждый год Камчатский край возвращается с Восточного экономического форума с богатым «уловом» инвестиций. Так, в 2017 году регион заключил соглашения на сумму 10 миллиардов рублей.

Одним из самых значимых является проект строительства нового аэровокзального комплекса в Петропавловске-Камчатском. Соглашение на ВЭФ-2017 подписали правительство Камчатского края и компания «Аэропорты регионов».

«Этот проект имеет важнейшее значение для Камчатки. Объем пассажиропотока в крае в последние годы растет. Сейчас аэропорт обслуживает более 600 тысяч пассажиров в год, планируем выйти на миллион. Будем прилагать к этому все усилия», - сказал губернатор региона Владимир Илюхин.

Возводить аэровокзал начнут в сентябре этого года. При этом инвестор увеличил объемы вложений в проект до 10-12 миллиардов рублей.

«Задача Камчатского края - создать всю необходимую инфраструктуру: инженерные сети, подъездную дорогу. Эта работа синхронизирована, все идет в соответствии с существующими договоренностями и планами. Уверен, что на стыке 2021-2022 годов Камчатка получит новый аэровокзальный комплекс, так необходимый и жителям, и гостям нашего полуострова», - отметил Илюхин.

Еще один проект - строительство в бухте Бечевинской перегрузочного терминала сжиженного природного газа (СПГ). Благодаря проекту будет развиваться Северный морской путь, по которому газ пойдет в азиатском направлении. Петропавловск-Камчатский станет важнейшим транспортно-логистическим узлом и укрепляет свои позиции в качестве «входных ворот» на Северный морской путь. Соглашение о намерениях реализовать этот проект стоимостью около 70 миллиардов рублей в 2018 году на форуме подписали Министерство РФ по развитию Дальнего Востока, правительство Камчатского края и ПАО «НОВАТЭК». Строить СПГ начнут через год.

В том же году подписан трехсторонний меморандум о намерениях в отношении реализации проекта по строительству подземного рудника и модернизации ГОКа на базе месторождения «Аметистовое» на территории опережающего развития «Камчатка».

«С 2015 года на фабрике ГОК «Аметистовое» перерабатывается руда, добываемая на одноимённом месторождении открытым способом. В тоже время, скоро необходимо будет выполнить переход на подземную отработку объекта. По условиям подписанного документа, наши инвестиции в проект с 2019 по 2027 год составят около 4 миллиардов рублей», - отметил гендиректор «Золота Камчатки» Александр Голованов.

<https://rg.ru/2019/08/21/reg-dfo/v-sentiabre-na-kamchatke-nachnut-stroit-novyj-aerovokzal.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; ЭКСПЕРТЫ РОСАВИАЦИИ ИЗУЧАТ СОСТОЯНИЕ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА

Эксперты Росавиации прибыли в Абхазию, чтобы изучить состояние Сухумского аэропорта в рамках работы по возобновлению воздушного сообщения между республикой и РФ.

«Мы прибыли сюда с технической комиссией. Мои коллеги - это эксперты в разных областях. Основная наша задача - посмотреть, что из себя на сегодня представляет аэропорт, чтобы сравнить с теми заключениями, которые были сделаны проверочной комиссией, и определить те пути и направления, по которым надо двигаться для того, чтобы поставленную задачу решить, чтобы воздушное сообщение Абхазии с Россией в первую очередь было возобновлено», - заявил в среду в абхазской столице замглавы российского ведомства Олег Сторчевой на встрече с главой правительства Абхазии Валерием Бганба.

Со своей стороны Бганба заявил, что цель встречи - «определить пути для выполнения тех задач, которые наметили президенты наших стран в Сочи, для восстановления сухумского аэропорта, правового обеспечения его деятельности».

17 августа президент Абхазии Рауль Хаджимба заявил, что на восстановление Сухумского аэропорта понадобится около полутора лет.

26 июля правительство Абхазии одобрило три проекта постановления, регулирующие работу по восстановлению Сухумского аэропорта. Глава республики в тот же день подписал распоряжение, в соответствии с которым Сухумскому аэропорту присвоен статус аэродрома совместного базирования, позволяющий размещение гражданских и государственных воздушных судов.

Постановлением правительства республики «О присвоении буквенного кода» международному аэропорту «Сухум» и воздушному пространству Абхазии был присвоен международный четырехбуквенный код «URAS» для последующего внесения в Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации (AIP).

Как пояснили в ходе заседания правительства его участники, первая латинская буква в коде означает воздушное пространство СНГ, вторая - город Ростов-на-Дону, где авиадиспетчерская контролирует все проходящие через регион авиалинии, третья - Абхазию, а четвертая - Сухум.

Власти Грузии раскритиковали планы Абхазии по восстановлению международного авиасообщения.

МИД Грузии заявил, что запуск международных рейсов из Сухумского аэропорта противоречит правилам Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и грузинскому законодательству.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; В АЭРОПОРТАХ ТБИЛИСИ И БАТУМИ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА ДО 14% ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ С РФ

В компании TAV Georgia, управляющей международными аэропортами Тбилиси и Батуми, в этом году прогнозируют сокращение пассажиропотока по сравнению с прошлым годом на 12-14% из-за введенного Россией с 8 июля запрета на прямое авиасообщение с Грузией.

«В июле у нас было снижение пассажиропотока на 14%, в августе фиксируется еще большее снижение», - заявила заместитель генерального менеджера TAV Georgia Tea Закарадзе журналистам в среду.

По ее словам, соответственно, трудно прогнозировать, как пойдут дела в сентябре-октябре. «Но если эта тенденция продлится, то в международных аэропортах Тбилиси и Батуми к концу года мы будем иметь снижение на 12-14%», - сказала Т.Закарадзе.

Согласно данным Агентства гражданской авиации Грузии, в июле пассажиропоток во всех аэропортах страны, включая Тбилиси и Батуми, составил 571,8 тыс. человек, что на 7,3% меньше по сравнению аналогичным периодом 2018 года. При этом в международном аэропорту Кутаиси (откуда до 8 июля выполнялись в неделю лишь два рейса в РФ) был зафиксирован рост пассажиропотока на 14% - до 85,7 тыс. человек.

За январь-июль 2019 года аэропорты Грузии, в том числе аэропорты местного значения, которые функционируют в Местиа (высокогорный регион Сванетия) и в Амбролаури (административный центр одноименного района в горном регионе Рача-Лечхуми - Нижняя Сванетия), в целом обслужили 3 млн 58,5 тыс. человек, что на 12% больше, чем за аналогичный период 2018 года.

Как сообщалось, в связи с обострением российско-грузинских отношений, решением властей РФ с 8 июля 2019 года как российским, так и грузинским авиакомпаниям временно запрещено выполнять прямые рейсы между двумя странами. Туроператорам и турагентам рекомендовано воздерживаться от продаж туристического продукта, предусматривающего перевозки граждан в Грузию.

До введения этих санкций на рынке авиаперевозок Грузии в этом году работали более 40 авиакомпаний, в том числе восемь российских: «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», S7 Airlines, «Уральские авиалинии», Smartavia (новый бренд «Нордавиа»), Red Wings, «ЮТэйр» и совершившее несколько рейсов авиапредприятие «Северсталь».

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; AIR ASTANA С ЗИМНЕГО РАСПИСАНИЯ ПЕРЕВОДИТ МОСКОВСКИЕ РЕЙСЫ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В «ДОМОДЕДОВО»

Казахстанский нацперевозчик Air Astana с начала зимнего расписания - 27 октября - переводит все свои московские рейсы из аэропорта «Шереметьево» в «Домодедово», сообщила пресс-служба компании в среду.

«Перевод рейсов будет осуществлен без перебоев в расписании. Смена аэропорта касается перелетов как из Нур-Султана (11 еженедельных рейсов в зимний период), так и из Алма-Аты (14 еженедельных рейсов)», - говорится в сообщении.

В рамках летнего расписания компания выполняет 12 рейсов в неделю по маршруту Нур-Султан - Москва и 16 - Алма-Ата - Москва.

Смена аэропорта связана с подписанием кодшерингового соглашения с авиакомпанией S7, для которой «Домодедово» является одним из базовых.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; «ПОБЕДА» С ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В САМАРУ И САРАТОВ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») начнет с 27 октября выполнять рейсы в Самару и Саратов из Санкт-Петербурга, сообщила представитель авиакомпании журналистам.

В Самару самолеты «Победы» будут летать из Санкт-Петербурга по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям, в Саратов - по вторникам, четвергам и субботам. Сейчас рейсы в Саратов «Победа» выполняет только из Москвы, в Самару - из Москвы и Сочи.

В апреле этого года «Победа» прекратила выполнять из Петербурга международные рейсы, сохранив только внутрироссийские маршруты. До этого перевозчик летал из Петербурга в Стамбул, Милан, Лондон, Пизу, Кёльн и Тбилиси. Отмена программы полетов, объясняли в «Победе», связана «с систематическими задержками рейсов в «Пулково» службами аэропорта».

Накануне сообщалось, что авиакомпания «Россия», которая также входит в группу «Аэрофлот», получила от оператора «Пулково» - ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) - уведомление о возможном прекращении обслуживания ее рейсов из-за неуплаты аванса. Источник, знакомый с ситуацией, пояснял «Интерфаксу», что ВВСС в

одностороннем порядке изменила правила оплаты за наземное обслуживание рейсов всех авиакомпаний. Чтобы перейти с предоплаты на постоплату, необходимо иметь пассажиропоток от 480 тыс. пассажиров в год, ежегодный рост в 10% и не иметь долгов по оплате.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.21; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНФОРМАЦИЮ О ДОРОГИХ БИЛЕТАХ НА SSJ100

Производитель постоянно работает над снижением стоимости эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), в вопросах ценообразования на билеты многое зависит от тарифной политики самих авиакомпаний, заявили РИА Новости в пресс-службе «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС), выпускающих эти лайнеры.

СМИ неоднократно сообщали, что самолеты SSJ часто простаивают из-за сложностей с получением запчастей. Крупнейшим эксплуатантом SSJ является российская авиакомпания «Аэрофлот».

Замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Александр Редько в среду заявил РИА Новости, что стоимость простоя SSJ100 не должна сказываться на цене билетов, бремя обслуживания самолетов на этапе развития системы сервиса должны принять на себя институты развития и производитель. В пресс-службе ФАС РИА Новости подтвердили, что глава ведомства Игорь Артемьев направил в **Минтранс**, Минпромторг и в аппарат вице-премьера Максима **Акимова** письмо, в котором отметил, что средняя стоимость авиабилетов на маршрутах, обслуживаемых Sukhoi Superjet 100, на 20% выше, чем с другими самолетами из-за высоких расходов на обслуживание. **Минтранс** подтвердил получение письма.

«Прежде всего, в вопросах ценообразования многое зависит от тарифной политики самих авиакомпаний. Авиакомпания «Аэрофлот» никогда не была лоукостером, а позиционирует себя как премиального национального перевозчика, что соответствующим образом отражается на цене билетов», - сказал собеседник агентства.

«Со своей стороны производитель постоянно работает над снижением стоимости эксплуатации SSJ100, так как, в том числе, именно снижение эксплуатационных расходов является в данный момент одной из ключевых задач модернизации самолёта. В целом в рамках стандартной практики расходы на техническое обслуживание самолетов составляет 20-25% от всех затрат авиакомпании», - добавил он.

<https://ria.ru/20190821/1557746970.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССЛУЖБ

Девятый арбитражный апелляционный суд в среду подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 14 мая удовлетворил иск АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) о взыскании с Росавиации 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

Как следует из картотеки суда, суд отклонил жалобу Росавиации.

МАШ подал иск о солидарном взыскании убытков с **Минтранса** РФ и Росавиации, связанных с обслуживанием госслужб.

Представитель МАШ на прошлом заседании заявила, что взыскиваются денежные средства за 2016 год. Услуги были оказаны авиаотряду на сумму порядка 50 млн рублей, около 29 млн рублей аэропорт уже получил.

Отвечая на вопрос суда, представитель аэропорта сообщила, что денежные средства за аналогичные услуги, оказанные в 2014 году, аэропорт получил в 2015 году в полном объеме. Долг за 2015 год рассматривается в другом процессе.

Представитель **Минтранса** заявил, что позиция ведомства - отказать в иске к министерству и удовлетворить иск в отношении Росавиации.

Представитель **Минтранса** отметил, что требование МАШ вытекает из не действующего в настоящее время постановления правительства, которое работало в 2016 году. По его словам, аэропорт оказывал услуги авиаотряду, оплатить их должна была Росавиация, которая является распорядителем средств. В данном случае солидарное взыскание законом не предусмотрено, отметил он.

Представитель МАШ заявила, что не будет возражать, если денежные средства будут взысканы только с Росавиации.

Иск поступил в суд 26 февраля.

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, Росавиация - собственник аэродрома.

В пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; СТРУКТУРА РОСАВИАЦИИ ПРЕДЪЯВИЛА АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА ИСК НА 290 МЛН РУБ. ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ИМУЩЕСТВОМ

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГАА», подведомственно Росавиации) предъявило АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) иск о взыскании 290 млн рублей за пользование федеральным имуществом - аэропорт считает требования необоснованными.

Иск подан в Арбитражный суд Приморского края 19 августа, к производству он пока не принят. Материалы, разъясняющие суть требований, на сайте картотеки пока не опубликованы.

«ФГУП «АГАА» предъявляет требования о взыскании платы за федеральное недвижимое имущество, выведенное из эксплуатации в связи с его непригодностью, не используемое АО «МАВ» и не принадлежащее ему ни на каком праве. В настоящее время правовой дирекцией АО «МАВ» готовится отзыв на исковое заявление о необоснованности требований ФГУП «АГАА», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

МАВ - крупнейший аэропорт на Дальнем Востоке. В январе-июле 2019 года услугами аэропорта воспользовалось 1,686 млн пассажиров, что на 21% превысило показатель аналогичного периода 2018 года. Маршрутная сеть насчитывает почти 50 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний.

Консорциум инвесторов в составе группы «Базовый элемент» Олега Дерипаски, Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и сингапурского аэропортового оператора Changi Airports International в феврале 2017 года закрыл сделку по приобретению 52,16% акций АО «МАВ» и 100% акций ЗАО «Терминал Владивосток», владеющего и управляющего зданием терминала аэропорта Владивостока. Продавцом выступило АО «Международный аэропорт Шереметьево».

АГАА принадлежит большинство российских аэродромных объектов - взлетно-посадочных полос, перронов и стоянок. Предприятие сдает их в аренду владельцам аэропортовых терминалов.

RNS; 2019.08.21; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА НАЗВАЛ НЕКОРРЕКТНЫМ СРАВНЕНИЕ SUPERJET С BOEING И AIRBUS

Российский ближнемагистральный самолет Superjet некорректно сравнивать с самолетами Boeing и Airbus по расходам на эксплуатацию, заявил журналистам глава Минпромторга Денис Мантуров.

«Если мы сравниваем с Airbus или Boeing, то, во-первых, это неправильно с точки зрения даже пассажироместимости. Там совершенно другие, как современно говорить, «косты» (затраты — RNS), расходы по эксплуатации. И тем более вопрос, на какое расстояние перевозится и какое количество», — сообщил Мантуров журналистам.

По его мнению, Superjet нужно сравнивать с региональными самолетами, такими как Embraer 190.

Ранее принадлежащее Григорию Березкину издание РБК сообщило о том, что Федеральная антимонопольная служба России направила в правительство письмо, в котором говорится о высоких ценах на рейсы, обслуживаемые Superjet. По данным ведомства, разница составляет 20%.

Sukhoi Superjet 100 — российский ближнемагистральный пассажирский самолет, разработанный «Гражданскими самолетами Сухого» (входит ОАК) при участии иностранных компаний. Лайнер рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4,5 тыс. км. Первый полет самолет совершил в мае 2008 года, запущен в коммерческую эксплуатацию в 2011 году.

<https://rns.online/transport/Glava-Minpromtorga-nazval-nekorrektnim-sravnenie-Superjet-c-Boeing-i-Airbus-2019-08-21/>

RNS; 2019.08.21; СМИ УЗНАЛИ О ВОЗМОЖНОМ ДЕФЕКТЕ В ДВИГАТЕЛЕ AIRBUS A380

Изучающие отказ двигателя самолета Airbus A380 компании Air France в 2017 году эксперты проверяют информацию о возможном дефекте одной из деталей силовой установки лайнера, сообщило агентство Reuters со ссылкой на осведомленные источники. По словам собеседников издания, сомнения у специалистов вызывает титановая деталь, которая является центральной частью трехметрового вентилятора в двигателях A380. Ее изготовителем выступала американская компания Engine Alliance, принадлежащая General Electric и подразделению канадского производителя авиационных двигателей Pratt & Whitney.

Предполагается, что в ближайшее время Engine Alliance организует проверки аналогичных деталей в своих двигателях, которые установлены на 60% от общего числа самолетов A380, находящихся в эксплуатации. В настоящий момент используется 237 таких лайнеров, эксперты проверят около 140 из них.

Компании Pratt & Whitney и Airbus, а также французское бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации от комментариев отказались.

30 сентября самолет Airbus A380 авиакомпании Air France совершил вынужденную посадку на базе канадских ВВС Гус-Бей из-за отказа одного из четырех турбовентиляторных двигателей Engine Alliance GP7000 недалеко от Гренландии. Во время инцидента от двигателя отошел кожух воздухозаборника и вентилятор. На борту лайнера находились 497 пассажиров и 24 члена экипажа.

Airbus A380 — широкофюзеляжный двухпалубный пассажирский самолет, крупнейший серийный авиалайнер в мире. В феврале текущего года компания сообщила о намерении прекратить производство лайнера в 2021 году из-за недостаточного объема заказа.

Спустя несколько месяцев Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) предупредило о риске возникновения трещин на крыльях некоторых самолетов этой модели. Речь шла о 25 лайнерах, произведенных в 2004-2006 годах. В Airbus наличие трещин подтвердили и пообещали решить проблему.

<https://rns.online/transport/SMI-uznali-o-vozmozhnom-defekte-v-dvigatele-Airbus-A380--2019-08-21/>