



Ежедневный мониторинг СМИ

16 СЕНТЯБРЯ 2019

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.16; МИНТРАНС РАЗГРУЗИТ ФУРЫ; ПРАВИЛА ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ МОГУТ СМЯГЧИТЬ	3
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ ЕРМАКОВА; 2019.09.15; ПЕРВОКУРСНИКИ РУТ ПРОШЛИ ПОСВЯЩЕНИЕ НА МОСКОВСКОМ ПАРАДЕ СТУДЕНТОВ	3
КОММЕРСАНТЬ; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.16; ТАКСИ ПРОКЛАДЫВАЮТ НОВЫЙ МАРШРУТ; РАЗРАБОТКОЙ ОТРАСЛЕВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАЙМЕТСЯ РАБОЧАЯ ГРУППА	4
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.09.16; В VLAVLACAR НАШЛИ ПОДЛОЖНЫЕ ДОКУМЕНТЫ; АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА СЕРВИС В РОСКОНАДЗОР	5
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2019.09.16; ЧИНОВНИКИ И СТРАХОВЩИКИ ИЩУТ НОВЫЕ ФОРМЫ И ФОРМУЛЫ ДЛЯ ОСАГО	6
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.16; В ДВА СЧЁТЧИКА: РЫНОК АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ЗА ГОД ВЫРОС НА 100%; НО ОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ЕГО РЕГУЛИРОВАНИИ ПОКА НЕТ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РАСПРОСТРАНЕНИЕ «ПЛАТОНА» НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОБСУЖДАЕТСЯ, КОНКРЕТИКИ ПОКА НЕТ - ЧЕМЕЗОВ	9
RNS; 2019.09.15; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО СЕРТИФИКАЦИИ АВТОСЕРВИСОВ	9
ГТРК ВОЛОГДА; 2019.09.15; НАЗВАНИЕ ДЛЯ НОВОГО МОСТА ВЫБРАЛИ В ЧЕРЕПОВЦЕ	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.16; ОАО РЖД ОТЦЕПЛЯЕТСЯ ОТ РЕМОНТА ВАГОНОВ; МОНОПОЛИЯ ПЕРЕДАЕТ ЕГО ДОЧЕРНИМ СТРУКТУРАМ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РАСПИСАНИЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» НА ШЕРЕМЕТЬЕВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ ИЗМЕНИТСЯ ВО 2-Й ПОЛОВИНЕ СЕНТЯБРЯ	11
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.16; «КРАСНОЕ СОРМОВО» ОТВЕСИТ СУХОГРУЗОВ; ВЕРФЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТ НА 20 МЛРД РУБЛЕЙ	12
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.09.16; С КАТЕРА ДОРОГА: К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ПЕРЕУЧЕТ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ; ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ РЕГИСТРАЦИИ ЭКСКУРСИОННЫХ ПАРОХОДОВ МОГУТ ПОСТАВИТЬ ПОД УГРОЗУ ЖИЗНЬ ПассажиРОВ	13
ТАСС; 2019.09.15; ОТ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА ЖДУТ МНЕНИЙ О ЗАПУСКЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКОГО ПАРОМА МЕЖДУ РФ И БОЛГАРИЕЙ	15
ТАСС; 2019.09.15; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОДАЛА ЗАЯВКУ В РОСТУРИЗМ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ»	15
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.16; МИНТРАНС ПОМИРИЛСЯ С ЧЕХИЕЙ В УЩЕРЬ «АЭРОФЛОТУ»; В ОБМЕН НА СНЯТИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО CZESN AIRLINES СМОЖЕТ ЧАЩЕ ЛЕТАТЬ НАД РОССИЕЙ ИЗ ПРАГИ В СЕУЛ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; АВИАВЛАСТИ РФ И ЧЕХИИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ - МИНТРАНС	17
ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА; 2019.09.16; В МОРЕ ВОЛНУЮТСЯ: МЕХАНИК ВОЗГЛАВИЛ ТОП САМЫХ ЗАВИДНЫХ ВАКАНСИЙ; ТАКУЮ СУММУ ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ЗА РЕМОНТ ОБОРУДОВАНИЯ НА РЫБОЛОВНОМ СУДНЕ	17

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ЧЕМЕЗОВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ РЕБРЕНДИНГА SSJ...18	
RNS; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ЗАКРЫТИЕ БИЗНЕС-ЗАЛОВ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗОЛОТЫХ КАРТ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ЗАКРЫЛ ДОСТУП В VIP-ЗАЛЫ ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЗОЛОТЫХ» КАРТ ЕЩЕ В 18 ГОРОДАХ РФ	18
ТАСС; 2019.09.15; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА 22 САМОЛЕТА SSJ-100.....	19

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.16; МИНТРАНС РАЗГРУЗИТ ФУРЫ; ПРАВИЛА ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ МОГУТ СМЯГЧИТЬ

Автоперевозчикам могут упростить провоз сверхнормативных грузов, а на автоматических комплексах весогабаритного контроля будут регулярно замерять точность показаний. Такие решения принял **министр транспорта Евгений Дитрих** на личном приеме граждан.

Сейчас приходят на станцию в универсальных железнодорожных контейнерах, которые для автоперевозки слишком тяжелые. За перевес штрафуют на сотни тысяч рублей. Но разделить груз нельзя: на контейнерах стоят пломбы, снимать которые запрещено по договору перевозки, пояснила министру представитель Уральской логистической ассоциации Ирина Шведова. Если признать такие грузы неделимыми, можно будет получать спецразрешения на провоз. «Можно предусмотреть для вас спецразрешения, если невозможно вскрыть контейнер. Но тогда за их отсутствие будем наказывать», - уточнил **Евгений Дитрих**.

Но упрощение перевозки сверхнормативных контейнеров не означает смягчение весового контроля. Для сохранности автодорог сейчас их оборудуют автоматическими пунктами весогабаритного контроля в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Взвешивание грузовиков проходит автоматически, при превышении нормы назначается штраф. Пока все действует в тестовом режиме, федеральный проект стартует с начала 2020 года.

Грузоперевозчики считают, что весы допускают критические неточности. Для защиты от неправильных штрафов они попросили установить специальные весовые комплексы и выдавать сертификаты взвешивания. А еще российские грузоперевозчики пожаловались министру на зарубежных коллег. Те нарушают правила безнаказанно, так как из России в Беларусь или Казахстан проезжают свободно, а на внешних границах Евразийского экономического союза штрафы с них уже никто не спрашивает.

Нужно ввести регулярные поверки весов, например, раз в квартал, чтобы не возникало сомнений в достоверности измерений, предложил министр. Что касается наказаний для зарубежных нарушителей, то присутствовавшие специалисты посоветовали до уплаты штрафа грузы не выпускать.

Предложения нужно сформулировать до конца сентября, поручил **Дитрих**. А с таможней проработают вопрос, как конкретно блокировать выезд грузов на границе ЕАЭС.

Были и кадровые вопросы. Для многих кандидатов, отслуживших в армии или МВД, путь на транспорт закрыт из-за требований к образованию. К тому же для прохождения аттестации нужно каждый раз собирать множество однотипных документов, уже скоро это уйдет в прошлое. **Минтранс** готовит проект распоряжения, по которому заявителю не придется для аттестации повторно представлять ряд справок, если свидетельство об аттестации уже было получено ранее. «В январе планируем внести проект в правительство», - сказал **Дитрих**.

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ ЕРМАКОВА; 2019.09.15; ПЕРВОКУРСНИКИ РУТ ПРОШЛИ ПОСВЯЩЕНИЕ НА МОСКОВСКОМ ПАРАДЕ СТУДЕНТОВ

Около двухсот первокурсников **Российского университета транспорта** приняли участие в Московском параде студентов, который состоялся в субботу, 14 сентября, на Воробьевых горах.

«РУТ — это жизнь, РУТ — это спорт! Инженерам дорога открыта вперед», — с таким лозунгом студенты ведущего транспортного вуза прошли от Университетского проспекта до смотровой площадки Воробьевых гор.

«Это традиционный праздник, в котором студенты **Российского университета транспорта** всегда принимают участие», — говорит активист Студенческой первичной профсоюзной организации вуза Руслан Климчук.

В этот день студенты более 50 вузов Москвы вышли на парад и прошли колоннами из 30 тысяч участников. Самую большую делегацию составили первокурсники.

Мероприятие началось в 15:00 с шествия колонн первокурсников. Затем молодые люди прошли посвящение: дали клятву московского студента, получили значки и исполнили гимн московского студенчества.

Завершился парад концертом «Зачетная Москва» с участием популярных у молодежи исполнителей.

Парад московского студенчества регулярно проводился в столице с 2002 по 2016 год. Теперь его снова возродили — уже на Воробьевых горах по инициативе самих студентов и ректоров вузов.

<https://vm.ru/news/750565-pervokursniki-rut-proshli-posvyashenie-na-moskovskom-parade-studentov>

КОММЕРСАНТЪ; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.16; ТАКСИ ПРОКЛАДЫВАЮТ НОВЫЙ МАРШРУТ; РАЗРАБОТКОЙ ОТРАСЛЕВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАЙМЕТСЯ РАБОЧАЯ ГРУППА

По поручению вице-преьера Максима **Акимова** профильные министерства создадут для модернизации законодательства о такси рабочую группу, к участию в которой приглашены агрегаторы. Представители бизнеса поддерживают инициативу, рассчитывая, что она ускорит цифровизацию рынка. В то же время в Госдуме по-прежнему рассматривается уже готовый проект закона о такси, авторы которого удивлены созданием параллельной структуры для разработки регулирования.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил Минэкономики, **Минтрансу** и АНО «Цифровая экономика» до 30 ноября сформировать рабочую группу «для выработки предложений по совершенствованию нормативных актов» в сфере такси (текст поручений есть у «Ъ»). Также в поручениях фигурирует внедрение «программно-аппаратных комплексов для медицинских осмотров» — предложения по ним поручено сформировать до 1 октября. К этой же дате ожидаются предложения по внедрению устройств для мониторинга усталости водителей, а до 30 ноября должен быть подготовлен пилотный проект по внедрению электронного путевого листа.

Рабочая группа для разработки изменений в законодательстве о рынке такси уже создана, сообщил «Ъ» представитель Минэкономики. В **Минтрансе** заявили, что министерство направило кандидатуры для включения в рабочую группу, скоро ожидается ее первое заседание. Повестка еще составляется, уточнили в департаменте транспорта Москвы. Заместитель гендиректора АНО «Цифровая экономика» **Дмитрий Тер-Степанов** подтвердил, что первая встреча пройдет в рамках Центра компетенций при АНО, там будет обсуждаться подготовка «необходимых нормативно-правовых актов». Приглашение на встречу получили в «Яндекс.Такси», она планируется 19 сентября, уточнил представитель компании. По словам собеседников на рынке, также приглашены представители «Ситимобил», InDriver, «Опоры России», Российской ассоциации электронных коммуникаций, Общественного института развития такси.

Между тем законопроект об агрегаторах такси уже существует. Группа депутатов внесла его в Госдуму еще в 2015 году, но рассмотрение затянулось, вносилось большое количество поправок. В частности, в мае 2019 года глава комитета Госдумы по транспорту и строительству **Евгений Москвичев** предложил разрешить работать на рынке только российским сервисам, ограничить их комиссию 2–3%, а также обязать контролировать режим труда и отдыха таксистов, среди которых также не должно быть иностранцев. Поправки вызвали критику со стороны игроков рынка. Сейчас проект готовится ко второму чтению.

Законопроект, рассматриваемый в Госдуме, также будет обсуждаться в рамках рабочей группы, пояснили в **Минтрансе**. Но соавтор документа **Вячеслав Лысаков** удивлен тем, что правительство «предлагает двигаться параллельными курсами». Основой регулирования рынка такси должен стать федеральный закон, уже одобренный в первом чтении законопроект не заморожен, работа над ним идет, подчеркивает он.

В «Яндекс.Такси» создание рабочей группы поддерживают. Отрасли нужны стандарты раскрытия информации и обмена данными, которые помогут создать цифровые реестры для контроля безопасности, аппараты для автоматизированных осмотров, говорят в компании, отмечая также, что регулирование правильно обсуждать со всеми участниками рынка. «Рынок такси нуждается в цифровизации данных для облегчения регулирования, а также в демонаполизации. Будет полезно обсуждать проекты законов в одном месте, которое определено для этого законом, но с привлечением всех участников рынка, а не в одностороннем порядке, как сейчас»,— заявил директор Gett в России Максим Жаворонков.

На законодательном уровне необходимо отменить процедуры ежедневного техосмотра автомобилей и медосмотра водителей, а вместо этого использовать мировую практику — проверять профиль водителя на предмет серьезных нарушений ПДД и иных правонарушений, считает представитель InDriver. «Также необходимо отказаться от идеи единого цвета машин и специальных водительских прав для такси»,— предлагает он. Операционный директор «Ситимобил» Виталий Бедарев полагает, что любой закон, связанный с цифровыми платформами, должен быть рамочным, а основная работа должна быть сконцентрирована на модернизации подзаконного регулирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4094328>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.09.16; В VLAVLACAR НАШЛИ ПОДЛОЖНЫЕ ДОКУМЕНТЫ; АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА СЕРВИС В РОСКОНАДЗОР

Российские автобусные перевозчики снова предъявили претензии к крупнейшему карпулинговому сервису BlaBlaCar. Они пожаловались в Роскомнадзор и прокуратуру на обнаруженные на сервисе объявления о перевозках под чужими лицензиями и персональными данными. Такие случаи нарушают законодательство о персональных данных и предпринимательской деятельности, но ответственность за них самого BlaBlaCar как минимум неочевидна, отмечают юристы.

Объединение автопассажирских перевозчиков (ОАП, объединяет 124 перевозчика в 18 регионах России) обратилось в Роскомнадзор с жалобой на незаконную публикацию персональных данных автобусных перевозчиков на карпулинговой площадке BlaBlaCar, рассказал “Ъ” заместитель руководителя ОАП Алексей Дынько. По его словам, речь о том, что в ряде случаев нелегальные перевозчики регистрировались на сервисе, используя данные о лицензии других предпринимателей. Одним из пострадавших назван ставропольский предприниматель Виктор Енин, который, по данным ОАП, в действительности никогда не регистрировался в сервисе. Сам господин Енин заявил “Ъ”, что в ходе переписки с потенциальным работодателем предоставил данные о своей лицензии на осуществление перевозок, после чего его собеседник перестал отвечать, а позднее на BlaBlaCar появились предложения от его имени.

ОАП известно еще о двух подобных случаях с индивидуальными предпринимателями (ИП) и о двух — с юридическими лицами. «На основании трех подтверждений по фактам размещения персональных данных ИП без согласия направлены заявления в Роскомнадзор для проведения проверки и привлечения к ответственности собственника BlaBlaCar»,— заявил господин Дынько. По ситуации с господином Ениным ОАП также обратилось в Генпрокуратуру. Прокуратура Труновского района Ставропольского края сообщила, что передала данные для проверки в местное отделение МВД, Роскомнадзор запросил информацию у BlaBlaCar (копии обращений ОАП и ответов ведомств есть у “Ъ”). Запрос «находится на почте на стадии вручения», уточнили 13 сентября в пресс-службе Роскомнадзора.

BlaBlaCar позволяет размещать предложения регулярным автобусным перевозчикам в России с начала 2019 года. По собственным данным компании, ее партнерами стали более 500 автобусных перевозчиков и более 20 автовокзалов. Всего у сервиса более 20 млн пользователей в России. «Нам понятно, почему некоторые перевозчики борются с прогрессом. Мы выступаем за прозрачный рынок перевозок, за его цифровизацию, за

безопасность и комфорт пассажиров», — заявила “Ъ” руководитель BlaBlaCar в России Ирина Рейдер в ответ на вопрос о жалобах ОАП.

Лица, которые получили доступ к чужим персональным данным и осуществляли перевозки чужими разрешительными документами, нарушили законодательство в сфере персональных данных и осуществляли незаконную предпринимательскую деятельность, констатируют опрошенные “Ъ” юристы. В первом случае юридическому лицу грозит штраф от 15 тыс. руб. до 75 тыс. руб., во втором — до 400 тыс. руб. за первое нарушение, отмечает юрист «Ильяшев и партнеры» Руслан Маннапов. Владелец данных также вправе претендовать на возмещение морального вреда.

Но ответственность BlaBlaCar в данной ситуации совсем не очевидна, указывает партнер компании «Нафко» Павел Иккерт. Чтобы ее доказать, необходимо представить факты, свидетельствующие о сговоре между лицами, незаконно использовавшими персональные данные предпринимателя, или хотя бы о том, что BlaBlaCar был осведомлен о нарушении, но не предпринял действий по его устранению, поясняет он. Исходя из условий использования BlaBlaCar, сервис не отвечает за информацию, размещенную на платформе перевозчиками, отмечает Руслан Маннапов. То есть, рассуждает юрист, BlaBlaCar — всего лишь информационный посредник, а они, как подтверждается судебной практикой, в большинстве случаев действительно не несут ответственности за размещенную рекламу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4094327>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2019.09.16; ЧИНОВНИКИ И СТРАХОВЩИКИ ИЩУТ НОВЫЕ ФОРМЫ И ФОРМУЛЫ ДЛЯ ОСАГО

Минфин готовит второй этап реформы ОСАГО. Речь идет о четырехкратном увеличении лимита выплат по жизни и здоровью пострадавших в ДТП, а также об отмене влияющих на цену полиса коэффициентов мощности и территории использования автотранспортных средств — при одновременном введении учета манеры вождения при телематическом контроле и частоты грубых нарушений ПДД. Впрочем, споры при принятии поправок, скорее всего, развернутся вокруг других норм: ЦБ намерен ограничить сверхдоходы страховщиков, а страховое лобби надеется убедить регулятора в необходимости повысить верхнюю планку цен на ОСАГО.

Запланированное на осень принятие Госдумой поправок о втором этапе реформы «автогражданки» будет проходить в условиях жарких дискуссий заинтересованных сторон. Такой прогноз дал на завершившемся вчера Московском финансовом форуме зампред ЦБ Владимир Чистюхин. По его словам, речь, в частности, пойдет о контроле ЦБ за сверхдоходами страховщиков по обязательным видам страхования и о предложениях не учитывать амортизацию автомобиля при компенсации ущерба деньгами (сейчас износ транспортных средств не учитывается только при возмещении ремонтом).

Первое чтение правительственных поправок к закону об ОСАГО ожидается в конце сентября.

Законопроект предполагает увеличение с 500 тыс. до 2 млн руб. лимита выплат по ущербу жизни и здоровью пострадавших при ДТП. Кроме того, с 1 января 2020 года из расчета цены полиса должен исчезнуть территориальный коэффициент, а с 1 октября 2020-го предполагается и отмена коэффициента мощности авто. Взамен страховщики получат право при определении цены полиса внутри тарифного коридора ОСАГО учитывать характеристики вождения (резкость ускорения, торможения, перестроения, частоту и длительность использования автомобилей — все это будет определяться специальным телематическим устройством), а также неоднократные грубые нарушения (проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, превышение скорости более чем на 60 км/ч, вождение в нетрезвом виде).

Как сообщил на форуме **замминистра** финансов Алексей Моисеев, обновленная система тарифов ОСАГО позволит снизить цену полиса «в три-четыре раза» для аккуратных водителей — прежде всего если в их автомобиле будет установлено телематическое устройство (за чей счет это будет происходить, пока не определено).

По словам **замминистра**, для водителя младше 50 лет и с безаварийным стажем более 30 лет полис по итогам реформы может подешеветь до 2,5 тыс. руб. (сейчас в среднем по стране он стоит примерно 5,4 тыс. руб.).

Отметим, что страховое лобби намерено убедить ЦБ в необходимости разрешить страховщикам повышать тарифы существеннее, чем предполагается. Президент Всероссийского союза страховщиков Игорь Юргенс напоминает, что сейчас коэффициенты мощности и территории позволяют превышать базовую ставку тарифа в три раза, после отмены его можно будет поднять лишь в 1,8 раза. По оценке исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Евгения Уфимцева, сейчас «сильно аварийный» водитель может купить полис за 23–25 тыс. руб. По новой системе полис обойдется ему в 16 тыс. руб.— по его словам, такое снижение с точки зрения аккуратных водителей выглядит некорректным.

На форуме свою систему индивидуализации тарифа предложила Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Замглавы управления контроля финансовых рынков ведомства Марина Пищулина сообщила, что оно считает необходимым изменить систему ОСАГО — «привязывать» полис не к автомобилю, а к водителю. В ФАС считают, что у ОСАГО должны быть лишь два коэффициента — категории транспортного средства в водительском удостоверении и страховой истории водителя. Это избавит водителей от необходимости покупать полисы на каждый свой автомобиль, а также упростит формирование цены ОСАГО. Представители Минфина и ЦБ с этим не согласились. По словам Алексея Моисеева, такие изменения ухудшат положение семей с одним автомобилем. Сейчас они покупают один полис, в случае же реализации подхода ФАС страховки надо будет приобретать на каждого водителя в семье. Как пояснил **замминистра**, правительство по итогам дискуссии поддержало позицию Минфина и ЦБ о том, что переход к полисам на водителя в целом является правильной идеей, «но в настоящий момент это привело бы к значительному удорожанию этой услуги для подавляющего большинства российских граждан».

<https://www.kommersant.ru/doc/4093939>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.16; В ДВА СЧЁТЧИКА: РЫНОК АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ЗА ГОД ВЫРОС НА 100%; НО ОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ЕГО РЕГУЛИРОВАНИИ ПОКА НЕТ

Рынок агрегаторов такси растет двузначными темпами. Его объем в денежном выражении в прошлом году составил 290,5 млрд рублей против 146,8 млрд в 2017-м. Об этом говорится в исследовании Discovery Research Group, с которым ознакомились «Известия». Мобильные сервисы по заказу такси существенно изменили эту сферу услуг — таксопарки ослабли и попали под контроль IT-компаний. Вместе с тем онлайн-сервисы приобретают всё больше черт операторов таксомоторных перевозок — это делает возможным появление классических трудовых отношений между агрегаторами и водителями, считают эксперты. Однако такая ситуация может разрушить привычную бизнес-модель и рынок дешевых и быстрых таксомоторных перевозок.

Двузначный рост

За первые шесть месяцев 2019 года объем рынка агрегаторов такси уже достиг 174,15 млрд рублей, говорится в обзоре Discovery Research. То есть при сохранении нынешней динамики роста, по итогам года он увеличится еще на 20%.

Доля объединенной компании «Яндекс.Такси» и Uber в первом полугодии составила 46,7%, «Везет» — 24,1%, Gett — 9,7%, «Максим» — 5,6%, «Ситимобил» — 1,6%.

С учетом анонсированной покупки «Яндекс.Такси» программного обеспечения и колл-центров группы компаний «Везет», во многих регионах их совокупная доля превысит 50%, полагают авторы исследования.

Сделкой между «Везет» и «Яндекс.Такси» уже заинтересовалась ФАС. В сентябре на возможное объединение активов конкурентов в антимонопольное ведомство пожаловался Gett. В пресс-службе ФАС сообщили «Известиям», что итогов проверки пока нет.

В исследовании подчеркивается, что агрегаторы такси существенно изменили рынок — таксопарки «ослабли и попали под контроль» IT-компаний. Большинство традиционных

диспетчерских служб либо подключились к платформам цифровых агрегаторов, либо внедрили собственную IT-платформу, или вовсе закрылись.

«Единого рынка такси (включающего все таксопарки, службы такси, диспетчерские, агрегаторы) уже нет, поскольку услуги сервисов отличаются от таксопарков и диспетчерских, и традиционное такси не может считаться их конкурентом», — утверждают авторы исследования.

С ними не согласен руководитель Центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус. Он отметил, что на всех автомобилях «Яндекса» и Uber написано, что это такси, все они застраховали ответственность за перевозку пассажиров на миллионы рублей, добавили заказ такси по телефону. Поэтому можно смело говорить, что это оператор таксомоторных услуг, подчеркнул эксперт.

Сами агрегаторы утверждают, что оказывают информационные услуги контрагентам — юристам и ИП. В частности, так заявили «Известиям» в «Везет», Gett и «Максим».

В «Яндекс.Такси» поставили под сомнение данные исследования. В компании отметили, что им неизвестны его методика и источники, а «объективный анализ рынка требует верификации данных в разных, независимых источниках».

В добровольном порядке

— Основные претензии в адрес агрегаторов, которые поступают от пассажиров, — это прежде всего не обеспечение безопасности поездки. Жалуются на то, что водитель засыпал за рулем, был в состоянии наркотического опьянения, имел недостаточный опыт вождения, — рассказал «Известиям» руководитель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Он добавил, что большинство клиентов онлайн-сервисов не могут разобраться в том, кто должен отвечать перед пассажиром в случае аварии.

Сопредседатель Союза потребителей России Антон Недзвецкий отмечает, что агрегатора сегодня уже возможно привлечь к ответственности за причинение пассажиру ущерба (материального или физического). Соответствующее постановление в июне 2018 года, по его словам, принял пленум Верховного суда России.

— Высшая судебная инстанция указала, что агрегатор должен отвечать перед пассажиром, не только когда компания заключила договор от своего имени. Она также несет ответственность, если у клиента на основании содержания рекламы, информации на сайте агрегатора или переписки с ним сложилось мнение, что он заключает договор именно с этим лицом, — пояснил юрист.

Вместе с тем некоторые агрегаторы уже добровольно страхуют жизнь и здоровье пассажиров, добавил эксперт. Суммы возмещения у разных сервисов составляют от 500 тыс. до 2,5 млн рублей.

Выпали из кодекса

В России постепенно формируется правовая база, регулирующая отношения между агрегатором и пассажиром, отметил Антон Недзвецкий. Но водители выпали из правовой парадигмы. Их пока не признают наемными сотрудниками агрегаторов такси, как это недавно сделали для Uber и Lyft власти Калифорнии (США), поэтому правила Трудового кодекса, включая соцгарантии, на них не распространяются.

Например, один из подмосковных таксистов Александр Бо, пользовавшийся сервисом Uber в мае-июле 2017 года, пытался доказать трудовые отношения и заставить компанию выплатить взносы в Пенсионный фонд, ФОМС и соцстрах. Но проиграл суды в четырёх инстанциях, включая кассацию Верховного суда (решения есть у «Известий»).

Агрегатор, по сути, является организатором перевозок, поэтому трудовые отношения также должны быть установлены, уверен замруководителя межрегионального профсоюза «Таксист» Андрей Попков. Это и называется социальная ответственность бизнеса, считает он. В этом случае IT-компании смогут претендовать на различные программы господдержки и налоговые льготы.

Сегодня водитель не только не имеет соцгарантий, но и мало зарабатывает — затраты (включая комиссии) высокие, а стоимость поездки — низкая, отметил Андрей Попков.

Так, у «Ситимобил» комиссия начинается от 14%, указано на сайте сервиса. У агрегатора «Максим» она составляет 10–12%, у «Везет» — 13–19% без НДС, у Gett — 20% с НДС, сообщили их представители. Комиссия «Яндекс.Такси» зависит от тарифа («Эконом»,

«Комфорт», «Минивэн», «Бизнес» и др.) и составляет 16–20,5% от стоимости, с каждого заказа также списывается плата за ПО — 5,5 рублей и НДС, указано на сайте сервиса. Но не все агрегаторы раскрывают дополнительные сборы и полные условия взимания комиссий, в том числе на своих сайтах.

Андрей Попков утверждает, что с учетом штрафов и скрытых платежей (например, 4% за подключение), а также доли таксопарка или компании-посредника, водитель вынужден отдавать порядка 30% от каждого заказа.

У идеи признать агрегатор работодателем есть как плюсы, так и минусы, уверен Станислав Швагерус. Эксперт обратил внимание на то, что заключение трудового договора не предусматривает работу на другие компании, сейчас же водитель может подключиться к системам получения заказов нескольких агрегаторов.

Одним из вариантов решения проблемы социальных гарантий для водителей, по его словам, может стать создание специального негосударственного отраслевого фонда, в который все агрегаторы будут делать отчисления, — соцгарантии будут оплачиваться из него. Именно такую модель предложили Uber и Lyft в США, похожая система работает в Австралии, добавил он. Эксперт уверен, что по такому же принципу должны быть организованы взаимоотношения агрегаторов и водителей и в России.

В случае если полностью отказаться от бизнес-модели агрегаторов такси — это отбросит рынок на десятилетия назад, подчеркивает Илья Зотов. Люди уже привыкли к доступной цене поездки и быстрой подаче автомобиля. Вместе с тем нужно устранить пробелы в законодательстве, чтобы повысить безопасность таксомоторных перевозок, считает эксперт.

<https://iz.ru/921288/aleksandr-volobuev/v-dva-schetchika-rynok-agregatorov-taksi-za-god-vyros-na-100>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РАСПРОСТРАНЕНИЕ «ПЛАТОНА» НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОБСУЖДАЕТСЯ, КОНКРЕТИКИ ПОКА НЕТ - ЧЕМЕЗОВ

Распространение действия системы взимания платы с грузовиков «Платон» на региональные автодороги обсуждается, конкретных решений по этому поводу пока не принималось, заявил глава «Ростеха» Сергей Чемезов.

«Думаю, все равно мы к этому придем. Местные власти, губернаторы многие говорят: «Давайте мы то же самое сделаем у нас». Дороги разбиваются грузовыми машинами - хотя бы деньги платили бы за это. Разговоры идут, но конкретики пока нет», - сказал Чемезов в интервью агентству РБК.

Гендиректор оператора «Платона» (ООО «РТ-Инвест Транспортные системы, «РТИТС») Антон Замков ранее сообщил «Интерфаксу», что распространять действие «Платона» на региональные дороги и грузовики массой менее 12 тонн на федеральных дорогах пока не планируется. «Об этом даже речи не идёт сейчас», - сказал Замков «Интерфаксу» в кулуарах ВЭФ-2019.

Согласно июньскому постановлению правительства РФ, в рамках ежегодной индексации с 1 февраля 2020 года тариф госсистемы «Платон» составит 2,20 руб./км. С 1 июля тариф был повышен на 14 коп., до 2,04 руб./км. С 1 февраля 2020 года тариф системы «Платон» составит 2,2 руб./км, с 1 февраля 2021 года - 2,35 руб./км. Далее индексация будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на размер годовой инфляции.

Ранее сообщалось, что за полгода до индексации тарифа системы «Платон» на основании прогноза Росавтодор будет публиковать величину индексации, чтобы рынок заранее мог к этому подготовиться. Если реальная инфляция будет сильно отличаться от прогнозной, в следующем периоде будут вноситься соответствующие поправки. По поручению Минтранса Росавтодор также будет публиковать фактический новый тариф «Платона» за 2-3 недели до его изменения.

RNS; 2019.09.15; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО СЕРТИФИКАЦИИ АВТОСЕРВИСОВ

Минпромторг и **Минтранс** не получали предложений по вопросу введения в России сертификации автосервисов, сообщили RNS в ведомствах. С такой инициативой ранее выступила Ассоциация "Российские автомобильные дилеры" (РОАД).

"Предложения по сертификации сервисов технического обслуживания автомобилей в Минпромторг России не поступали. В настоящий момент Минпромторгом России не разрабатываются какие-либо проекты нормативных правовых актов для введения подобной сертификации", - сообщили RNS в ведомстве.

"Не получали такую инициативу", - заявили RNS в **Минтрансе**.

Ранее РОАД выступила с предложением ввести в России сертификацию автосервисов с учетом квалификации мастеров и наличия необходимого оборудования и ПО, рассказывал глава объединения Олег Мосеев. По задумке Ассоциации, при выполнении работ по техобслуживанию базового уровня сервис сможет просто подать заявку на получение сертификата и внесение в реестр, а при более сложных работах - необходимо будет предоставлять документы, подтверждающие квалификацию персонала, наличие оборудования и легального программного обеспечения.

По задумке РОАД, сертификацией автосервисов должны заниматься сами участники отрасли, а не государство.

По данным "Автостата", доля автовладельцев, обслуживающих машины у официальных дилеров в послегарантийный период, в июле 2019 года упала с 83% до 23%, а доля тех, кто обращается к независимым СТО, наоборот, выросла с 8% до 38%.

<https://rns.online/transport/Minpromtorg-i-Mintrans-ne-poluchali-predlozhenie-po-sertifikatsii-avtoservisov-2019-09-14/>

ГТРК ВОЛОГДА; 2019.09.15; НАЗВАНИЕ ДЛЯ НОВОГО МОСТА ВЫБРАЛИ В ЧЕРЕПОВЦЕ

Строящийся в городе металлургов мост через реку Шексну будет называться «Архангельский». Именно за такое название проголосовали большинство череповчан - более 26,5 тысяч.

На втором и третьем местах названия моста «Зареченский» и «Милютинский». На последнем месте оказались варианты «Верещагинский» и «Череповецкий». Всего за название нового моста проголосовали 73 760 жителей Череповца, сообщает 35ТВ.

Напомним, что строительство моста начато 20 августа этого года во время визита полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Александра Гуцана, **Министра транспорта РФ Евгения Дитриха** при участии Губернатора области Олега Кувшинникова. Строители обещают завершить возведение моста в августе 2022 года. Его стоимость превышает 16,5 млрд рублей.

Добавим, что самый длинный мост в регионе свяжет между собой Зашекснинский и Зареченский районы Череповца и выведет за пределы центральных улиц города транзитный транспорт, направляющийся из Санкт-Петербурга в сторону Рыбинска, Ярославля и Москвы.

<http://volgda-region.ru/news/2019/9/13/nazvanie-dlya-novogo-mosta-vybrali-v-cherepovce>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.16; ОАО РЖД ОТЦЕПЛЯЕТСЯ ОТ РЕМОНТА ВАГОНОВ; МОНОПОЛИЯ ПЕРЕДАЕТ ЕГО ДОЧЕРНИМ СТРУКТУРАМ

ОАО РЖД начало процесс передачи участков текущего отцепочного ремонта в аренду своим вагоноремонтным предприятиям. По мнению участников рынка, это лишь небольшой шаг в сторону реформирования рынка ремонта вагонов, однако операторы относятся к нему настороженно. Они опасаются, что за этим последуют полная передача отцепочного ремонта вагоноремонтным компаниям и перевод операторов на сервисные контракты, против чего они резко возражают.

ОАО РЖД планирует передать участки текущего отцепочного ремонта (ТОР, ремонт вагона в пути следования) от своей Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) в аренду дочерним вагоноремонтным компаниям (ВРК). Это следует из оперативного приказа ОАО РЖД (есть у “Ъ”), по которому к 9 сентября должен быть определен перечень движимого и недвижимого имущества участков ТОР, включая железнодорожные пути, которое должно быть передано ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3 в аренду или законсервировано.

Вагонные депо делятся на ремонтные и эксплуатационные: ремонтные занимаются деповским и капитальным ремонтом вагонов, в ведении эксплуатационных — обеспечение исправности вагона в ходе перевозочного процесса, в том числе ТОР. Эксплуатационные депо находятся в ведении ЦДИ, ремонтные до 2011 года курировались Центральной дирекцией по ремонту грузовых вагонов, из которой в ходе реорганизации были выделены ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3. Также существует множество частных ремонтных депо. ОАО РЖД планирует приватизировать ВРК-2 и ВРК-3, а ВРК-1 оставить себе. ВРК-3 будет продаваться уже вскоре — 3 октября — по начальной цене 7,02 млрд руб.

В ОАО РЖД не поясняют, с чем связана такая инициатива. Один из собеседников “Ъ” полагает, что ОАО РЖД пытается обособиться от расходов на содержание мощностей по ТОР, переложив их на ВРК и законсервировав наиболее убыточные активы. Но операторы встревожены: по мнению собеседника “Ъ”, они опасаются, что ОАО РЖД совсем передаст отцепочный ремонт ВРК и переведет операторов на сервисные контракты с ними. Сейчас, даже будучи отцеплен в ТОР, вагон не выходит из перевозочного процесса. А по сервисным контрактам он окажется в ведении ВРК, выйдет из процесса перевозки, и тогда непонятно, кто будет нести ответственность за груз, если речь идет о груженом вагоне. Также ВРК, пусть и входят в ОАО РЖД, являются самостоятельными юрлицами и могут отказаться работать с каким-либо клиентом, что лишит такого клиента доступа к ТОР. ВРК предоставляют разные расценки, тогда как у ЦДИ тариф одинаковый. Наконец, говорит собеседник “Ъ”, в рамках такой системы будут уничтожены частные депо, которые не смогут предлагать услугу ТОР.

Другой источник “Ъ” уверен, что ОАО РЖД действительно готовится к переводу операторов на сервисные контракты с ВРК. «Сейчас ОАО РЖД, являясь перевозчиком и владельцем инфраструктуры в одном лице, принимая вагон к перевозке, несет ответственность за сохранность груза, а в договоре с ЦДИ на ТОР отражены четкие сроки ремонта и штрафные санкции за их нарушение, — рассказывает он. — В ближайшее время ЦДИ планирует согласовать с операторским сообществом договор генподряда на проведение ТОР. По сути, это принуждение собственников вагонов со стороны монополиста к сервисным контрактам с ВРК, поскольку в пути следования частные пункты ремонта, не принадлежащие ОАО РЖД, не выполняют подобные услуги, так как преимущественно находятся на подъездных путях предприятий и обеспечивают ремонт вагонов только после выгрузки или перед погрузкой». Источник “Ъ” полагает, что монополия стремится загрузить свои вагоноремонтные предприятия и одновременно «снять с себя ответственность за сроки простоя вагонов, качество ремонта и сохранность груза».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что для ОАО РЖД формирование перечня активов, относящихся к ТОР, является попыткой оценить экономику проекта консолидации ремонтных активов. Нервозность операторов также понятна, говорит эксперт: они опасаются, что этот проект перейдет в практическую плоскость. Но, по его мнению, пока эти опасения преждевременны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4094365>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; РАСПИСАНИЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» НА ШЕРЕМЕТЬЕВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ ИЗМЕНИТСЯ ВО 2-Й ПОЛОВИНЕ СЕНТЯБРЯ

«Аэроэкспресс» сообщает об изменениях в графике движения поездов на Шереметьевском направлении с 16 по 21 и с 23 по 26 сентября в связи с проведением плановых работ на железной дороге.

«В ночь с 16 на 17, с 17 на 18, с 18 на 19, с 19 на 20, с 20 на 21 сентября будут отменены поезда, следующие с Белорусского вокзала в 5:30, 6:00, 22:00, 23:30, 00:01, а также отправляющиеся из «Шереметьево» в 6:30, 7:00, 22:30, 23:00. Часть других аэроэкспрессов будет курсировать по измененному расписанию», - говорится в сообщении на сайте перевозчика.

В сообщении уточняется, что 16 сентября до 22:00 и 21 сентября с 7:00 поезда будут курсировать в соответствии с основным расписанием.

«В ночь с 23 на 24, с 24 на 25, с 25 на 26 сентября будут отменены поезда, следующие с Белорусского вокзала в 5:30, 6:00, 22:30, 23:30, а также отправляющиеся из «Шереметьево» в 7:00, 23:00, 00:30», - сообщает сайт.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.16; «КРАСНОЕ СОРМОВО» ОТВЕСИТ СУХОГРУЗОВ; ВЕРФЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТ НА 20 МЛРД РУБЛЕЙ

Как стало известно “Ъ”, входящая в Объединенную судостроительную корпорацию нижегородская верфь «Красное Сормово» может получить контракт еще на 20 сухогрузов RSD59 от Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). По словам собеседников “Ъ”, стоимость контракта составит около 20 млрд руб., он будет подписан на этой неделе на отраслевой выставке «Нева» в Петербурге.

ГТЛК планирует заключить контракт с входящим в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) «Красным Сормово» на 20 сухогрузов «река—море» RSD59, рассказали источники “Ъ” в отрасли. По их словам, сумма сделки — порядка 20 млрд руб., контракт будет подписан на выставке по гражданскому судостроению «Нева», которая стартует в Санкт-Петербурге 17 сентября. Собеседники “Ъ” не знают, кому будут переданы в лизинг эти суда. В ГТЛК и «Красном Сормово» отказались от комментариев.

Как следует из информации, опубликованной на сайте госзакупок, в конце августа «Красное Сормово» получило опцион на заключение договора на строительство 20 сухогрузов RSD59. Общая стоимость — 20 млрд руб. В протоколе говорится, что в рамках открытого запроса предложений была подана всего одна заявка. Срок акцепта опциона: 1–9-е судна — не позднее 20 декабря 2019 года, 10–20-е судна — не позднее 20 июня 2020 года.

«Красное Сормово» уже сдало десять сухогрузов RSD59, в том числе девять для компании «Пола Райз» по контракту с ГТЛК. Сейчас верфь строит 11 сухогрузов по подписанному в марте контракту, суда должны быть поставлены до конца 2021 года.

Сухогруз RSD59 — многоцелевое судно класса «Волго-Дон макс». Проект разработан Морским инженерным бюро. Головное судно серии RSD59 «Пола Макария» вошло в список лучших судов 2018 года (Significant Ships of 2018) Британского королевского общества корабельных инженеров. Суда могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Длина наибольшая — 141 м, ширина — почти 17 м, высота борта — 6 м. Вместимость грузовых трюмов — 11,4 тыс. куб. м. Помимо «Красного Сормово» такие суда строит Невский судостроительно-судоремонтный завод (два сданы, три строятся) и Окская судовой верфь (контракт на 15 сухогрузов).

Источники “Ъ” на рынке отмечают, что многие компании интересуются сухогрузами, поскольку флот сильно устарел. Темпы строительства новых судов надо согласовывать с утилизацией старого флота, чтобы избежать избытка предложения, как это произошло на рынке танкеров «река—море», отмечает один из собеседников “Ъ”. Надежда Малышева

из PortNews говорит, что на фоне замедления танкерного рынка сегмент сухогрузов остается востребованным, особенно с учетом перспектив зерновых перевозок. Поскольку суда могут выходить в море и будут работать не только во внутренних водных путях в ограниченный период навигации, проект финансово привлекателен для лизинговой компании и имеет невысокие риски, заключает эксперт.

RSD59 — самый эффективный по соотношению цены и параметров судна проект сухогрузных судов в России, причем высокий уровень серийности гарантирует заказчикам оптимальную стоимость (около \$12,5 млн без НДС) и минимальные сроки выполнения заказа, добавляет глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он напоминает, что проект RSD59 обладает увеличенным объемом грузовых трюмов: это дает возможность кроме генеральных и навалочных грузов перевозить крупногабаритные и длинномерные грузы, а также контейнеры, в том числе high cube (192 контейнера в трюме и 60 — на палубе), что делает судно более универсальным и отвечающим современным трендам развития мультимодальных перевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4094342>

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.09.16; С КАТЕРА ДОРОГА: К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ПЕРЕУЧЕТ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ; ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ РЕГИСТРАЦИИ ЭКСКУРСИОННЫХ ПАРОХОДОВ МОГУТ ПОСТАВИТЬ ПОД УГРОЗУ ЖИЗНЬ ПАССАЖИРОВ

Маломерным судам, перевозящим туристов, могут разрешить брать на борт до 20 человек, а прогулочным — до 30. С таким предложением по изменению действующих нормативов собирается в сентябре выступить Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. В ведомстве считают, что увеличение посадочных мест подстегнет развитие малого туристического бизнеса в небольших городах. Однако эксперты опасаются, что безопасность пассажиров может оказаться под угрозой.

Ветер перемен

В сентябре Минвостокразвития предложит изменения в Кодекс торгового мореплавания и в Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров внутренним водным и морским транспортом. Об этом «Известиям» сообщили в пресс-службе ведомства. Действующие нормы ограничивают общее количество человек на борту маломерного судна, включая экипаж, до 12. На прогулочном водном транспорте могут находиться 18 человек. Минвостокразвития собирается увеличить эти цифры до 20 и 30 соответственно. Кроме того, ведомство предлагает ставить на учет катера и лодки, оказывающие туристско-экскурсионные услуги, в Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС).

Сегодня такое лицензирование осуществляет структура **Минтранса** — Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (**Ространнадзор**). Предлагаемые изменения входят в перечень мероприятий к стратегии развития туризма в России до 2035 года. Ее принятие ожидается в ближайшее время.

— Действующее законодательство Российской Федерации делает невозможным использование значительного количества морских судов, таких как катера и яхты, для коммерческих перевозок и туристско-экскурсионного обслуживания гостей и жителей Дальнего Востока. Существующий порядок лицензирования деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров содержит ряд требований, выполнение которых фактически невозможно, — пояснили «Известиям» в Минвостокразвития. — Это особенно актуально для тех регионов России, в которых традиционно оказывают услуги в сфере водного туризма.

«Ростуризм» оставил запрос «Известий» об эффективности такого инструментария без ответа. В пресс-службе Министерства транспорта заявили, что такие предложения пока не поступали, а потому оценивать эти меры преждевременно и затруднительно.

Мель для безопасности

Постановка судов на учет в ГИМС проходит по облегченной схеме, отметили опрошенные «Известиями» эксперты отрасли, поскольку сегодня эта структура регистрирует транспорт, используемый «для себя». Суда, которые связаны с коммерцией

и перевозят пассажиров на платной основе, получают лицензию через **Минтранс**, где требования к безопасности выше.

— Перевод коммерческих маломерных и прогулочных судов, оказывающих туристические услуги, под ГИМС впоследствии может принести больше ущерба, нежели блага. Потому что контроль за техническим состоянием судов рискует стать халатным. Я считаю, что это чревато пренебрежением мерами безопасности на воде и может привести к очень печальным последствиям. Нынешняя схема логична: люди платят вам деньги и доверяют свои жизни, а вы, конечно, должны соблюдать жесткие правила и не подвергать их опасности, — пояснил «Известиям» директор Региональной ассоциации яхт-клубов и владельцев маломерных судов Геннадий Чижов.

О возможности снижения уровня безопасности говорит и председатель Центрального совета Всероссийского общества спасения на водах (ВОСВОД) России генерал-полковник Петр Нелезин.

— Если и сейчас случаются инциденты даже с пятью-шестью пассажирам, что произойдет, когда их будет все 30? Увеличивая число пассажиров, нужно ужесточать и требования к безопасности, — настаивает он.

Кроме того, если инициатива будет поддержана, владельцы маломерных судов могут поддаться соблазну взять на борт установленное кодексом число людей, даже если этого не позволяют технические характеристики транспорта. Напомним, что в июле нынешнего года в 100 м от берега поселка Джубга в Черном море перевернулся прогулочный катер «Атолл» с 55 пассажирами при максимальной вместимости 12 человек. В результате инцидента погибли двое. Предлагаемые Минвостокразвития изменения могут участить такие случаи, отмечают специалисты.

Несмотря на опасения, эксперты подчеркивают, что безопасность пассажиров — это в первую очередь вопрос добросовестности владельца судна и капитана. Стоит понимать, что даже среди маломерных судов есть те, что могут вместить 20 и более человек, — всё зависит от размеров и грузоподъемности. Экипаж, понимающий ответственность, которую он несет, в любом случае будет следить за надлежащим состоянием условного катера и перевозить столько людей, сколько разрешено по характеристикам транспортного средства.

При передаче ГИМС права лицензировать маломерные и прогулочные суда, оказывающие туристско-экскурсионные услуги, инспекции, вероятно, придется ужесточить свои требования. В МЧС, к которому относится структура, в ответ на запрос «Известий» пояснили, что готовы в рамках своей компетенции рассмотреть предложения Минвостокразвития. Однако, добавили в пресс-службе, вопрос надзора за коммерческими водными транспортными средствами требует детальной проработки, и Министерству по развитию Дальнего Востока и Арктики следует обсудить его с профильными структурами, прежде чем выступать с законодательной инициативой.

В августе 2019 года, по данным МЧС, уже состоялось тематическое совещание. По его итогам было решено сформировать список предложений. Представители всех заинтересованных ведомств обсудят их уже в октября-ноябре на площадке правительства России.

— По результатам рассмотрения соответствующих вопросов будет принято решение о реализации механизмов надзора за маломерными судами, используемыми в коммерческих целях, и необходимости выхода с инициативой по внесению изменений в законодательство РФ, — сообщили в пресс-службе МЧС.

В выгодное русло

Требования **Минтранса** в некоторых моментах создают дополнительную административную нагрузку, считает исполнительный директор Национальной ассоциации маломерного судоходства Алексей Смирнов. По его словам, это сильно тормозит развитие отрасли.

— В настоящее время коммерческое маломерное судно должно соответствовать излишним требованиям по конструкции и оснащению, более жесткому техническому надзору, необходимости лицензирования, дипломирования судоводителей и соответствия требованиям закона о транспортной безопасности. И эта административная и финансовая

нагрузка делает использование маломерных судов на территории России экономически неэффективным, — поделился он своим мнением.

Сегодня содержать и использовать маломерные суда для коммерческой перевозки туристов рентабельно только в городах и регионах с большим турпотоком — в Москве, Санкт-Петербурге, на черноморском побережье. Малые же города, вроде Плеса или Пинеги, экопоселки, отдаленные от мегаполисов, куда приезжает не так много гостей, остаются «на обочине» — если предложения прогулок по воде и есть, то скудные и дорогие.

Увеличение количества пассажиров, отмечает преподаватель школы вождения маломерных судов Александр Красавский, способно повернуть эту историю в «экономически выгодное русло». По оценке же Алексея Смирнова, предложенные меры хоть и снизят затраты судовладельцев примерно на 30%, но «это снижение на фоне огромных финансовых и административных затрат по эксплуатации, например, катеров незначительно». А вот передача права лицензирования экскурсионных «маломерок» ГИМС приведет к появлению новых речных и морских маршрутов для туристов, а также снизит стоимость такой водной прогулки.

<https://iz.ru/920824/iaroslava-kostenko/s-katera-doroga-k-chemu-privedet-pereuchet-progulochnykh-sudov>

ТАСС; 2019.09.15; ОТ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА ЖДУТ МНЕНИЙ О ЗАПУСКЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКОГО ПАРОМА МЕЖДУ РФ И БОЛГАРИЕЙ

Торговый представитель России в Болгарии Константин Артюшин предложил предпринимателям северокавказских регионов включиться в обсуждение вопроса организации грузопассажирского паромов между Новороссийском и Бургасом. Сейчас эта тема прорабатывается в **Минтрансе** России, сообщил Артюшин на бизнес-сессии в рамках фестиваля «Неделя Северного Кавказа в Болгарии».

«Сейчас у нас логистика выстраивается с учетом сложностей с Украиной. Логистика очень сложная, поэтому мы прорабатываем вопрос паромной переправы между Новороссийском и портом Бургас. Один из вопросов, который мне задавали чиновники из **Минтранса** России, это заинтересованность российских экспортеров в организации такого рода перевозок. Нам надо делать нормальную логистику, в том числе и для того, чтобы болгары ездили на курорты Северного Кавказа, поэтому ждем ваших непредвзятых мнений по поводу организации этого паромов», - сказал Артюшин.

Он сообщил, что в ближайшее время российская сторона проведет с Болгарией переговоры о запуске грузопассажирского паромов.

Фестиваль «Неделя Северного Кавказа в Болгарии» проходит с 10 по 16 сентября в Бургасе, Варне и Несебре. В нем принимают участие более 200 человек, свои делегации отправили все регионы Северо-Кавказского федерального округа. Цель мероприятия - презентовать деловой, культурный и туристический потенциал северокавказских регионов, а также наладить сотрудничество в разных сферах между Россией и Болгарией. Фестиваль организован фондом «Посети Кавказ» при поддержке Минкавказ России, Министерства туризма Болгарии, Федерального агентства по туризму, Россотрудничества и правительств субъектов СКФО по итогам состоявшегося в марте официального визита председателя правительства РФ Дмитрия **Медведева** в Болгарию. Тогда была подписана программа совместных действий в области туризма между Министерством экономического развития РФ и Министерством туризма Республики Болгарии на 2019-2021 годы.

Фонд «Посети Кавказ» создан в 2013 году, он занимается поддержкой и продвижением культурно-просветительских, образовательных, научно-исследовательских проектов на Северном Кавказе. Фонд выступил организатором серии бизнес-сессий «Инвестируй в Кавказ» в 2017 году, организует медиафестивали, экспертные конференции и форумы, выступает партнером ряда регионов Северо-Кавказского федерального округа в продвижении туристического потенциала.

<https://tass.ru/ekonomika/6886103>

ТАСС; 2019.09.15; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОДАЛА ЗАЯВКУ В РОСТУРИЗМ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ»

Власти Тверской области направили в Ростуризм заявку для участия в конкурсе на получение федеральных средств для реконструкции двух причалов и строительства инфраструктуры для обслуживания туристических судов по проекту «Волжское море». Общая сумма необходимых средств превышает 1,5 млрд рублей, сообщили журналистам в пятницу в пресс-службе правительства региона.

«Регион направил заявку в Ростуризм по участию в конкурсе на получение федеральных средств на создание и модернизацию объектов причальной инфраструктуры в 2020-2022 годах. Это строительство комплекса обеспечивающей инфраструктуры для обслуживания туристических судов в устьевом участке реки Шоша в Завидове (общая стоимость работ - более 1,5 млрд рублей), реконструкция причала в Твери (37 млн рублей), реконструкция транзитного причала в Кимрах, который в настоящее время не используется (29 млн рублей). Предусмотрено софинансирование из регионального бюджета», - говорится в сообщении.

Ключевым объектом сети причалов Тверской области станет транспортно-пересадочный узел в Завидове. Комплекс объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт, станет отправной точкой для водных путешествий по Волге и акватории Ивановского водохранилища (другое название - Московское море). По информации пресс-службы правительства региона, проектно-сметная документация в ближайшее время будет направлена на утверждение в госэкспертизу.

«В рамках проекта «Волжское море» будет построен уникальный транспортно-пересадочный узел в Завидове. Также ключевыми точками инфраструктуры водного транспорта являются Тверь, Кимры, Калязин, Конаково. Важно создать комплексные проекты благоустройства прилегающей к причалам территории, чтобы обеспечить качественное развитие туристской инфраструктуры», - цитирует пресс-служба губернатора Тверской области Игоря Руденю.

В Твери и Кимрах планируется сделать полноценные туристические маршруты, которые откроют уникальные объекты деревянного зодчества. Так, в Кимрах будет отремонтирована улица Московская, на которой расположен комплекс деревянных домов конца XIX - начала XX века в стиле «модерн». Региональные власти рассчитывают, что проект «Волжское море» позволит привлечь свыше 600 тыс. туристов (по данным на 2018 год турпоток в регион составлял 1,5 млн человек) и увеличить объем налоговых отчислений в бюджет более чем на 400 млн рублей.

Общий объем финансирования проекта «Волжское море», представленного президенту России Владимиру Путину в 2018 году, составляет 8 млрд рублей, большая часть из них - это внебюджетные средства. Потенциальный среднесуточный пассажиропоток оценивается в 2 тысячи человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6884672>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.16; МИНТРАНС ПОМИРИЛСЯ С ЧЕХИЕЙ В УЩЕРБ «АЭРОФЛОТУ»; В ОБМЕН НА СНЯТИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО CZECH AIRLINES СМОЖЕТ ЧАЩЕ ЛЕТАТЬ НАД РОССИЕЙ ИЗ ПРАГИ В СЕУЛ

Конфликт между авиавластями России и Чехии прекращен. В Праге 13 сентября завершились консультации авиавластей России и Чехии, сообщил представитель российского **Минтранса**. Договорились снять ограничения по количеству рейсов на линии Жуковский – Прага. Сейчас этим маршрутом летают только «Уральские авиалинии». На линии может быть допущено лишь по одной авиакомпании от каждой страны, частота рейсов не может превышать семь в неделю.

Летом российский **Минтранс** потребовал согласовать еще одного перевозчика на линии Москва – Прага или дополнительные семь частот на маршруте Жуковский – Прага. Чехии это было невыгодно, так как авиакомпании этой страны маленькие и не могут летать так же часто, как российские. Из «Шереметьево» в Прагу шесть раз в сутки летает

«Аэрофлот» и дважды – Czech Airlines. В случае отказа Россия грозила не продлить Czech Airlines разрешение на беспосадочный пролет над Сибирью из Праги в Сеул.

Чешские авиавласти в ответ запретили российским авиакомпаниям 43 из 57 полетов в неделю: у «Аэрофлота» осталось лишь два рейса в сутки, «Уральские авиалинии» (из Жуковского и Екатеринбург) и «Победа» (в Карловы Вары) ушли с маршрута.

Правда, обошлось без потерь. Страны почти сразу же выдали авиакомпаниям временные разрешения и решили договориться окончательно по завершении летнего сезона в сентябре.

Минтранс Чехии подтвердил либерализацию на линии Жуковский – Прага. Взамен Czech Airlines сможет увеличить частотность на линии Прага – Сеул. Причем разрешения будут выданы на постоянной основе, добавил представитель **минтранса** Чехии. Все новые частоты будут доступны с конца марта 2020 г. Сейчас Czech Airlines летает из Праги в Сеул четыре раза в неделю. Представители обоих министерств не уточнили, как увеличится эта частотность.

Такое соглашение выгоднее чешской стороне. Транссибирские направления очень привлекательны и многие иностранные авиакомпании просят доступа на магистраль или увеличения частот на ней, рассказали два близких к «Аэрофлоту» человека. Но Россия новых слотов не выдает. Так защищаются интересы «Аэрофлота», для которого маршрут Европа – Юго-Восточная Азия является главным транзитным направлением перевозок с пересадкой в «Шереметьево». В 2018 г. у «Аэрофлота» было 4,8 млн транзитных пассажиров на международных линиях, к 2023 г. он хочет увеличить их количество до 10–15 млн человек.

Очевидно, что эта договоренность будет в ущерб «Аэрофлоту», который потеряет пассажиров на линии Прага – Сеул с пересадкой в «Шереметьево», признают два близких к перевозчику человека. Более того, Czech Airlines сможет сделать привлекательным транзит из других европейских городов в Прагу и затем прямым перелетом в Сеул, добавляет один из собеседников.

Представители «Аэрофлота» и **Минтранса** России на запросы «Ведомостей» не ответили.
<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/15/811281-mintrans-pomirilsya>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; АВИАВЛАСТИ РФ И ЧЕХИИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ - МИНТРАНС

Авиационные власти РФ и Чехии в ходе консультаций в пятницу договорились о снятии ограничений на авиасообщение между странами, сообщил **представитель Минтранса РФ** журналистам.

Кроме того, в ходе консультаций "достигнута полная либерализация частотного регулирования между "Жуковским" и Прагой". Также закреплена договоренность по линии Прага - Сеул, заявил представитель ведомства со ссылкой на **директора департамента государственной политики в области гражданской авиации Светлану Петрову**.

"Отмена частотного регулирования позволит значительно увеличить турпоток между нашими странами", - приводит ее слова **Минтранс**.

В начале июля российские авиакомпании "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), "Победа" и "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) отменили рейсы в Чехию, поскольку авиавласти этой страны аннулировали их разрешения на полеты. Причиной конфликта стало недовольство Праги условиями предоставления транссибирских маршрутов в Азию, согласованных Москвой для нацперевозчика Czech Airlines.

Вскоре РФ и Чехия договорились о возобновлении рейсов и сохранении авиасообщения между странами в существующих объемах как минимум до конца лета. Также были назначены переговоры на уровне транспортных ведомств.

Аэропорт "Жуковский" открылся в 2016 году. Обслуживает рейсы нескольких авиакомпаний, в том числе российских "Уральских авиалиний" и "ИрАэро", белорусской "Белавиа". Российские авиавласти считают "Жуковский", несмотря на его близкое расположение к Москве, региональным аэропортом, что освобождает его от ограничений по числу назначенных от каждого государства перевозчиков и рейсов. Но ранее с этим

были несогласны авиавласти Таджикистана, Грузии, Израиля и Италии. В некоторых спорах дело доходило до частичного ограничения авиасообщения между странами.

ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА; 2019.09.16; В МОРЕ ВОЛНУЮТСЯ: МЕХАНИК ВОЗГЛАВИЛ ТОП САМЫХ ЗАВИДНЫХ ВАКАНСИЙ; ТАКУЮ СУММУ ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ЗА РЕМОНТ ОБОРУДОВАНИЯ НА РЫБОЛОВНОМ СУДНЕ

Вакансия механика по ремонту оборудования на рыболовном судне стала самой высокооплачиваемой в российских службах занятости по итогам первого полугодия. Также среди завидных должностей — пилот самолета и начальник участка в угледобывающей компании. Однако зарплаты свыше 300 тыс. рублей в этих профессиях скорее исключение, чем правило, говорят опрошенные «Известиями» эксперты. Специалисты поясняют: порой работодатели готовы платить работнику гораздо выше среднего уровня по рынку, поскольку убытки от простоя могут быть значительнее.

<https://iz.ru/921286/anna-ivushkina/v-more-volnuiutsia-mekhanik-vozglavil-top-samykh-zavidnykh-vakansii>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; ЧЕМЕЗОВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ РЕБРЕНДИНГА SSJ

Гендиректор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов поддержал идею о ребрендинге проекта Sukhoi Superjet.

«Что касается ребрендинга - может быть, действительно надо сделать. Тем более, можно сделать наше российское название. Надо уходить от иностранных комплектующих, мы очень зависим от них - у нас каждый самолет на сегодняшний день убыточен. ОАК потом покрывает эти расходы за счет военной статьи» - сказал Чемезов в интервью агентству РБК.

«Для возвращения статуса авиационной державы в гражданском авиастроении необходимо значительно наращивать объемы, проходить период докрутки самолетов за счет тех же объемов, и тогда все станет возможно», - добавил он.

АО «Гражданские самолёты Сухого» выпускает пассажирские самолёты под брендом Sukhoi Superjet. Базовой моделью является SSJ-100, который вмещает от 98 до 105 кресел и может преодолевать расстояние до 4,5 тыс. км. В настоящее время обсуждается создание 75-кресельного самолёта под брендом Sukhoi Superjet (SSJ-75).

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/15/09/2019/5d7d53f09a7947ae8ac5304b>

RNS; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ЗАКРЫТИЕ БИЗНЕС-ЗАЛОВ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗОЛОТЫХ КАРТ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» закрыл бесплатный доступ в бизнес-залы еще 18 аэропортов России для владельцев золотых карт из-за дорогого обслуживания пассажиров в них, сообщила RNS официальный представитель компании.

«Авиакомпания провела переговоры с региональными аэропортами. В аэропортах, которые отказались снизить стоимость обслуживания пассажиров в бизнес-залах, услуга для участников Золотого уровня предоставляться не будет. В тех аэропортах, которые приняли доводы авиакомпании и согласились на снижение стоимости обслуживания участников программы "Аэрофлот Бонус" Золотого уровня, совершающих перелет в эконом-классе, предоставление этой услуги будет продолжено», — объяснили в «Аэрофлоте».

Ранее аналогичная мера уже была введена в Архангельске и Магнитогорске.

«После отмены обслуживания с 15 августа в аэропортах Архангельска и Магнитогорска, компания официальных жалоб от пассажиров с Золотым статусом не получала. Напротив, анализ обратной связи показывает одобрение пассажирами решения компании», — добавила представитель «Аэрофлота».

По ее словам, компания изучила опыт зарубежных региональных аэропортов. В Европе стоимость обслуживания в бизнес-залах в аэропортах ниже, чем в большинстве региональных аэропортов России, при том, что общие затраты, включая налоги, заработную плату персонала, значительно выше, рассказала она.

Ограничение будет введено с 15 сентября и коснется аэропортов Анапы, Астрахани, Барнаула, Владивостока, Калининграда, Кемерово, Краснодара, Минеральных вод, Нижнего Новгорода, Новокузнецка, Новосибирска, Перми, Ростова-на-Дону, Салехарда, Самары, Саратова, Хабаровска, Якутска. Проход в залы ожидания повышенной комфортности будет доступен только пассажирам с билетом класса “бизнес” и владельцам карт платинового уровня.

<https://rns.online/transport/aeroflot-obyasnil-zakritie-biznes-zalov-dlya-vladeltsev-zolotih-kart-2019-09-14/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.16; «АЭРОФЛОТ» ЗАКРЫЛ ДОСТУП В VIP-ЗАЛЫ ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЗОЛОТЫХ» КАРТ ЕЩЕ В 18 ГОРОДАХ РФ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с 15 сентября закрыл бесплатный доступ в бизнес-залы владельцам «золотых» бонусных карт в 18 городах РФ, следует из информации на сайте перевозчика.

Ограничение распространяется на аэропорты в Анапе, Астрахани, Барнауле, Владивостоке, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Минеральных Водах, Нижнем Новгороде, Новокузнецке, Новосибирске, Перми, Ростове-на-Дону, Салехарде, Самаре, Саратове, Хабаровске и Якутске.

В качестве компенсации пассажирам рейсов «Аэрофлота», а также дочерних компаний «Россия» и «Аврора», вылетающих из этих городов, начислят по 3 тыс. миль, говорится в сообщении.

Месяцем ранее «Аэрофлот» закрыл для «золотых» клиентов доступ в бизнес-залы аэропортов Архангельска и Магнитогорска. В пресс-службе компании тогда уточняли, что проход в VIP-залы останется доступен пассажирам, которые приобрели билет в бизнес-класс. На участниках премиальной программы «Аэрофлота» уровня Platinum ограничение не распространилось, для владельцев «серебряных» карт привилегия не действовала и до этого.

Источник «Интерфакса», близкий к «Аэрофлоту» утверждал, что в небольших региональных аэропортах РФ доступ пассажира в бизнес-зал обходится перевозчику в среднем в 5-7 тыс. руб., при этом затраты авиакомпании «не соответствуют качеству предоставляемых в этих залах услуг, что подтверждается опросами пассажиров». В Европе затраты авиакомпании на обслуживание одного пассажира составляют в среднем от 25 евро.

Собеседник также говорил, что в будущем «Аэрофлот» не исключает закрытие доступа к VIP-залам владельцам «золотых» карт и в других региональных аэропортах, где этот бизнес нерентабелен.

ТАСС; 2019.09.15; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА 22 САМОЛЕТА SSJ-100

Авиакомпания «Аэрофлот» может в ближайшее время подписать контракт на поставку 22 российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). Об этом сообщил глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов в интервью газете РБК.

«Несколько лет назад мы подписали контракт по MC-21 на 50 машин. Что такое - 50 машин? По-хорошему, это работа на год - и то влегкую. А если по-серьезному развивать предприятия, нужно, чтобы заказы были на сотни машин. Или, допустим, Superjet. Правда, мы сейчас договорились и, надеюсь, в ближайшее время подпишем с «Аэрофлотом» контракт на 22 самолета», - сказал Чемезов.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев ранее сообщал, что в 2019 году авиакомпания готова подписать твердый контракт на поставку 100 самолетов SSJ-100.

В сентябре 2018 года ОАК и «Аэрофлот» подписали соглашение о поставке авиакомпании 100 самолетов SSJ-100. Сейчас у авиакомпании 49 таких самолетов. Также сообщалось, что «Аэрофлот» планирует взять в лизинг партию из 35 самолетов MC-21 в дополнение к уже ранее заказанным 50.

Sukhoi Superjet 100 - российский ближнемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолет. Разработан компанией «Гражданские самолеты Сухого». Коммерческая эксплуатация началась в 2011 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6888200>