



Ежедневный мониторинг СМИ

18 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» ОБСУДИТ МЕТОДИКУ МОНИТОРИНГА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	5
RNS; 2019.09.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К РАЗМЕРАМ РУЧНОЙ КЛАДИ В САМОЛЕТАХ	5
ПРАЙМ; 2019.09.17; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ ЗАРУБЕЖНЫМ ЛОУКОСТЕРАМ 5 ЛЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПИТЕРА В ЧУЖИЕ СТРАНЫ.....	6
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.09.17; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРЕШИТЬ ЗАРУБЕЖНЫМ ЛОУКОСТЕРАМ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТРЕТЬИ СТРАНЫ	6
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.09.17; В «ЭКСПОФОРУМЕ» ПРОХОДИТ КРУПНЕЙШАЯ ВЫСТАВКА ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ ...	7
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.09.17; В «ЭКСПОФОРУМЕ» ОТКРЫЛАСЬ КРУПНЕЙШАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ВЫСТАВКА «НЕВА»	8
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ В НАЧАЛЕ 2020Г ЗАКАЗАТЬ НА «ЛОТОСЕ» 4 ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ СУДНА.....	8
ТАСС; 2019.09.17; ПОЛТОРЫ СОТНИ СУДОВ ЗАКАЖЕТ РОСМОРРЕЧФЛОТ ДЛЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	8
ТАСС; 2019.09.17; СЕВАСТОПОЛЬ ПРЕДЛОЖИЛ АЛЬТЕРНАТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПО ПЕРЕДАЧЕ ПОРТА В СОБСТВЕННОСТЬ РФ	9
ТАСС; 2019.09.17; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ОТКРЫТИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КРУИЗНОЙ ЛИНИИ	10
ТАСС; 2019.09.17; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ БЕЛОМОРКАНАЛ В СОСТАВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; КИТАЮ ИНТЕРЕСНА КОНТЕЙНЕРНАЯ ЛОГИСТИКА И ПЕРЕВОЗКА УГЛЕВОДОРОДОВ НА СЕВМОРПУТИ - АКИМОВ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; UTLC ERA ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ КИТАЯ В ЕС ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СЕТЬ РЖД ИМЕЕТ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПРЕМИУМ-АВТОМОБИЛЕЙ МЕЖДУ ЕС И КНР - GEFCO	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.09.17; АВАРИИ БЕЗ ФОКУСОВ; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ИХ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЗВОЛИТ ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕХ, КТО ПО НИМ ПЕРЕДВИГАЕТСЯ	13
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩАЯ КРАСКА ПРОТИВ «ЗОМБИ» НА ДОРОГАХ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КАРЕЛИНА; 2019.09.17; ПРОФИЛАКТИКА СОЗНАНИЯ; КАК НАУЧИТЬ, УБЕДИТЬ, ЗАСТАВИТЬ СОБЛЮДАТЬ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЦЕНЯ ЖИЗНЬ СВОЮ И ОКРУЖАЮЩИХ	17
ТАСС; 2019.09.17; СОЗДАНО ПРИЛОЖЕНИЕ, КОТОРОЕ ПОМОГАЕТ ВОДИТЕЛЮ ОСТАТЬСЯ ВНИМАТЕЛЬНЫМ НА ДОРОГЕ; ОНО ПРЕДУПРЕДИТ ВОДИТЕЛЯ ОБ ОПАСНОСТИ, А ТАКЖЕ ПРОСЛЕДИТ ЗА ЕГО УСТАЛОСТЬЮ, СТРЕССОМ ИЛИ ОПЬЯНЕНИЕМ	20

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МОСКВА И ПЕКИН ОПРЕДЕЛЯТ МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ СТАНЦИЙ СИСТЕМ ГЛОБАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ «ГЛОНАСС» И «БЭЙДОУ» - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ АКИМОВ	21
ТАСС; 2019.09.17; НА КАМЧАТКЕ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; 2019.09.18; ВО ВСЕ НЕ ПЕШЕХОДЫ; ЗА ПОЛТОРА ГОДА ПРОИЗОШЛО 79 ДТП С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И ГИРОСКУТЕРОВ - ДВОЕ ПОГИБШИХ	22
ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.18; ВЫЗОВ ТАКСИСТОВ: ВОДИТЕЛИ ПРИЗВАЛИ ПРИЗНАТЬ ИХ СОТРУДНИКАМИ АГРЕГАТОРОВ, ИНИЦИАТИВА МОЖЕТ УЛУЧШИТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА, НО ПРИ ЭТОМ ПРИВЕСТИ К ПОДРОЖАНИЮ ПОЕЗДОК	24
ИЗВЕСТИЯ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.18; НЕ ПОРОТЬ ГОРЮЧКУ: ГРОЗИТ ЛИ СКАЧОК ЦЕН НА НЕФТЬ ПОДРОЖАНИЕМ БЕНЗИНА; СДЕРЖАТЬ РОСТ СТОИМОСТИ ТОПЛИВА НА АЗС ДОЛЖНЫ ДЕМПФЕР И ДОГОВОРЕННОСТЬ С НЕФТЯНИКАМИ.....	26
ТАСС; 2019.09.17; В ДУМЕ НАСТАИВАЮТ НА ТОМ, ЧТОБЫ АГРЕГАТОРЫ НЕ МОГЛИ ЕДИНОЛИЧНО ФОРМИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА ТАКСИ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; АССОЦИАЦИЯ РАДОР ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ РФ К 2025 ГОДУ ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИЙНЫЕ МОСТЫ НА АВТОДОРОГАХ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «АВТОДОР» ЖДЕТ СДАЧИ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА И ОТКРЫТИЯ СКВОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО М-11 К 2020Г	30
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО РАДИУСА В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020Г - ВЛАСТИ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; В ПЕТЕРБУРГЕ В 2020 ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЬ СКОРОСТНУЮ ШИРОТНУЮ МАГИСТРАЛЬ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПЕТЕРБУРГ К 2025Г НАМЕРЕН ПО КОНЦЕССИИ ПОСТРОИТЬ ЮЖНУЮ ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ ЗА 27 МЛРД РУБ.....	32
ТАСС; 2019.09.17; КАРЕЛИЯ ЗАЯВИЛА 96 АВАРИЙНЫХ МОСТОВ В НОВУЮ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ ПО РЕМОНТУ	32
ТАСС; 2019.09.17; ПРОЕКТ ДОРОГИ К ОЛИМПИЙСКОЙ БАЗЕ КИСЛОВОДСКА ОЦЕНИЛИ В 860 МЛН РУБЛЕЙ	33
ИЗВЕСТИЯ; 2019.09.17; ГИБДД ЗАПУСТИЛА ОПРОС О НЕОБХОДИМОСТИ ПОПРАВКИ В ПДД ИЗ-ЗА ГИРОСКУТЕРОВ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ГИБДД: ЧИСЛО АВАРИЙ С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ РАСТЕТ	34
RNS; 2019.09.17; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ДОПУСТИТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ	35
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО ЕЗДИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННОЙ ПОЛОСЕ С 2020 ГОДА.....	36
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАЛО, СКОЛЬКО РОССИЯН ВЫЕЗЖАЮТ НА ВЫДЕЛЕННУЮ ПОЛОСУ	36
ТАСС; 2019.09.17; СЕТЬ АВТОЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ В ПРИМОРЬЕ БУДЕТ РАБОТАТЬ БЕСПЛАТНО ДВЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НЕДЕЛИ.....	37
ТАСС; 2019.09.17; АРТЕМЬЕВ: ФАС И РЖД ПЛАНИРУЮТ ПОДГОТОВИТЬ МЕТОДИКУ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН НА ПЛАЦКАРТ	37
ТАСС; 2019.09.17; РЖД ПЛАНИРУЮТ ДО 2030 ГОДА РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 144 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛА	37
ТАСС; 2019.09.17; РЖД ОТКРЫТЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ С ТАДЖИКИСТАНОМ.....	38

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД В 2020Г ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ ГРУЗОВОГО ТРАНЗИТА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД ВЫСТУПАЮТ ЗА ЕДИНЫЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДАХ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД ВЛОЖАТ 7 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ ОТ САМАРЫ В ТОЛЬЯТТИ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ КУРУМОЧ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД БУДУТ СОРТИРОВАТЬ УГОЛЬ КТК ДЛЯ ЭКСПОРТА В ПОЛЬШУ, СХЕМА РАБОТЫ - SHIP-OR-RAU	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; КТК ПОДПИШЕТ 5-ЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКИ УГЛЯ ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПГК ОТМЕЧАЕТ РОСТ ВНУТРЕННИХ ОТПРАВОК ЩЕБНЯ С УРАЛА И СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФГК ПЛАНИРУЕТ ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ, ВЫСТАВЛЯЯ ВАГОНЫ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКУ РЖД.....	42
ТАСС; 2019.09.17; «ЛАСТОЧКИ» В КАВМИНВОДАХ ЗА СУТКИ ПЕРЕВОЗЯТ ДО 3 ТЫС. ПассажиРОВ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ГРУППА РЖД ДЛЯ ПЕРЕХОДА МЦК НА ИНТЕРВАЛЫ В 4 МИНУТЫ ЗАКУПИЛА 9 «ЛАСТОЧЕК»	42
РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2019.09.17; В РЖД НЕ РАССМАТРИВАЮТ КОЛЬЦЕВОЙ МАРШРУТ НОЧНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ МОСКВЫ КАК ОТЕЛЬ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СВЕРДЛОВСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ ЗАКАЗАЛА У ТМХ ЕЩЕ 3 СИДЯЧИХ ВАГОНА.....	43
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.18; ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ ВТОРГАЕТСЯ В БЮДЖЕТ; МИНПРОМТОРГ ПРОСИТ НА НЕГО 105 МЛРД РУБ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ УВЕЛИЧИТЬ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА СУДОСТРОЕНИЯ ДО 2023 Г.	45
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ИЗМЕНЕНИЕ ПОРЯДКА РЕГИСТРАЦИИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ МОЖЕТ НЕГАТИВНО ПОВЛИЯТЬ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ - МИНТРАНС	46
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В МОРСКОМ ПОРТУ «ВОСТОЧНЫЙ».....	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2019.09.17; ИЗ РЕКИ В МОРЕ; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ВОЗВОДИТЬ УНИКАЛЬНЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД.....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФРАНК СТАНЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ СОВКОМФЛОТА, НА ПОСТУ СЕО ЕГО СМЕНИТ ПЕРВЫЙ ЗАМ ТОНКОВИДОВ.....	48
ТАСС; 2019.09.17; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПассажиРСКИЙ КАТАМАРАН.....	49
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.09.18; ПУЛКОВО ДАДУТ ПЯТИЛЕТКУ СВОБОДЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО В ПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ ОТКРЫВАЕТ НЕБО В АЭРОПОРТУ ПЕТЕРБУРГА.....	49
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.18; ПРОКУРАТУРА ВЫИГРАЛА ПЕРВЫЙ ИСК К АЭРОПОРТУ ЗА ОТСУТСТВИЕ ЗАЩИТНОЙ ЗОНЫ; ЭТО ГРОЗИТ ПРИОСТАНОВКОЙ РАБОТЫ И УГОЛОВНЫМИ ДЕЛАМИ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; АКИМОВ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ ВВЕСТИ В «ПУЛКОВО» РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА».....	51
ТАСС; 2019.09.17; АРТЕМЬЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ НОСИТ СЕЗОННЫЙ ХАРАКТЕР.....	53

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДОСТЕРЕГЛА ЗАМГЛАВЫ АЭВТ ПОСЛЕ ЕГО СЛОВ О ВОЗМОЖНОМ УДОРОЖАНИИ АВИАБИЛЕТОВ ДО 10% В 2019 Г	53
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ РАСКРИТИКОВАЛО ИДЕЮ СОЗДАНИЯ БАЗЫ ДЕБОШИРОВ	54
ТАСС; 2019.09.17; ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ МАГАДАНОМ И ЕКАТЕРИНБУРГОМ ПРЕКРАЩЕНЫ ДО ВЕСНЫ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОКАЗЫВАЕТ ДВУЗНАЧНЫЙ РОСТ ЗА СЧЕТ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «ПОБЕДА» СОХРАНЯЕТ ПРОГНОЗ ПЕРЕВОЗОК В 2019 Г И РАССЧИТЫВАЕТ НА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ - СЕО	55
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «ПОБЕДА» НЕ СОБИРАЕТСЯ ПОКИДАТЬ «ВНУКОВО», ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОГУТ ОТКРЫТЬСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ - СЕО	55
ПРАЙМ; 2019.09.17; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НЕ СМОГЛА ОТБИТЬСЯ В СУДЕ ОТ ОБЯЗАННОСТИ КОРМИТЬ ЭКИПАЖИ	56
ТАСС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ 25% ПЛЮС ОДНУ АКЦИЮ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА»	57
BUSINESS FM; 2019.09.17; ГЛАВА ФАС ПРЕДЛОЖИЛ «АЭРОФЛОТУ» ПРОДАТЬ БЛОКПАКЕТ «ПОБЕДЫ» И НА ЭТИ ДЕНЬГИ СОЗДАТЬ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР	57
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; UTAIR ОБЪЯСНИЛА, ЗАЧЕМ ПРЕДЛАГАЕТ НА СВОИХ РЕЙСАХ НИКОТИНОВЫЕ «КОНФЕТЫ»	58
РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ ОБ УХОДЕ ПИЛОТА АВАРИЙНОГО А321	58
РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; АВИАВЛАСТИ США ПРИГЛАСИЛИ ГРУППУ СТРАН ОБСУДИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX	59
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ОАК ОБСУДИТ С ТУРЕЦКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ВОПРОСЫ ПОСТАВОК MC-21 И SSJ-100	59
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА 25 СЕНТЯБРЯ РАССМОТРИТ СДЕЛКУ ЛИЗИНГА ПЯТИ SSJ-100	59
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДПИСАЛА УЧАСТНИКУ СГОВОРА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ИРКУТСКА РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОР С ВЛАСТЯМИ	60
ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СУД 16 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА НА 290 МЛН РУБ	60

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» ОБСУДИТ МЕТОДИКУ МОНИТОРИНГА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Совет директоров крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» 25 сентября обсудит методику мониторинга цен на авиабилеты, следует из материалов компании.

«О методике мониторинга цен на авиабилеты», - говорится в сообщении.

Глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** ранее сообщил, что ведомство планирует к концу сентября выработать меры по сдерживанию роста цен на авиабилеты. **Он** отметил, что на полях ВЭФ проводились консультации с «Аэрофлотом» и другими авиакомпаниями по этому вопросу.

Начальник департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова заявила, что по итогам первого полугодия стоимость авиабилетов в России выросла на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, итоговые цифры по году в первую очередь будут зависеть от стоимости авиакеросина. В ФАС сообщали РИА Новости, что не видят оснований для негативных прогнозов по росту цен авиабилетов в РФ в текущем году.

Как сообщил на минувшей неделе популярный туристический поисковик Aviasales, согласно исследованиям его экспертов, стоимость авиабилетов в эконом-классе в РФ повысилась с января по август 2019 года лишь на 1,35% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 14,47 тысячи рублей. В исследовании учитывались бронирования авиабилетов с вылетом из России по маршрут «туда-обратно» на одного взрослого пассажира в эконом-классе.

В Aviasales отметили, что сдерживающим фактором большего повышения цен авиабилетов остается появление новых маршрутов у «Победы» (входит в группу «Аэрофлот»). Так, в июле этого года средний чек на билет из Москвы в Горно-Алтайск снизился на 8% сразу после открытия нового рейса бюджетного перевозчика В турсервисе напомнили, что в 2015 году Aviasales впервые признал «Победу» авиакомпанию ценовым лидером. Тогда эксперты выяснили, что на маршрутах, где начинает летать «Победа», стоимость билетов у других авиакомпаний снижается на 20%.

<https://ria.ru/20190917/1558783510.html>

RNS; 2019.09.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К РАЗМЕРАМ РУЧНОЙ КЛАДИ В САМОЛЕТАХ

Заместитель секретаря генерального совета «Единой России», депутат Госдумы Евгений Ревенко направил главе **Минтранса Евгению Дитриху** и главе думского комитета по транспорту Евгению Москвичеву письмо с предложением смягчить требования к размерам ручной клади в самолетах, сообщила пресс-служба партии.

В сообщении отмечается, что Ревенко предлагает изменить приказ **Минтранса** о минимальных габаритах ручной клади, которую можно провозить бесплатно.

По мнению депутата, можно предусмотреть возможное отклонение размера ручной клади на 5 см по одной из сторон от установленных авиакомпанией требований, но при этом общий вес ручной клади не должен превышать установленный лимит ее бесплатного провоза.

«Конечно, человеческое отношение к людям ни в каких инструкциях, увы, не пропишешь, но можно хотя бы расширить рамки этих дурацких калибраторов и сделать в правилах

люфт. Рассчитываю, что министр внимательно отнесется к предложениям, изложенным в этом письме», — приводит пресс-служба слова Ревенко.

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-smyagchit-trebovaniya-k-razmeram-ruchnoi-kladi-v-samoletah-2019-09-17/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190917/1558785161.html>

ПРАЙМ; 2019.09.17; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ ЗАРУБЕЖНЫМ ЛОУКОСТЕРАМ 5 ЛЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПИТЕРА В ЧУЖИЕ СТРАНЫ

Минтранс РФ предлагает на пять лет разрешить иностранным лоукостерам летать из Петербурга за рубеж без посадки в стране регистрации перевозчика, сообщил журналистам официальный представитель вице-премьера РФ Максима **Акимова** со ссылкой на директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** России Светлану Петрову.

По словам представителя, с инициативой о либерализации международного авиасообщения выступил генеральный директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) Леонид Сергеев. Согласно предложению, речь идет о предоставлении «седьмой свободы» при полетах из Петербурга по ряду международных маршрутов. «Такая свобода позволяет перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране регистрации перевозчика. То есть, например, ирландская авиакомпания может выполнять рейсы между Петербургом и городом в третьем государстве», - пояснил представитель.

«Предлагаем это сделать как пилотный проект сроком на 5 лет для того, чтобы «раскатать» линии, сформировать пассажиропотоки, а затем - когда и если наши авиакомпании будут готовы выйти на этот рынок, предложить их отечественным перевозчикам», - процитировал представитель Петрову.

Министр транспорта Евгений Дитрих предложил разделить будущие направления на три группы. Первая - те страны, куда российские компании не летают вообще, вторая - те государства, с которыми есть соответствующие межправсоглашения, но частоты не выбраны из-за отсутствия спроса. Третья - спорные направления, требующие дополнительного анализа.

Акимов эту инициативу поддержал и поручил сформировать открытый, но стабильный список стран для введения «седьмой свободы»: в течение эксперимента он может расширяться, но не может сокращаться. Предполагается, что это должно обеспечить иностранным перевозчикам, заинтересованным в том или ином маршруте, возможность долгосрочного планирования своей деятельности.

«За счет иностранных лоукостеров проверим все эти сетки, и если они заработают, то через 5 лет можем перейти либо на российского перевозчика, либо остаться с иностранцем», - отметил вице-премьер.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.09.17; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРЕШИТЬ ЗАРУБЕЖНЫМ ЛОУКОСТЕРАМ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТРЕТЬИ СТРАНЫ

Министерство транспорта предлагает разрешить зарубежным лоукостерам в течение 5 лет летать из Санкт-Петербурга за рубеж без посадки в стране регистрации. Об этом рассказал официальный представитель вице-премьера Максима **Акимова**, передаёт РИА «Новости».

Как сообщил он со ссылкой на главу департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса**, речь в предложении идёт о предоставлении «седьмой свободы» при полётах из Санкт-Петербурга по нескольким международным маршрутам.

«Такая свобода позволяет перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране регистрации перевозчика. То есть, например, ирландская авиакомпания может выполнять рейсы между Петербургом и городом в третьем государстве», — сказал он.

Власти предлагают реализовать это как пилотный проект сроком на 5 лет, чтобы сформировать пассажиропотоки, «раскатать» линии, а затем предложить их отечественным перевозчикам, если российские авиакомпании будут готовы выйти на этот рынок.

Глава **Минтранса Евгений Дитрих** выступил с предложением разделить будущие направления на три группы. Первая — страны, куда вообще не летают российские компании, вторая — государства, с которыми есть межправсоглашения, но из-за отсутствия спроса частоты не выбраны. Третья — спорные направления, которые требуют дополнительного анализа.

Максим Акимов поддержал эту инициативу и поручил сформировать открытый, но стабильный перечень государств для введения «седьмой свободы»: в течение эксперимента он может расширяться, но не сокращаться. Это призвано дать иностранным авиаперевозчикам, заинтересованным в том или ином маршруте, возможность строить долгосрочные планы своей работы.

«За счёт иностранных лоукостеров проверим все эти сетки, и если они заработают, то через 5 лет можем перейти либо на российского перевозчика, либо остаться с иностранцем», — сказал **Акимов**.

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-predlozhit-razreshit-zarubezhnym-loukosteram-letat-iz-peterburga-v-treti-strany.html>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.09.17; В «ЭКСПОФОРУМЕ» ПРОХОДИТ КРУПНЕЙШАЯ ВЫСТАВКА ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Судостроители со всего мира приехали в Петербург. Крупнейшая в Восточной Европе гражданская морская выставка «Нева» открылась сегодня в «Экспофоруме». Участие в ней принимают 600 компаний из разных стран. На церемонию открытия приехал действующий губернатор Александр Беглов. Первый стенд, который осмотрел глава города, принадлежит Объединенной судостроительной корпорации. В их экспозиции - макеты пассажирских и грузовых панорамных пароходов. Также главе города показали электрический катамаран. В России он сделан впервые. Что приятно - именно в Петербурге. Пока, правда, изготовлен только опытный образец. Плюсы такого вида водного транспорта - экологичность, повышенный комфорт, отсутствие шума. Еще одно ноу-хау - салон-трансформер. Впрочем, новости из сферы транспорта приходят не только из Экспофорума. На совещании в Смольном обсуждали строительство Широкой магистрали скоростного движения. Оно начнется в 2020 году. Об этом стало известно на профильном заседании, которое накануне провел заместитель Председателя Правительства страны **Максим Акимов**. Во встрече принимали участие действующий губернатор Александр Беглов и **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Городские власти рассчитывают получить из федерального бюджета на реализацию этого и еще пяти проектов тринадцать миллиардов рублей.

Программа: Вести

http://www.rtr.spb.ru/vesti_spb/news_detail.asp?id=36248

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.09.17; В «ЭКСПОФОРУМЕ» ОТКРЫЛАСЬ КРУПНЕЙШАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ВЫСТАВКА «НЕВА»

Судостроители со всего мира приехали в Петербург. Крупнейшая гражданская морская выставка «Нева» открылась сегодня в «Экспофоруме». Эта площадка - международная. В программе - конференции, панельные дискуссии, круглые столы, семинары. В них примут участие более полутора тысяч делегатов и спикеров, а также члены Правительства России. Ожидается более 2000 иностранных специалистов из 17 стран мира. Экспозиция представит новейшую продукцию отрасли. Во время открытия к гостям и участникам обратился глава города Александр Беглов.

Строительство широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге начнется в 2020 году. Об этом стало известно накануне на совещании в Смольном, которое провел заместитель Председателя Правительства страны **Максим Акимов**. Во встрече принимали участие действующий губернатор Александр Беглов и **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Городские власти рассчитывают получить из федерального бюджета на реализацию этого и еще пяти проектов - тринадцать миллиардов рублей.

Программа: Вести

http://www.rtr.spb.ru/vesti_spb/news_detail.asp?id=36240

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ В НАЧАЛЕ 2020Г ЗАКАЗАТЬ НА «ЛОТОСЕ» 4 ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ СУДНА

Федеральное агентство морского и речного транспорта планирует в начале 2020 года заказать на судостроительном заводе «Лотос» (Астраханская область, входит в производственный дивизион CNRG Group, структуры «Объединенной судостроительной корпорации») строительство четырех дноуглубительных судов, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** на форуме «Нева-2019».

«На начальном этапе мы ведём речь о четырёх (судах)», - сказал он. Стоимость каждого судна составит порядка 1 млрд руб., отметил он.

По словам **Цветкова**, суда планируется заказать на судостроительном заводе «Лотос», заказчиком выступят структуры **Росморречфлота**.

Для строительства нового дноуглубительного флота **Росморречфлот** планирует использовать механизм льготного лизинга.

Как сообщалось, ГТЛК в рамках пилотного проекта по льготному лизингу планирует заказать четыре земснаряда и два пассажирских судна, сообщил глава ГТЛК Сергей Храмагин в интервью «Ведомостям», не уточняя заказчика. Под эти проекты ГТЛК будет докапитализирована из бюджета на 10 млрд руб., уточнял он.

АО «ССЗ «Лотос» является ведущим судостроительным предприятием на юге России, осуществляет ремонт корпусов судов, судовых систем и механизмов.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ТАСС; 2019.09.17; ПОЛТОРЫ СОТНИ СУДОВ ЗАКАЖЕТ РОСМОРРЕЧФЛОТ ДЛЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Росморречфлот в рамках выполнения комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) намерен заказать строительство 147 новых судов. Об этом рассказал **замминистра транспорта РФ, глава Росморречфлота Юрий Цветков** на международной выставке и конференции по гражданскому

судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева-2019».

«В целом у нас планируется к постройке 147 судов», - отметил **Цветков**, говоря о планах по выполнению целей КПМИ. Сам **Росморречфлот** является исполнителем по двум федеральным проектам, входящим в КПМИ: «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», а также является соисполнителем Росатома по развитию Севморпути.

В рамках проекта «Морские порты России» планируется строительство 9 ледоколов, в том числе 4 мелкосидящих, и аварийно-спасательного судна, отметил **Цветков**. «В части Севморпути у нас 11 судов для несения аварийно-спасательной готовности, - добавил **Цветков**. - В частности, 5 аварийно спасательных буксиров класса agc4 и 4 гидрографических судна». В рамках проекта «Внутренние водные пути», по словам **Цветкова**, запланировано строительство 121 судна различного назначения. По 9 из них заказы уже размещены, а общий объем финансирования составил 17 млрд рублей. Также уже размещены заказы на 4 гидрографических судна в рамках развития Севморпути.

«По 6 ледоколам завершена стадия проектирования и по одному уже провели конкурс, ожидаем в ближайшее время заключение контракта. Это завод «Пелла», - добавил **Цветков**. По остальным 3 ледоколам заканчивается проектирование, добавил он, отметив, что размещение заказов ожидается в следующем году.

Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева-2019» проходит в Санкт-Петербурге 17–20 сентября с участием членов городского правительства, а также представителей Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли РФ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1081511>

ТАСС; 2019.09.17; СЕВАСТОПОЛЬ ПРЕДЛОЖИЛ АЛЬТЕРНАТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПО ПЕРЕДАЧЕ ПОРТА В СОБСТВЕННОСТЬ РФ

Правительство Севастополя предлагает альтернативный вариант решения вопроса о передаче морского порта в федеральную собственность. Как сообщил ТАСС **замминистра** транспорта РФ, глава **Росморречфлота Юрий Цветков**, часть объектов порта город рассчитывает сохранить за собой.

Ранее был инициирован процесс передачи порта в федеральную собственность, однако в сентябре врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев сообщил о намерении оставить морской порт в собственности города. Местные власти рассчитывают загрузить его мощности за счет запуска грузового сообщения с Сирией.

«Сегодня встречались с вице-губернатором Севастополя для определения официальной позиции [местных властей]. Этот проект сейчас прорабатывается. Коллеги больше задумываются о том, чтобы оставить порт в своей собственности и передать только часть объектов порта в федеральную собственность. Однако мы, в свою очередь, выполняем поручение президента РФ по передаче этого порта в федеральную собственность», - сказал **Цветков** на конференции «Нева-2019»

По его словам, для пересмотра условий передачи порта в федеральную собственность властям Севастополя необходимо согласовать этот вопрос с президентом РФ. «Сейчас осуществляется аудит предприятия, который является первым этапом в определении дальнейших шагов по вопросу [развития порта]», - добавил он.

Из-за введенных несколькими странами санкций для предприятий, работающих на Крымском полуострове, и их партнеров, объем перевалки грузов Севморпорта сократился с почти 6 млн тонн в 2013 году до менее чем 200 тыс. по итогам 2018 года. При **Дмитрии Овсянникове**, который руководил городом до июля 2019 года, обсуждалась возможность передачи убыточного порта в федеральную собственность, что, как предполагалось, должно поспособствовать повышению эффективности работы.

Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева-2019» проходит в Санкт-Петербурге 17-20 сентября с участием членов городского правительства, а также представителей **Министерства транспорта РФ**, Министерства промышленности и торговли РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6894183>

ТАСС; 2019.09.17; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ОТКРЫТИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КРУИЗНОЙ ЛИНИИ

Вопрос открытия частной круизной линии на Дальнем Востоке прорабатывается, **Министерство транспорта РФ** ожидает от участников бизнеса соответствующие предложения и готово оказать поддержку в реализации проекта, сообщил во вторник ТАСС **замминистра транспорта РФ, глава Росморречфлота Юрий Цветков**.

«Пока эти вопросы находятся в стадии проработки. Бизнес должен созреть [для открытия частной круизной линии на Дальнем Востоке], рассчитать пассажиропоток, оценить свои финансовые возможности и выйти с предложением, которое мы обязательно рассмотрим, и если будут реальные шаги, мы их обязательно поддержим», - отметил **Цветков** на конференции «Нева-2019».

Ранее администрация Приморья выступила на федеральном уровне с предложением об организации круизной линии на Дальнем Востоке и приобретении или строительстве для этих целей круизного судна. В середине октября стало известно, что **Минтранс** подготовил предложения по корректировке госпрограммы «Развитие транспортной системы», предусматривающие включение мероприятий по строительству судна для этой линии.

Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева-2019» проходит в Санкт-Петербурге 17-20 сентября с участием членов городского правительства, а также представителей Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли РФ.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1078737>

ТАСС; 2019.09.17; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ БЕЛОМОРКАНАЛ В СОСТАВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Руководство Карелии предложило включить Беломорско-Балтийский канал (ББК) в состав Северного морского пути (СМП). Об этом во вторник на выездном заседании дискуссионного клуба проектного офиса развития Арктики «Стратегические сессии - Арктика 2035» сообщил **замминистра по дорожному хозяйству, транспорту и связи региона Виталий Спиридонов**.

«В связи с развитием СМП и арктического региона представляется возможными рассмотреть вопрос включения ББК в состав акватории Севморпути», - отметил Спиридонов.

Власти Карелии считают модернизацию Беломорканала одной из ключевых задач в развитии арктической зоны РФ. Построенный в 1930-х годах, объект устарел для использования в современной инфраструктуре.

«Расширение габаритов канала, направленное на увеличение его пропускной способности для судов 8 тыс. тонн и больше, может стать проектом, обеспечивающим развитие инфраструктуры, повышение производства и экспортного потенциала арктических территорий, которая оказывает содействие в реализации имеющихся национальных проектов», - рассказал **замминистра**.

Модернизация Беломорканала позволит решить проблему с доставкой карельского щебня в Центральный федеральный округ. Из-за затрудненной логистики стоимость доставки камня вырастает в цене в связи с необходимостью использования железнодорожного транспорта.

Транспортировка щебня по морю позволит снизить его итоговую стоимость. При этом карельский щебень был использован при реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и создания комфортной городской среды. Запасы щебня северных районов республики позволят обеспечить им строительство железных и автомобильных дорог, портов, аэродромов в арктической зоне, а также морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа, добавил исполняющий обязанности министра природных ресурсов и экологии региона Алексей Павлов.

Строительство Беломорско-Балтийский канала завершено 2 августа 1933 года. Объект протяженностью 227 км соединил Белое море с Онежским озером, что сократило путь из Балтийского моря в Белое на 4 тыс. км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1082563>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; КИТАЮ ИНТЕРЕСНА КОНТЕЙНЕРНАЯ ЛОГИСТИКА И ПЕРЕВОЗКА УГЛЕВОДОРОДОВ НА СЕВМОРПУТИ - АКИМОВ

Китай проявляет заинтересованность к ряду сегментов бизнеса в рамках проекта «Северный морской путь» (СМП).

«По-прежнему (для них - ИФ) представляет интерес развитие контейнерной логистики, но и, без сомнения, транспортировка углеводородов», - заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** журналистам во вторник, отметив, что сфера интересов не ограничивается участием в проектах «НОВАТЭКа».

«Безусловно, мы обсуждали участие китайских компаний в развитии логистических маршрутов северного морского пути», - сказал он.

Кроме того, вице-премьер отметил, что в сфере транспорта с потенциальными китайскими партнерами по-прежнему обсуждаются проекты «Приморье-I» и «Приморье-II», «в том числе движение по этим коридорам транспортных средств в автономном режиме в качестве пилота».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; UTLC ERA ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ КИТАЯ В ЕС ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA) в ближайшее время увеличит количество транзитных поездов из Китая в Европу и обратно через Калининградскую область, сообщил журналистам председатель правления и генеральный директор компании Алексей Гром.

«Наша компания считает очень перспективным направление Китай-Европа через пограничные сухопутные переходы в Калининградской области. В настоящее время UTLC ERA проводит через границу с Польшей 2 контейнерных поезда туда и обратно в неделю. Но с этого октября появится дополнительный маршрут, на который встанет наш партнер из Китая», - сказал Гром.

По его словам, грузоотправители из Китая хорошо видят, что UTLC ERA вместе с партнерами многое делают для совершенствования транзитных перевозок в системе железных дорог России, Белоруссии и Казахстана. Речь идет о скорости движения, сохранности грузов, времени таможенных процедур и других важных сервисах.

«Транзитный потенциал Калининградской области на линии Китай-Европа оценивается по-разному. Звучит, что он составляет 1 млн контейнеров в год. Но это грузовой поезд

каждые 40 минут. Мы оцениваем потенциал в не менее 0,5 млн контейнеров, и возможности для этого сегодня есть», - отметил Гром.

Как сообщалось, по итогам 2018 года транзит грузов по сервисам UTLC ERA через Калининградскую область составил 9,97 тыс. TEU, включая 6,3 тыс. TEU, двигавшихся из Европы в Китай, и 3,67 тыс. TEU из Китая в Европу. За первое полугодие текущего года общий транзит через регион составил уже 6,096 тыс. TEU.

UTLC ERA - правопреемник АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Акционерный капитал паритетно разделен между «Российскими железными дорогами», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги).

ОТЛК была учреждена железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии в 2014 году для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем. РЖД должны были передать компании 50% + 2 акции «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN) и 100% минус 1 акцию АО «РЖД Логистика». Казахстан должен был внести в капитал СП контейнерного оператора «Кедентранссервис» и логистического «Казтранссервис», а также фитинговые платформы и терминалы на пограничных с Китаем Достыке и Алтынколе; Белоруссия - обеспечить контроль над терминалами в Бресте.

Однако свой вклад сделали только «Российские железные дороги», получив 99,84% совместного предприятия, а ее партнеры, сделавшие взнос в размере 32,7 млн рублей - по 0,08%. В 2015 году было решено строить СП по модели asset light (без активов), вернув РЖД «Трансконтейнер» и «РЖД Логистику». Реорганизация была завершена в 2018 году.

На долю UTLC ERA приходится 76% всех транзитных железнодорожных перевозок на колее 1520 мм, общий объем перевозок между Европой и Китаем в 2018 году составил 370 тыс. TEU (в обоих направлениях).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СЕТЬ РЖД ИМЕЕТ БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПРЕМИУМ-АВТОМОБИЛЕЙ МЕЖДУ ЕС И КНР - GEFSCO

Сеть РЖД имеет серьезный потенциал для увеличения объемов перевозки автомобилей премиум-сегмента из Европы в Китай и обратно, сказала гендиректор логистического концерна GEFSCO Валерия Селедкова в ходе международной транспортно-логистической конференции в Светлогорске во вторник.

«На сегодня уникальная доставка железной дорогой дорогих автомобилей из Европы в Китай через Калининград выполнена в тестовом режиме один раз. Доставлено было 112 машин. Но мы видим большой потенциал сети РЖД, так как сегодня речь заходит и о том, что Китай намерен поставлять свои машины в Европы сухопутным путем, который в 3 раза быстрее, чем морем», - отметила Селедкова.

Есть потенциал и в переговорном процессе по вопросу длины составов, состоящих из специальных крытых машинозвозов. В Европе, России и Китае в составах разное количество вагонов, поэтому участникам цепочки надо договариваться об оптимальном варианте, выгодном всем, уточнила Селедкова.

В свою очередь руководитель Калининградской железной дороги (филиал РЖД) Виктор Голомолзин сообщил, что проект по перевозке автомобилей премиум-класса получит развитие в ближайшее время. «В этом сентябре у нас запланированы шесть поездов с данным грузом, в октябре - еще десять», - сказал он.

GEFSCO занимается международными перевозками грузов автомобильным, железнодорожным, авиационным и морским транспортом, а также складской логистикой. Группа работает почти в полусотне стран Центральной и Восточной Азии, Центральной и Восточной Европы, Ближнего Востока и Южной Америки. У компании около 300 представительств по всему миру. Выручка в 2018 года составила 4,65 млрд евро.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.09.17; АВАРИИ БЕЗ ФОКУСОВ; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ИХ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЗВОЛИТ ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕХ, КТО ПО НИМ ПЕРЕДВИГАЕТСЯ

В столице Приморского края Владивостоке, где с 4 по 6 сентября проходил Восточный экономический форум, количество погибших в дорожных авариях в августе сократилось практически на четверть. И это действительно достижение, если принять во внимание тот факт, что с начала этого года, по статистике Госавтоинспекции, количество аварий в крае, а также число погибших и раненых в этих авариях растет. Всего с января произошло 1929 ДТП, что на 12,5 процентов больше, чем годом ранее. В них погибли 188 человек, что на 4,4 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Ранения получили 2424 человека, что на 10,7 процентов больше.

Примечательно, что и прошлый год Приморский край закончил с ростом и аварийности, и количества погибших и раненых. Всего за 2018 год в крае произошло 2867 ДТП, что на 2,9 процента больше, чем годом ранее. В них погибло 310 человек. Рост составил 17,4 процента. Получили ранения 3607 человек - на 4,4 процента превышает показатель 2017 года.

По всей видимости, резкое снижение аварийности и количества погибших связано именно с подготовкой к Форуму, когда все службы активно работали.

Одна из причин высокой аварийности - состояние дорог. Так, на заседании Президиума Государственного совета, посвященному национальной программе развития Дальнего Востока на период до 2025 года и на перспективу до 2035 года, **Владимир Путин** напомнил, что до 2024 согласно национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и федеральному проекту «Безопасность дорожного движения» смертность на дорогах необходимо снизить почти в четыре раза. В связи с этим на Дальнем Востоке надо обратить особое внимание как раз на местные дороги, потому что 70 процентов дорожно-транспортных происшествий и 45 процентов аварий с погибшими, по данным ГИБДД, происходят именно на них.

К сожалению, за восемь месяцев только в четырех регионах из 11 Дальневосточного округа количество погибших в авариях снизилось. Рекордными темпами аварийность снижается в Еврейском автономном округе.

За восемь месяцев количество аварий сократилось на 19,1 процента и составило 140 ДТП. Количество погибших в них сократилось на 39,1 процента и составило 14 человек. Количество раненых сократилось на 14,6 процента. В авариях получили травмы 182 человека. По мнению губернатора ЕАО Александра Левинталя, которое он высказал СМИ в кулуарах форума, достичь такого сокращения удалось благодаря заключению концессии на развертывание системы фото - видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Он отметил, что округ сделал ставку на безопасность и не прогадал. Именно поэтому в этом году аварийность в округе стремительно сокращается.

Напомним, что согласно национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и федеральному проекту «Безопасность дорожного движения» безопасности дорожного движения к 2024 году социальный риск от ДТП необходимо снизить до 4 погибших на 100 тысяч населения. По итогам прошлого года в среднем по России этот риск составлял 12,5 погибших на 100 тысяч населения. А в ЕАО - почти 20 погибших на 100 тысяч населения. Каким он будет к концу этого года - судить пока рано. Но точно ниже, если не произойдет каких-нибудь страшных аварий с автобусами.

Регулярно снижается аварийность и количество жертв в Сахалинской области. Так, по итогам восьми месяцев количество аварий здесь сократилось на 12,2 процента. Всего произошло 388 ДТП. В них погибли 45 человек, а это на 18,2 процента меньше, чем годом ранее. Число пострадавших снизилось на 2,6 процента и составило 521 человек. Примечательно, что и по итогам прошлого года в Сахалинской области наблюдалось

снижение всех показателей. Однако с социальным риском здесь далеко не все в порядке. Он по итогам прошлого года составлял 19 погибших на 100 тысяч населения.

Зато социальный риск в республике Саха (Якутия) такой же, как и в среднем по России, то есть 12 погибших на 100 тысяч населения. И если прошлый год республика закончила с ростом числа погибших, то за восемь месяцев этого года ей удалось заметно снизить этот показатель. Почти на 22 процента сократилось количество погибших на дорогах Якутии за это время. Всего же жертвами ДТП стали 57 человек.

Надо сказать, что поставленную Национальным и федеральным проектами задачу уже достигли несколько регионов. Конечно, в первую очередь, это Москва, где социальный риск по итогам прошлого года составил 3,7 погибших на 100 тысяч населения. Вот и за восемь месяцев этого года в столице наблюдается снижение всех показателей. Аварийность, правда, снизилась не на много - всего на 2 процента - и составила 5523 ДТП. Но количество погибших в этих авариях сократилось на 6,6 процента. Всего погибших - 271 человек.

Если бы проблема аварийности решалась одними камерами фотовидеофиксации нарушений, в Москве уже давно должна была быть нулевая смертность от ДТП. Ибо камер здесь - рекордное количество. И это количество все время растет. Очевидно, что при увеличении трафика на дорогах необходимо изыскивать все более изощренные способы снижения аварийности. Потому что традиционные меры - повышение ответственности, установление контроля за все большим количеством участков - рано или поздно исчерпают себя.

Так, например, в столице за 8 месяцев этого года зафиксировано снижение основных показателей аварийности в контролируемых местах концентрации ДТП. Количество аварий снизилось на 57 процентов. Погибших - на 67 процентов, при этом не погибло ни одного ребенка. Число раненых сократилось на 53 процента, в том числе, детей - на 35 процентов.

Кроме того, удалось ликвидировать 155 мест концентрации дорожных аварий, образовавшихся по итогам 2017 года.

Однако количество мест концентрации ДТП может и увеличиться. Ведь в результате активного ремонта дорог на них стали появляться так называемые островки безопасности, которые ничем не огорожены, о которых не предупреждают знаки. В результате в этих местах уже происходит довольно большое количество аварий. Правда, пока без жертв. Чтобы такие места вовсе не появлялись на дорогах, необходимо в кратчайшие сроки на законодательном уровне закрепить за Госавтоинспекцией полномочия по согласованию комплексных схем организации дорожного движения. Иначе потом устранять недочеты этих схем, реализованных в жизни, будет дороже. Причем потери будут измеряться не только в рублях, но и в человеческих жертвах.

Но вернемся к рейтингу регионов. На втором месте после Москвы по социальному риску идет Чукотский автономный округ. Здесь этот риск по итогам прошлого года составил 4 погибших на 100 тысяч населения. Хотя в прошлом году здесь на дорогах погибло всего два человека. Но таковы чудеса расчета этого риска. Ведь проживает в этом округе по данным Росстата 49663 человека. Кстати, за восемь месяцев этого года здесь в ДТП погиб один человек, увеличив количество жертв аварий сразу на 100 процентов.

Для сравнения, в Ненецком автономном округе в прошлом году в авариях погибло 3 человека. При этом социальный риск оказался 6,8 погибших на 100 тысяч населения. Ведь здесь населения всего 43829 человек. При этом за 8 месяцев этого года в этом регионе никто не погиб в авариях. И таким образом количество погибших снизилось на 100 процентов. Хотелось бы, чтобы такая картина сохранилась до конца года.

На третьем месте по социальному риску идет Санкт-Петербург. Здесь он по итогам прошлого года составил 4,3 погибших на 100 тысяч населения. За восемь месяцев этого года аварийность в городе на Неве увеличилась незначительно - всего на 0,3 процента - и

составила 4119 ДТП. А количество погибших снизилось почти на 6 процентов. Всего за это время в авариях погибло 130 человек.

А вот окрестности двух столиц в первые строчки рейтинга не попадают. В Московской области по итогам прошлого года он составил 12 погибших на 100 тысяч населения. Хотя в целом в Подмоскowie все основные показатели аварийности регулярно снижаются. Так, по итогам года количество ДТП сократилось на 11,5 и составило 5933 учетных аварий. Количество погибших сократилось на 11,8 процента. То есть расстались с жизнью в результате аварий 938 человек.

За восемь месяцев этого года в Подмоскowie произошло 3438 ДТП, что на 8,1 процента меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года. В них погибло 483 человека, что на 17,7 процента меньше, чем годом ранее.

В Ленинградской области социальный риск по итогам прошлого года составил 24 погибших на 100 тысяч населения. И год, прямо скажем, был тяжелым для этого региона. Количество аварий выросло на 6,8 процента и составило 2964 ДТП. В них погибло 438 человек - прирост составил 2,1 процента.

Однако в этом году ситуация начала исправляться. За восемь месяцев этого года снизилось и количество ДТП на 7,3 процента и количество погибших на 16,8 процента. Всего же произошло 1781 авария, в которых погибло 233 человека.

Надо сказать, что всю картину Московской и Ленинградской области портит их положение на карте. Это, в основном, транзитные регионы. Через них проезжает огромное количество транспорта. И если в аварию попадает транзитный транспорт, то и само ДТП, и все его жертвы остаются в статистике региона. А поэтому и социальный риск здесь всегда будет выше, чем в тупиковых регионах.

Еще один транзитный регион - это Татарстан. Однако в нем социальный риск по итогам прошлого года составил 9,7 погибших на 100 тысяч населения. В нем также регулярно снижаются все показатели аварийности. Так, по итогам прошлого года количество аварий снизилось на 1,7 процента - до 4612 ДТП. Количество погибших по сравнению с 2017 годом уменьшилось на 11 процентов - до 379 человек.

За восемь месяцев этого года снижение показателей продолжилось. Количество аварий сократилось на 2,9 процента по сравнению с аналогичными показателями прошлого года, до 2767 ДТП. Количество погибших в них снизилось на 6,3 процента, до 207 человек.

Кстати, этот регион также держит марку одного из самых насыщенных камерами фото-видеофиксации нарушений. Возможно, что высокий транзит портит показатели аварийности, но камеры эту ситуацию сглаживают. Как утверждают водители, в Татарстане нельзя нарушить правила, не получив за это штраф.

Напомним, что камеры, особенно нестационарные, давно вызывают гнев у водителей, потому что ставят их зачастую не там, где опасно, а там, где легче поймать нарушителя. При этом особенно раздражение вызывает то, что камеры принадлежат коммерческим организациям, которые получают свою комиссию с каждого штрафа. Не столь давно активно обсуждалась идея передать все, что касается камер, в руки одного подрядчика. Однако на Восточном экономическом форуме вице-премьер **Максим Акимов** поставил точку в этом вопросе. В кулуарах он сообщил журналистам, что правительство не собирается директивно вводить единого оператора дорожных камер и выступает против монополии на этом рынке. По его оценке, рынок операторов дорожных камер довольно насыщен, на нем больше сорока игроков, их производство «глубоко локализовано» внутри страны.

Кстати, как сообщил заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Александр Быков, ведомством оперативно реализовано поручение президента о раскрытии информации о расположении всех комплексов фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. На официальном сайте Госавтоинспекции размещена карта с указанием

каждого такого комплекса. Эта информация оперативно и регулярно обновляется. Так что все вновь установленные камеры тут же появляются на этой карте.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**

<https://rg.ru/2019/09/17/stroitelstvo-i-modernizaciia-dorog-pozvolit-povysit-bezopasnost-rossiiian.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩАЯ КРАСКА ПРОТИВ «ЗОМБИ» НА ДОРОГАХ

Ессентуки стал первым российским городом, в котором решили промышленным способом наносить световозвращающей краской предупреждающие надписи на асфальте перед пешеходными переходами.

Как сообщили РИА Новости в Госавтоинспекции МВД России, такого рода региональная инициатива призвана уберечь от попадания под колеса автомобилей тех, кто имеет привычку вступать на проезжую часть, не отвлекаясь от гаджетов, с наушниками в ушах и капюшоном на голове. Именно для таких «зомби-пешеходов» на 15 переходах города-курорта, в основном вблизи образовательных организаций, специальной световозвращающей белой краской нанесут надписи и картинки, призывающие снять наушники, убедиться в безопасности, спешиться с велосипеда, убрать телефон и взять за руку ребенка.

Госавтоинспекция и администрация Ессентуков планируют в ближайшее время нанести подобные предупреждения вблизи школ и детских садов, а также по маршрутам следования туристов – курортная зона, курортный парк, центральная площадь.

Согласно данным официальной статистики аварийности Госавтоинспекции, за восемь месяцев 2019 года на российских дорогах произошли 5057 дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов, в которых погибли 98 и были ранены 5087 детей. При этом в 1992 случаях причиной ДТП становилась неосторожность самих маленьких участников дорожного движения, в результате чего погибли 43 ребенка, еще 1971 пострадал.

Зачастую причинами подобных ДТП становится слишком сильная увлеченность пешеходов гаджетами, отметил в эфире «Вести ФМ» автомобильный обозреватель Игорь Моржаретто: «Они погружены в себя, в свой телефон, в музыку. Капюшон наголову – и ничего не видит и не слышит».

О необходимости введения запрета на пользование гаджетами для людей, переходящих дорогу, говорят во многих странах, однако до конкретных мер пока нигде не дошло. Возможно, первой страной, где такой запрет вскоре появится, станет Белоруссия.

«Сейчас готовится новая редакция ПДД. Там будет запрещено пешеходам отвлекаться на гаджеты во время пересечения дороги, - отметил главный редактор минской газеты «Автодайджест» Анатолий Шевченко. - По этому поводу уже высказалось Управление ГАИ Республики Беларусь. Необходимость изменения законодательства объясняется развитием технологий. Как объяснил представитель Управления ГАИ, нельзя будет пересекать дорогу в наушниках, в капюшоне, смотреть при этом в телефон, так как это отвлекает внимание пешехода».

Участники радиоэфира, впрочем, заметили, что администрировать такой запрет будет очень сложно, так что он, скорее, будет играть психологическую роль.

В России пока введение подобных ограничений не планируется. В Госавтоинспекции делают ставку не на запреты, а на воспитание сознательных пешеходов и водителей, привитие им навыков социальной культуры поведения на дороге, а также профилактические мероприятия и акции, рассказал РИА Новости заместитель начальника ГУОБДД МВД России полковник полиции Олег Понарьин.

Делается это в том числе и при помощи широкомасштабной социальной кампании «Однозначно», которую проводят совместно Госавтоинспекция МВД России и экспертный центр «Движение без опасности» во всех федеральных округах страны в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В ходе кампании, в частности, рядом с пешеходными переходами устанавливаются стенды с призывом: «Не становись в один ряд с зомби!», обращенные к тем, кто слишком увлечен гаджетами и не обращает внимания на обстановку на дороге.

<https://ria.ru/20190917/1558780733.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА КАРЕЛИНА; 2019.09.17; ПРОФИЛАКТИКА СОЗНАНИЯ; КАК НАУЧИТЬ, УБЕДИТЬ, ЗАСТАВИТЬ СОБЛЮДАТЬ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЦЕНЯ ЖИЗНЬ СВОЮ И ОКРУЖАЮЩИХ

В конце первой декады сентября автоинспекторы Кабардино-Балкарии провели профилактическое мероприятие с водителями-дальнобойщиками: в ходе многочисленных бесед напоминали им о важности соблюдения режима работы и отдыха, попутно снабдив их информационными памятки с рекомендациями и пожеланиями. Казалось бы, рядовое событие, одно в ряду множества таких же, которые неустанно осуществляют сотрудники ГИБДД. Однако в нем, как в капле воды отразился главный принцип работы российской Госавтоинспекции: любое дорожно-транспортное происшествие лучше предупредить, чем потом разбираться с его последствиями. Конечно, важно выявлять и наказывать нарушителей, но гораздо более значима профилактика ДТП, а для этого необходимо тщательно изучать и анализировать всю совокупность факторов, приводящих к печальным, а нередко и трагическим последствиям на наших дорогах.

И вновь - человеческий фактор

Опыт и исследования показывают, что в подавляющем большинстве случаев причиной дорожно-транспортных происшествий является человеческий фактор, точнее - ошибки водителя.

Во-первых, вождение в нетрезвом виде или под воздействием наркотиков. Это одна из главных причин ДТП со смертельным исходом. Все водители знают, что алкоголь притупляет внимание и лучше в таком состоянии за руль не садиться, однако некоторые продолжают упорно игнорировать это правило.

Во-вторых, превышение скорости - следующая по распространенности причина ДТП со смертельным исходом. Многочисленные исследования подтвердили, что вероятность попасть в аварию повышается, если машина движется быстрее или медленнее средней скорости потока. Замечено также, что при быстрой езде водитель привыкает к такому темпу движения и не способен адекватно оценить быстро меняющуюся ситуацию на дороге. В результате происходят тяжелейшие аварии с самыми трагическими последствиями.

В-третьих, усталость водителей. У сонных или утомленных людей притупляется внимание и увеличивается время реакции. Поведение таких водителей практически также непредсказуемо, как и нетрезвых. В сводках Госавтоинспекции достаточно часто мелькают дорожно-транспортные происшествия с участием уснувших за рулем водителей.

В-четвертых, водители иногда просто отвлекаются от дороги. Причиной может быть и разговор по мобильному телефону, и набор сообщения в мессенджере. Между тем даже несколько секунд отвлечения внимания от обстановки на дороге, например, на переключение автомагнитолы могут привести к ДТП.

В-пятых, многие недооценивают погодные и дорожные условия. На мокрой или заснеженной дороге привычная скорость может стать причиной заноса, удлинится тормозной путь. Не меньшую опасность таит и несвоевременная смена резины с летней на зимнюю.

Плюс ко всему число смертей и травм на дорогах заметно повышает игнорирование правил пассивной безопасности. Эффективность ремней безопасности давно доказана, они удобны и не мешают ни водителям, ни пассажирам. Однако многие не используют их, считая это неудобным или бессмысленным. При этом пристегнутый пассажир как на переднем, так и на заднем сиденье подвергает опасности не только себя, но и тех, кто сидит на соседних креслах. Статистика говорит, что применение ремней безопасности уменьшает риск гибели и тяжелых травм при фронтальном столкновении в 2-2,5 раза, при боковом - в 1,8 раза, а при опрокидывании - в 5 раз.

Также однозначно статистика свидетельствует о необходимости использования детских удерживающих устройств при перевозке детей. За восемь месяцев этого года на дорогах России в 6243 ДТП с участием детей-пассажиров погибли 242 ребенка и 7360 получили ранения различной степени тяжести. Получается, что если брать все ДТП с пострадавшими, то пристегнутый по правилам ребенок гибнет с вероятностью 1/31, а не пристегнутый - 1/12. Разница в 2,5 раза.

Дорога не убивает

Одна из главных задач национального проекта «Безопасные и качественные дороги» - сокращение числа погибших в ДТП к 2024 году до 4 человек на 100 тысяч населения. А к 2030 году поставлена задача и вовсе добиться нулевой смертности на дорогах.

Это значит, что никак не обойтись без профилактических мер, заметное влияние которых на общее сокращение числа жертв аварий - вне всяких сомнений.

Весь комплекс мер по профилактике ДТП специалисты делят на две основные группы: нормативно-правовые и организационно-технические.

Нормативно-правовая основа государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения - это весь комплекс законодательных актов от Конституции до государственных стандартов.

Организационно-технические мероприятия - это снижение тяжести последствий ДТП в результате регламентации скоростей движения, обустройства дорог, организации медицинской помощи, создания информационных систем быстрого обнаружения ДТП.

Например, важный фактор для снижения аварийности - дорожная логистика, инженерные средства и методы обеспечения безопасности дорожного движения.

По данным Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, существуют специальные средства, методы, методики, есть нормативы, ГОСТы, которые регулируют дорожное строительство. При этом в некоторых странах Европы, где также стремятся к нулевой смертности, за основу принят важнейший гуманитарный аспект: дорога не убивает.

«Идеология «прощающей» инфраструктуры заключается в том, что сама конструкция дороги должна компенсировать несовершенство человека, в том числе его склонность к допущению ошибок и физическую хрупкость. Техническая сторона дела сводится к продвижению вполне разумных и традиционных проектных решений в части геометрических параметров автомобильных дорог и элементов их инженерного обустройства, а также некоторых новых идей в духе лозунга Smart Roads... Идеи Smart Roads сводятся к использованию технологических инноваций, позволяющих повышать информативность дороги и предсказуемость дорожных условий (особенно в темное время суток и в сложных погодных условиях) наиболее энергоэкономным способом», - говорится в книге «Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции» научного сотрудника Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Екатерины Решетовой и декана Факультета городского и регионального развития ВШЭ Михаила Блинкина.

Однозначное решение

Один из наиболее значимых инструментов профилактики ДТП является различные социальные кампании и акции, которые разворачиваются как на федеральном, так и

региональном уровнях. Все они различаются по масштабности, целевым аудиториям и набором инструментов воздействия на нее. Однако всех их участников объединяет одно - желание помочь, объяснить, научить россиян безопасному поведению на дороге, поведению, способному уберечь от большой беды.

Одним из таких значимых мероприятий стала стартовавшая этим летом широкомасштабная социальная кампания «Однозначно». Она проводится в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» и реализуется Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России при поддержке экспертного центра «Движение без опасности».

Социальная кампания обращена ко всем категориям участников дорожного движения и привлекает внимание водителей, в том числе, к важности правильного выбора скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий, а также к необходимости безусловного соблюдения установленных скоростных ограничений.

Одна из главных задач кампании «Однозначно» - донесение до людей того факта, что знаки ограничения скорости на дорогах установлены не просто так и, хотя современное российское законодательство не предусматривает ответственности за превышение до 20 км/ч, делать этого все равно не стоит хотя бы для собственной безопасности.

В рамках «Однозначно» в августе во многих регионах страны прошел челлендж «21 день без нарушений». В течение трех недель его участники передвигались по дорогам без нарушений и выкладывали на своих страницах в социальных сетях отчетные фото и видеоролики. Срок в 21 день был выбран потому, что некоторые психологи считают: любая новая привычка, как и отвыкание от старой, формируется у человека как раз за этот срок.

Главное - изменить сознание

Не всегда заметная, но кропотливая и постоянная профилактическая работа приносит плоды. Глава российской Госавтоинспекции Михаил Черников отмечает, что в стране постепенно начинается меняться взгляд на проблему безопасности дорожного движения. Человеческая жизнь становится все важнее, в том числе и для государства. Ведь большая смертность на дорогах - это «огромный материальный ущерб, недополученный довольно значимый внутренний валовой продукт в целом по стране».

По словам главы ГУОБДД, основная задача любой реформы - это изменение сознания людей, в данном случае - отношения к соблюдению ПДД. «Самое главное, на мой взгляд, - убеждать участников дорожного движения, что они не одни на дороге и от их поведения зависит как собственная жизнь, так и жизни людей, которые их окружают», - подчеркнул Черников в беседе с корреспондентом газеты.

На недавнем совещании правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения **заместитель министра** просвещения Татьяна Синюгина заявила, что важно заинтересовать в пропаганде безопасного движения и педагогов, и родителей, и детей. «Мы в регионы отправляем пособия, методические материалы. Понимаем, что нужно повышение квалификации, уже разработан модуль для внедрения в институтах развития и повышения квалификации. Разработаны программы воспитания для детей, сейчас работаем над изменением стандарта по предметам «Окружающий мир» и ОБЖ, нужно менять наполнение, чтобы была более практическая направленность. Активно в работу включаем родительское сообщество», - рассказала она.

А вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги», заявил, что власти необходимо выходить на широкую аудиторию с помощью лидеров мнений, поручив создание плана работы с ними президенту ЭЦ «Движение без опасности» Наталье Агре.

«У нас нет присутствия в соцсетях, а нужно запускать онлайн-курсы, вирусные ролики. Медийная работа - наша главная задача», - подчеркнул **Акимов**.

Эффективность всех этих мер, на первый взгляд, оценить сложно, так как безопасность дорожного движения и аварийность на дорогах зависят от очень многих факторов. Однако статистика доказывает, что за последнее время российские дороги стали значительно безопаснее.

За восемь месяцев 2019 года в ДТП погибли 10111 человек - этот показатель на 7% меньше, чем в 2018-м. С января по август зафиксировано свыше 11,4 тысяч аварий с водителями с признаками опьянения, в них погибли 2288 человек и пострадали 15,8 тыс. человек. Все три показателя снижаются на 13,8%, 28,9% и 12,6% соответственно. Также сохраняется положительная тенденция снижения количества ДТП, а также числа погибших и раненых в них с водителями, которые отказались от медицинского освидетельствования. Эти и многие другие объективные данные говорят сами за себя: серьезный государственный подход к профилактике дорожно-транспортных происшествий уже приносит плоды, а инструменты его реализации выбраны правильно и дают основания верить, что конечные цели федерального и национального проектов в области безопасности дорожного движения будут достигнуты.

Материал подготовлен в рамках Федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в части реализации социальной кампании «Однозначно».

<https://rg.ru/2019/09/17/kak-nauchit-ubedit-zastavit-sobliudat-pravila-dorozhnogo-dvizheniia.html>

ТАСС; 2019.09.17; СОЗДАНО ПРИЛОЖЕНИЕ, КОТОРОЕ ПОМОГАЕТ ВОДИТЕЛЮ ОСТАТЬСЯ ВНИМАТЕЛЬНЫМ НА ДОРОГЕ; ОНО ПРЕДУПРЕДИТ ВОДИТЕЛЯ ОБ ОПАСНОСТИ, А ТАКЖЕ ПРОСЛЕДИТ ЗА ЕГО УСТАЛОСТЬЮ, СТРЕССОМ ИЛИ ОПЬЯНЕНИЕМ

Математики из Санкт-Петербурга создали приложение для смартфонов, которое следит за состоянием водителя во время поездки. Разработка поможет ему не спать и сосредоточить внимание на дороге. Ученые описали разработку на страницах научного журнала IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, об этом сообщила пресс-служба Российского научного фонда (РНФ).

«Отличительной особенностью нашей программы стало использование смартфона, который на сегодняшний день есть у каждого человека и не требует установки в автомобиль какого-либо дополнительного оборудования», - рассказал один из разработчиков, Алексей Кашевник из Университета ИТМО.

По статистике ВОЗ, дорожно-транспортные происшествия сегодня входят в число одних из самых распространенных причин смерти. Только в 2015 году примерно 1,25 миллиона человек на Земле лишились жизни в результате столкновений машин и пешеходов, аварий и других происшествий. Число жертв ДТП продолжает стремительно расти по всему миру и сегодня, особенно в развивающихся странах.

Большая часть подобных смертей, как показывают эти данные, связана не с техническими неполадками в работе автомобилей, светофоров или других компонентов дорожных сетей, а с действиями самих водителей. Помимо употребления алкоголя за рулем, подобные ошибки часто возникают из-за усталости, сонливости или неспособности сконцентрировать внимание на дороге в критически важный момент времени. Чтобы справиться с этой проблемой, российские ученые создали приложение, которое может отслеживать и анализировать состояние водителя, наблюдая за ним при помощи камер, микрофонов и других датчиков, встроенных в смартфон.

К примеру, чтобы определить, засыпает ли водитель, программа наблюдает за тем, как меняется положение его головы, насколько открыты его глаза и как он дышит. В свою очередь покраснение лба, резкие изменения в громкости голоса и характере речи укажут на алкогольное опьянение или тяжелый стресс. Во время движения приложение следит за

тем, в какую сторону движется машина и куда смотрит водитель, предупреждая его, если это нужно, об опасности.

Система научилась следить за этим, «обучившись» с помощью информации из открытых баз данных, а также на статистических данных, которые ученые набрали в ходе наблюдений за поведением десяти автолюбителей, согласившихся принять участие в эксперименте. Пресс-служба РНФ отмечает, что сейчас приложением пользуются более 500 водителей по всему миру.

«Мы ориентируемся на то, что наше приложение будет интересно как простым водителям, так и службам такси, логистическим, каршеринговым и другим компаниям, имеющим автопарки. Система позволит администраторам получить доступ к перемещениям каждого водителя и к статистике опасных состояний, зафиксированных во время поездки. Так они смогут контролировать маршруты, соблюдение правил дорожного движения, а также режима труда и отдыха водителями компании», - отметил Алексей Кашевник.

<https://nauka.tass.ru/nauka/6894562>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МОСКВА И ПЕКИН ОПРЕДЕЛЯТ МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ СТАНЦИЙ СИСТЕМ ГЛОБАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ «ГЛОНАСС» И «БЭЙДОУ» - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ АКИМОВ

Соглашение между правительствами России и Китая о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Beidou в мирных целях вступило в силу, до конца года должен быть утвержден документ о размещении станций на территории РФ и Китая, сообщил журналистам вице-премьер России **Максим Акимов**.

«По космической повестке у нас ратифицировано сторонами, вступило в силу, и мы в этом году уже подпишем конкретное соглашение по точкам размещения станций по «ГЛОНАСС» и «Бэйдоу», - сказал **Акимов**.

Соглашение между правительствами России и Китая о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Beidou в мирных целях было подписано в Пекине 7 ноября прошлого года в ходе 23-й регулярной встречи глав правительств двух стран, а затем одобрено правительством РФ и ратифицировано Госдумой.

Документ предполагает создание организационной и правовой основ для взаимовыгодного сотрудничества по совместному использованию глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и «Бэйдоу» и их функциональных дополнений в мирных целях, развитию навигационных технологий, использующих системы ГЛОНАСС и «Бэйдоу», а также по обмену опытом в области гражданского применения спутниковой навигации.

На территориях России и Китая появятся измерительные станции обеих систем, что позволит им работать на территории РФ и КНР. Документ также предполагает сотрудничество в разработке и производстве гражданского навигационного оборудования, использующего системы ГЛОНАСС и «Бэйдоу», а также в разработке российско-китайских стандартов по применению навигационных технологий, использующих обе системы, в частности, стандартов по контролю и управлению транспортными потоками, пересекающими российско-китайскую границу.

Навигационные данные пользователям обеих систем будут предоставляться бесплатно. Реализация положений соглашения позволит пользователям ГЛОНАСС получать навигационные услуги на территории Китая, пользователи из КНР смогут пользоваться услугами «Бэйдоу» в России.

ТАСС; 2019.09.17; НА КАМЧАТКЕ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Законодательное собрание Камчатского края приняло региональный закон о льготах на транспортный налог. Льготы введены для многодетных семей и владельцев экологичного транспорта, сообщила во вторник пресс-служба краевого Заксобрания.

«Депутаты Законодательного собрания Камчатского края на очередной сессии во вторник в окончательном, втором чтении приняли закон о льготах на транспортный налог. С нового налогового периода от уплаты транспортного налога на одно транспортное средство мощностью двигателя до 250 лошадиных сил освобождается один из членов многодетной семьи. Цель закона - поддержать многодетных, которыми на Камчатке считаются семьи, где воспитывают трое и больше детей», - говорится в сообщении.

Отмечается, что, помимо многодетных семей, льготами смогут воспользоваться владельцы транспортных средств, работающих на газе или электричестве, а также морских и речных туристических судов. «Для них вводится понижающий коэффициент 0,5. Эта мера должна стимулировать камчатцев приобретать электромобили, гибридные автомобили или транспорт на газе для улучшения экологической обстановки. Сегодня таких машин в регионе 0,14% от общего количества», - приводятся в сообщении слова спикера краевого законодательного органа Валерия Раенко.

По его словам, льгота для турфирм должна способствовать легализации компаний, которые занимаются морскими и речными турами, и, как следствие, повышению качества и безопасности морских прогулок.

<https://tass.ru/obschestvo/6892730>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; 2019.09.18; ВО ВСЕ НЕ ПЕШЕХОДЫ; ЗА ПОЛТОРА ГОДА ПРОИЗОШЛО 79 ДТП С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И ГИРОСКУТЕРОВ - ДВОЕ ПОГИБШИХ

Госавтоинспекция вынесла на общественное обсуждение вопрос о правовом статусе современных средств передвижения на электротяге - электросамокатов, гироскутеров, моноколес и сигвеев. Предстоит выяснить мнение граждан, как все-таки их следует классифицировать, и в каком виде прописать в Правилах дорожного движения. Ведь ситуация с их использованием становится все более угрожающей.

В ГИБДД привели статистику дорожно-транспортных происшествий с участием электронных устройств передвижения. Так, в 2018 году в России было зафиксировано 39 ДТП, одним из участников которых стали «персональные электрические средства передвижения малой мощности». В них получили ранения 40 человек, погибших не было. За полгода 2019 года (свежее статистики пока нет) было совершено уже 40 подобных ДТП, в которых погибли два человека, а 39 были ранены. При этом, отмечают в ГИБДД, в текущей редакции Правил дорожного движения пользователи индивидуальных колесных средств передвижения на электротяге в отдельную категорию участников дорожного движения не выделены.

Поэтому де-юре они приравниваются к пешеходам. Таким образом, ответственность за нарушение ПДД они несут как пешеходы. А это всего лишь предупреждение или административный штраф в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.29 КоАП РФ).

Если же авария происходит между автомобилем и, допустим, электросамокатом, то по действующим правилам она квалифицируется как наезд на пешехода.

В ГИБДД решили исправить ситуацию. Для этого ведомство выносит проблематику на общественное обсуждение. Как пояснили в Госавтоинспекции, анализ ДТП с электрическими устройствами передвижения свидетельствует о необходимости закрепления административно-правового статуса их владельцев.

«Актуальность проблематики обусловлена ростом популярности подобных устройств передвижения. В крупных городах открываются прокатные компании, растут скорости

движения таких устройств, а следовательно, и риски попадания в ДТП», - отметили в ГИБДД.

Госавтоинспекция просит всех высказаться по этому вопросу. На сайте ГИБДД вчера стартовал социологический опрос - респондентам предложено определить, есть ли необходимость определения правового статуса владельцев «неавтомобильного» электротранспорта. На момент подписания номера «РГ» более 62 процентов высказались «за» внесение новых видов транспорта в ПДД.

По результатам этого опроса состоятся общественные обсуждения, в которых свое мнение выскажут представители экспертного и научного сообщества.

Параллельно научный центр безопасности дорожного движения МВД проводит свое исследование. Ученые этого центра анализируют, как грамотней определить административно-правовой статус пользователей электросамокатов. В ГИБДД отмечают, что эта проблематика актуальна не только для России, поэтому она активно обсуждается и на различных международных площадках.

Недавно во Франции на электрических устройствах разрешили передвигаться по проезжей части, но только там, где скорость автомобилей ограничена 50 км/ч. При этом по тротуарам ездить запрещено, если нет велодорожек. Нельзя пользоваться этой техникой детям младше 8 лет, а те, кому еще не исполнилось 12, обязаны надевать при езде шлем. Сами же устройства должны быть оборудованы передними и задними фонарями.

В Великобритании и Германии такая техника приравнена к транспортным средствам. А значит, ее владельцы должны зарегистрироваться и получить номера. А управлять ею можно только при наличии прав и страховки. При этом предъявляются строгие технические требования, касающиеся рулевого управления и тормозной системы. Кроме того, в Германии планируют в скором времени ввести полный запрет на употребление алкоголя для водителей электросамокатов, гироскутеров и других электрических средств передвижения.

«**Минтранс России** уже подготовил проект поправок в ПДД, в соответствии с которыми предлагается уточнить терминологию и ввести обязанности для новых участников движения», - заключили в Госавтоинспекции.

Правда, какие именно изменения грядут, пока неизвестно.

Ранее сообщалось, что в Москве только за пять месяцев этого года пользователи электросамокатов, гироскутеров и моноколес совершили 46 аварий. Причем в одной из них погиб человек.

«Сегодня электросамокаты стали доступны практически любой категории российских граждан, этот рынок насыщен любыми моделями любой ценовой категории и качества, - прокомментировал «Российской газете» ситуацию доктор юридических наук Иван Соловьев. - Характерной особенностью является то, что основными пользователями такого транспорта являются молодые люди».

Эксплуатируются такие виды транспорта, по словам эксперта, как правило, в парковых зонах, на тротуарах, на пешеходных и велосипедных дорожках. «В связи с этим неизбежен вопрос установления четких правил для передвижения подобных видов транспорта, скорость которых превышает 20- 30 км в час. При отсутствии навыков вождения, нахождении в состоянии опьянения, учитывая немалый вес изделий, подобные «торпеды» на наших улицах могут стать источниками повышенной опасности. При этом угрозе подвергается как здоровье пешеходов, так и самих водителей электросамокатов в случае выезда на проезжую часть», - отметил Соловьев.

«Не стоит дожидаться новых трагедий и потом заниматься ситуационным законотворчеством, лучше узреть эту проблему сегодня и оперативно внести необходимые изменения в ПДД», - призывает эксперт.

ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.18; ВЫЗОВ ТАКСИСТОВ: ВОДИТЕЛИ ПРИЗВАЛИ ПРИЗНАТЬ ИХ СОТРУДНИКАМИ АГРЕГАТОРОВ, ИНИЦИАТИВА МОЖЕТ УЛУЧШИТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА, НО ПРИ ЭТОМ ПРИВЕСТИ К ПОДОРОЖАНИЮ ПОЕЗДОК

Таксисты призывают признать агрегаторы своими работодателями и при определенных условиях заключать с ними трудовой договор. Такое обращение они уже направили в Госдуму, где «Известиям» сказали, что готовы обсудить идею. В межрегиональном профсоюзе «Таксист» считают, что их инициатива поможет сделать условия работы водителей более справедливыми и сократить число иностранцев за рулем. Однако официальные трудовые отношения потребуют и уплаты взносов в соцфонды, что может сделать поездки дороже, предупреждают эксперты.

По примеру Британии

Обращение в Госдуму адресовано ее председателю Вячеславу Володину и главе комитета по труду Ярославу Нилову. Подписи на документе поставили председатель профсоюза «Таксист» Ярослав Щербинин и член общественного совета при **Минтрансе** Андрей Попков, а также Елена Гращенкова и Петр Шкуматов из движения «Синие ведерки».

Авторы предлагают внести в Трудовой кодекс поправки, которые позволят признавать водителя «фактическим работником», который «может требовать от агрегатора заключения с ним трудового договора» при соблюдении определенных условий. Среди них — ожидание или исполнение задания не меньше 84 часов в месяц и работа в таком режиме не менее месяца. Причем в это время таксист не должен работать на другие агрегаторы или сторонних заказчиков. Также в числе возможных условий — использование одежды, автомобиля или других средств с фирменной символикой потенциального работодателя. Кроме того, работник не должен быть трудоустроен в компании, которая сотрудничает с платформой по прямому договору, и не может быть индивидуальным предпринимателем.

Агрегатор такси общественники предлагают определить в законодательстве как «цифровую платформу по распределению заказов (работы) от заказчиков к исполнителям». Авторы письма напоминают, что водителей Uber в Великобритании и штате Калифорния (США) уже признали работниками агрегаторов после резонансных решений местных судов.

В России большая часть таксистов сотрудничают с сервисами заказа в рамках гражданско-правовых отношений (то есть как индивидуальные предприниматели или самозанятые), пояснил «Известиям» председатель межрегионального профсоюза «Таксист» Ярослав Щербинин.

— Трудовой договор помог бы защитить наши права. Сейчас агрегатор может поменять условия в любой момент и даже не уведомить об этом — у него огромное преимущество. Потом, если заключать трудовые договоры, будет действовать квота на наем иностранцев. А вы, наверняка, знаете, сколько их сейчас в одной только Москве, — сказал Ярослав Щербинин.

Согласно Трудовому кодексу работодатель обязан уведомлять сотрудников об изменении характера или условий работы за два месяца, а квоту на наем иностранцев необходимо получать через центр занятости.

Цены против нищеты

В комитете Госдумы по труду готовы рассмотреть идею, сказал «Известиям» его председатель Ярослав Нилов.

— Нужно пригласить к обсуждению в том числе Минтруд, **Минтранс** и МВД. Я поддерживаю идею, что таксист должен быть наемным работником: это позволяет не размывать ответственность и контролировать режим труда и отдыха, — считает депутат.

— Сейчас много говорят о том, что таксисты могут регистрироваться как самозанятые. Но, подчеркну, лицензию на перевозки дают только юрлицам и ИП.

Официальное трудоустройство вынудит агрегаторы нести ответственность за таксистов, и это должно улучшить качество сервиса и усилить безопасность поездок, уверен профессор кафедры управления персоналом финансового университета при правительстве Александр Сафонов.

— Сейчас время труда и отдыха часто не контролируется, шоферы устают, из-за этого хамят и попадают в ДТП, — пояснил он.

Кроме того, трудовой договор даст таксистам право на пенсию, страхование от несчастных случаев на производстве, больничный. Схему стоит распространить и на другие профессии — например, курьеров, предложил эксперт. Правда, цена услуг может вырасти: работодатель обязан отчислять в соцфонды 30% от фонда оплаты труда.

— Но зато через несколько лет у нас в стране не окажется группы людей, не накопивших на пенсию, — считает Александр Сафонов.

Тарифы на начальном этапе реализации идеи могут вырасти на 20–30%, оценил главный аналитик Центра аналитики и финансовых технологий Антон Быков. Однако благодаря рыночным механизмам цены позднее начнут снижаться, и в итоге рост не превысит 10%, считает он.

К тому, что поездка стала дешевой, а время подачи машины снизилось до минимума, привела именно нынешняя модель работы такси, напомнил директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

— Если реализовать указанное предложение, то мы вернемся к советской модели «Мосавтолегтранса». Поэтому никаких преимуществ возложения на агрегатора функций работодателя нет, — сказал он.

Эксперт подчеркнул, что за наемных сотрудников должны нести ответственность предприниматели, которые заключают договор с агрегаторами и получают разрешение на перевозки. Новая модель бизнеса не сделает сферу такси ни более прозрачной, ни более удобной для клиента, добавил он.

Агрегаторы против

В сервисах агрегаторов такси инициатива ожидаемо поддержки не получила. В компаниях считают, что они предоставляют информационные услуги, дают водителям возможность заработать и не видят смысла усложнять ситуацию.

Трудовые отношения станут ограничением для тех, кто в сфере такси только подрабатывает, считает руководитель пресс-службы «Ситимобил» Георгий Лобушкин. В нынешних условиях можно выбрать любой сервис и удобный темп работы, поэтому в компании поддерживают применение режима самозанятого, подчеркнул он.

Из 200 тыс. получивших этот статус более 60 тыс. человек — водители такси, заметили и в пресс-службе «Яндекс.Такси» со ссылкой на данные ФНС.

Агрегаторы дают возможность решать, работать таксистом постоянно или только в качестве дополнительного заработка, согласна руководитель пресс-службы сервиса «Везет» Зоя Австрийская. Жесткие ограничения приведут к обнулению достижений в доступности и удобстве услуги, считает она.

У сервиса заказа такси нет и не может быть трудовых отношений с контрагентами, заявил в свою очередь руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников.

— Каким образом агрегатор должен стать работодателем для ООО, ИП или самозанятых? — возмутился он, назвав инициативу «абсурдной».

Многие водители предпочитают работать на себя, по свободному графику — им не нужен работодатель, «и эти профсоюзы им тоже не нужны», заявил Павел Стенников.

Как писали «Известия», в прошлом году рынок агрегаторов такси вырос вдвое относительно 2017-го до 290,5 млрд рублей. За январь–июнь 2019-го объем уже достиг 174 млрд рублей, говорится в обзоре Discovery Research. По итогам года рынок может вырасти на 20% относительно 2018-го.

<https://iz.ru/922526/anna-ivushkina-aleksandr-volobuev/vyzov-taksistov-voditeli-prizvali-priznat-ikh-sotrudnikami-agregatorov>

ИЗВЕСТИЯ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.18; НЕ ПОРОТЬ ГОРЮЧКУ: ГРОЗИТ ЛИ СКАЧОК ЦЕН НА НЕФТЬ ПОДРОЖАНИЕМ БЕНЗИНА; СДЕРЖАТЬ РОСТ СТОИМОСТИ ТОПЛИВА НА АЗС ДОЛЖНЫ ДЕМПФЕР И ДОГОВОРЕННОСТЬ С НЕФТЯНИКАМИ

Поставки бензина и дизеля на экспорт стали заметно привлекательнее для российских компаний. Вслед за скачком мировых цен на нефть в Европе выросла и стоимость топлива — примерно на 10%, сообщили «Известиям» в ценовом агентстве Argus. Эта ситуация создает стимул для увеличения экспортных поставок российскими нефтяниками. В прошлом году наблюдалась схожая ситуация — компании увеличили продажи горючего за рубеж, что в итоге привело к росту цен на бензин и дизель на отечественных АЗС. В этот раз, как считают опрошенные «Известиями» эксперты, серьезного подорожания топлива на заправках пока ждать не стоит. Дополнительные меры правительства по стабилизации ситуации могут потребоваться, если мировые цены на нефть превысят \$80 за баррель.

Прочные договоренности

Вслед за резким повышением мировых цен на нефть на 12% моторное топливо в Европе подорожало примерно на 10%, сообщили «Известиям» в Argus. В 2018 году более привлекательные цены на внешнем рынке привели к росту поставок российского бензина и дизеля за рубеж, а возникший в результате этого дефицит топлива на внутреннем рынке — к увеличению цен на отечественных АЗС.

В понедельник, 16 сентября, в ходе торгов на Лондонской бирже цена эталонной марки Brent достигала \$71 за баррель. Правда, во вторник во второй половине дня стоимость бочки опустилась ниже \$66.

В ближайшее время скачок мировых цен на сырье не должен вызвать удорожания бензина и дизеля в России, считают опрошенные «Известиями» эксперты. Дело в том, что между правительством и нефтяными компаниями существует неофициальное соглашение: рост розничных цен на бензин в этом году не превысит инфляции. Эта договоренность остается в силе и после того, как в июле завершило действие соглашение о заморозке оптовых цен на моторное топливо, сообщили «Известиям» в Российском топливном союзе.

Кроме того, с начала нынешнего года государство частично компенсирует нефтяникам недополученную прибыль от поставок топлива на внутренний рынок с помощью специального механизма (демпфер). По данным исследовательской группы «Петромаркет», по итогам июля компенсация по бензиновому демпферу составила почти 6 тыс. рублей за 1 т (свежих данных по августу нет). Экспортные цены на 92-й бензин, по данным Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ), в июле составляли от 54 до 58 тыс. рублей за 1 т.

Нефтяное ралли

Котировки бензина Eurobob Oху на биржевом рынке Роттердама (европейский эталон цены на бензин) в понедельник выросли на 9,8% до \$626,75 за 1 т, а цены на танкерные партии дизтоплива французской спецификации в Северо-Западной Европе — на 10,6% до \$644,2 за 1 т, сообщил «Известиям» вице-президент Argus по развитию бизнеса в России, странах СНГ и Балтии Виктор Парно. Во вторник бензин продолжил дорожать (\$645,25), а дизель, наоборот, несколько подешевел — до \$625.

Результатом роста европейских котировок стало повышение индексов экспортного паритета (цена при поставках горючего за рубеж российскими компаниями. — «Известия»), отметил Виктор Парно.

При этом, с учетом затрат на доставку топлива в Европу, экспортная цена бензина и дизеля в понедельник выросла на 7,6% – 8,7%, следует из данных на сайте СПБМТСБ. Биржевые цены на эти виды топлива внутри России остались на прежнем уровне.

— Ключевая причина слабой реакции внутреннего рынка на изменение цен на нефть на мировом — наличие демпфирующего механизма, сдерживающего рост стоимости топлива, а также негласный контроль государства, — сказал «Известиям» гендиректор ИГ «Петромаркет» Иван Хомутов.

В 2018 году на фоне высоких объемов экспорта и роста цен на топливо правительство пригрозило нефтяникам введением экспортных пошлин на нефтепродукты, если поставки на внутренний рынок будут недостаточными. Ситуация прошлого года вряд ли повторится, считает главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов.

— В прошлом году, во-первых, не было демпфера, во-вторых, бензин в России был намного дешевле — можно было купить топливо на АЗС и везти на экспорт. Сейчас внутренняя цена более высокая, АЗС уже не работают в убыток, да и разница между западными ценами и российскими с учетом демпфера не такая большая, — сказал он «Известиям».

Тем не менее, по словам эксперта, оптовые цены на внутреннем рынке еще могут пойти вверх вслед за зарубежными. Некоторое подорожание опта может снизить прибыльность АЗС, но не поставит их на уровень убыточности, подчеркнул Сергей Ежов. Эксперт добавил, что дополнительные меры правительства по стабилизации ситуации по топливном рынке могут потребоваться, если мировые цены на нефть превысят \$80 за баррель.

Заместитель генерального директора Института национальной энергетики Александр Фролов считает такой сценарий вполне вероятным.

— Если через месяц Саудовская Аравия не продемонстрирует полного восстановления своей инфраструктуры, то цена на сырье может подняться и выше \$80 за баррель, — сказал он «Известиям». — Если нефть подскочит до \$100 за баррель, защитные механизмы в какой-то момент начнут отказывать, и государству, возможно, придется пойти на снижение акцизов и вернуть их к докризисному показателю. Новое соглашение с нефтяниками в этой ситуации тоже возможно, но оно будет неэффективно без изменения налоговых условий.

Сдержанный рост

На российских розничных ценах подорожание нефти и нефтепродуктов на международном рынке вряд ли скажется, считает Виктор Парно.

— Корреляция между оптовыми и розничными ценами на бензин и дизтопливо довольно низкая. Оптовые цены изменяются ежедневно под влиянием рыночных факторов, а за розничными внимательно следят регулирующие органы, в первую очередь ФАС, — пояснил он.

Другие опрошенные «Известиями» эксперты также считают, что заметного подорожания бензина и дизеля на АЗС в этом году не ожидается.

— Еще в прошлом году было решено, что цены будут расти в пределах инфляции, и нефтяные компании придерживаются этого уровня, — отметил президент Российского топливного союза Евгений Аркуша. — Независимые АЗС также не станут поднимать ценники по сравнению с конкурентами, чтобы не потерять клиентов.

Давление на внутренние топливные цены будет, но некритичное, заявил «Известиям» начальник отдела инвестицией «БКС Брокер» Нарек Авакян.

— В России топливный рынок имеет свою специфику — проблем с сырьем нет, а две трети себестоимости составляют налоги. Поэтому рост цены барреля на 10–20% не способен оказать ощутимого давления на производителей, — пояснил эксперт.

Руководитель аналитического департамента АMarkets Артем Деев добавил, что повышение стоимости топлива может произойти, но будет очень сдержанным.

В Минэнерго на момент публикации не ответили на запрос «Известий».

<https://iz.ru/922493/mikhail-kalmatckii-irina-tyruleva/ne-porot-goriuchku-grozit-li-skachok-tcen-na-neft-podorozhaniem-benzina>

ТАСС; 2019.09.17; В ДУМЕ НАСТАИВАЮТ НА ТОМ, ЧТОБЫ АГРЕГАТОРЫ НЕ МОГЛИ ЕДИНОЛИЧНО ФОРМИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА ТАКСИ

Комитет Госдумы по транспорту и строительству стремится завершить работу над законопроектом, который касается регулирования рынка такси, до конца осенней сессии, в нижней палате продолжают продвигать идею о формировании тарифов на таксомоторные перевозки по общей методике, а не по воле агрегаторов. Об этом корреспонденту ТАСС сообщил первый зампреда комитета Виталий Ефимов.

В первом чтении законопроект был принят еще в декабре 2018 года. Он, в частности, предусматривает выдачу разрешения на работу таксистом на срок не менее пяти лет. Кроме того, прописывается, какие опознавательные знаки нужно нанести на машину, вводятся обязанности для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Одновременно с этим вводятся и регулирующие нормы для агрегаторов.

По словам Ефимова, работа по подготовке законопроекта ко второму чтению продолжается, идет обсуждение поправок. Согласно тексту одной из поправок, предложенных главой комитета Евгением Москвичевым, перевозчики должны будут «разрабатывать тариф на перевозку легковым такси в соответствии с методикой... утвержденной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта».

Равноправие для всех

«Для всех организаций пассажирских перевозок, автомобилей такси, для всех (для водителей, для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей) мы сделали равный допуск, - сказал Ефимов. - Мы также сделали [в законопроекте] такой же блок для служб заказа [агрегаторов], тоже предусмотрели для них какие-то требования, которые они должны выполнять, чтобы работать в этом процессе, а некоторым это не нравится».

«Дело в том, что нравится им самим определять цену перевозок такси. А почему частное лицо, частная организация может ее назначать? Давайте лучше отдадим это региону», - продолжил депутат, пояснив, что речь идет о формировании тарифов по определенной методике.

«Цену дает владелец [такси], юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, - пояснил Ефимов. - Они должны формировать цену, но никаким образом это не должны делать лица, которые обладают только информационной базой». Он напомнил, что автомобили не принадлежат агрегаторам, а водители не являются их сотрудниками.

Первый зампред комитета указал на то, что сейчас агрегаторы ничего не нарушают. «Закона нет - они работают, как хотят, сфера эта не регулируется. Они делают это в законном порядке, предъявить претензии им никто не может, кроме суда», - добавил он.

Однако при разработке законопроекта депутаты посчитали, что «все в этом процессе должны быть равны». Ефимов заметил, что машины к клиенту должны направлять аттестованные службы заказа, они же должны и отвечать за поданное такси.

«Мы будем стараться [завершить работу над проектом в осеннюю сессию], комитет будет стараться, - резюмировал собеседник агентства. - Идет диалог со всеми, в том числе с ведомствами, надо находить конструкции, которые удовлетворили бы все стороны, и пусть всех не удовлетворить, но нужно достигнуть компромисс».

Позиция агрегатора

«Мы можем сказать только одно: закон должен работать в интересах всех участников рынка - пассажиров, водителей такси, самозанятых, таксопарков, онлайн-сервисов. Именно в такой парадигме необходимо строить конструктивный диалог, привлекая к нему

всех участников отрасли», - заявили в свою очередь ТАСС в пресс-службе «Яндекс.Такси».

Там также высказали надежду на то, что временная комиссия Совета Федерации по развитию информационного общества, возглавляемая первым зампредела комитета СФ по конституционному законодательству и госстроительству Людмилой Боковой, «учтет реалии рынка». «Современное такси сейчас - это прежде всего цифровые технологии, они помогли и помогают сделать услугу такси прозрачнее, комфортнее и безопаснее», - указали в пресс-службе агрегатора.

Новый законопроект

Концепция правового регулирования деятельности служб заказа легкового такси обсуждалась на заседании временной комиссии в конце марта. Данный документ разработан рабочей группой «Связь и IT» экспертного совета при правительстве РФ.

Как сообщила ТАСС Бокова, на основе концепции был разработан новый законопроект с учетом предложений различных ведомств. Кроме того, авторы при разработке сверялись с существующим законодательством в этой сфере, чтобы не противоречить ему.

«Законопроект в финальной стадии готовности, он учтет замечания правительства и администрации президента РФ, а также заложит основу для дальнейшей цифровизации отрасли. Рассчитываем на внесение в течение осенней сессии», - сказала она.

<https://tass.ru/ekonomika/6892969>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; АССОЦИАЦИЯ РАДОР ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ РФ К 2025 ГОДУ ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИЙНЫЕ МОСТЫ НА АВТОДОРОГАХ

Программу по ликвидации аварийных и предаварийных мостов на период 2020-2024 годы предлагает Минтранс РФ принять Ассоциация «РАДОР», сообщил генеральный директор ассоциации на совещании о состоянии дорожного хозяйства РФ Игорь Старыгин в среду в Южно-Сахалинске.

«По состоянию на начало этого года 64 тыс. 943 искусственных сооружения числятся на автомобильных дорогах регионального и местного значения, из них более 52 тыс. - капитальные сооружения, 12,5 тыс. - деревянные. По информации органов управления дорожным хозяйством, 3 тыс. 867 мостов находятся в аварийном и предаварийном состоянии», - рассказал он.

По его словам, объем финансирования, заявленный субъектами РФ на то, чтобы «привести эти мосты, путепроводы, эстакады в нормативное состояние», составляет почти 350 млрд руб. Старыгин добавил, что данный объем финансирования регионы расписали с 2019 по 2035 год.

«В раскладе по годам, честно говоря, не очень понятно, как эти искусственные сооружения, сегодня уже находящиеся в аварийном состоянии, будут содержаться еще достаточно большой период времени?», - отметил он.

В этой связи РАДОР предложил Минтрансу РФ и Росавтодору сформировать федеральную программу по ликвидации аварийных и предаварийных мостов на период 2020-2024 год «с тем, чтобы передвинуть объем финансирования на более ближний период».

Федеральное финансирование между субъектами РФ РАДОР рекомендовал распределять по коэффициентам, которые учитывали бы вид работ (ремонт, капремонт, реконструкция) и габариты мостовых сооружений (полосность проезда).

По данным региональных автодорог, сегодня требуется: ремонт - 571 моста, капремонт - 1 тыс. 365 мостов, реконструкция - 1 тыс. 580 мостов, строительство - 339 мостов.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «АВТОДОР» ЖДЕТ СДАЧИ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА И ОТКРЫТИЯ СКВОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО М-11 К 2020Г

Движение на всем протяжении платной трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» должно быть открыто до конца 2019 года, сообщает пресс-служба ГК «Автодор».

«Мы с вами вышли на завершающий этап. Необходимо выполнить наши договоренности: тотально мобилизовать все возможные силы и ресурсы и выполнить обязательства по вводу объекта в эксплуатацию (. . .) Если мы в ближайшие 2-3 недели завершим работы с дорожным полотном, то и со всем остальным справимся (. . .) В IV квартале 2019 года движение должно быть открыто», - приводятся в сообщении слова вице-преьера Максима **Акимова** по итогам совещания с руководством компании-концессионера и генподрядчика трассы.

По его словам, одним из ключевых условий выполнения поставленной задачи является завершение до наступления устойчивых заморозков работ по устройству асфальтобетонных слоев и нанесению разметки на дорожное полотно. «Если нужно перебросить технику, это нужно сделать. Нужны люди - значит, нужно привлечь еще людей», - заявил **Акимов**.

В настоящее время работы ведутся на последнем участке магистрали протяженностью 34,2 км, проходящем по территории Ленинградской области и непосредственно Петербурга. Это 8-й этап проекта. Ввод в эксплуатацию этого отрезка позволит обеспечить сквозной проезд по трассе М-11 и завершить проект в целом.

Как отметил председатель правления «Автодора» Вячеслав **Петушенко**, слова которого также приводятся в сообщении, в настоящее время освоено около 70% средств, выделяемых на выполнение работ в рамках 8-го этапа, однако по ряду направлений требуется ускорение.

Строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный в июле 2013 года банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Vinci Concessions S.A.S. 18 ноября 2014 года консорциум заключил с РФ в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участках 543-646 км и 646-684 км общей протяженностью 137,6 км.

В соответствии с концессионным соглашением, консорциум принимает на себя обязательство построить участок автодороги, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по участкам, которые будут переданы компании в долгосрочную аренду.

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км.

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1078631>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО РАДИУСА В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020Г - ВЛАСТИ

Строительство Восточного скоростного радиуса (Широтной магистрали скоростного движения, ШМСД) в Санкт-Петербурге планируется начать в 2020 году, сообщает пресс-служба администрации губернатора города по итогам совещания под руководством заместителя председателя правительства РФ Максима **Акимова**.

Строительство ШМСД планируется разделить на этапы и начать уже в следующем году. В финансировании первого этапа планируется участие ООО «Магистраль северной столицы», федерального и городского бюджетов. Три последующих этапа также предполагаются к реализации на основе государственно-частного партнерства. Предварительный срок завершения работ - четвертый квартал 2024 года. Трасса будет

включать 11 развязок, расчетная пропускная способность составит более 170 тыс. автомобилей в сутки, скорость движения - 110 км в ч.

В ходе совещания губернатор Александр Беглов отметил, что Петербург совместно с федеральными органами власти отобрали и детально проработали 6 первоочередных проектов развития дорожной и транспортной инфраструктуры. Это Широкая магистраль скоростного движения, Южная широтная магистраль, строительство Южно-Волхонской дороги, реконструкция Приморского шоссе, Петрозаводского шоссе и строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом.

Акимов поддержал инициативу главы города о первоочередном финансировании дорожных проектов и выделении федеральных средств на строительство Широкой магистрали.

Правительство Санкт-Петербурга рассчитывает получить на реализацию пяти проектов помимо ШМСД из федерального бюджета 13 млрд рублей с 2020 по 2024 год.

Как сообщалось ранее, заинтересованность в реализации проекта строительства автомобильной магистрали с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц, в частности, высказывал итальянский строительный консорциум SIS S.c.p.a. В состав консорциума входят, в частности, компании INC S.p.A., Costruzioni Generali Gilardi S.p.A., L.I.C.T.I.S. S.r.l., Kopa Engineering S.p.A и A.N.Engineering S.p.A.

Восточный скоростной радиус (ВСР) - трасса от Западного скоростного диаметра по Благодатной улице до Софийской, затем через Фаянсовую улицу, новый мост вдоль Финляндского железнодорожного моста, Зольную улицу, мимо Ладожского вокзала с выходом на Кольцевую автодорогу.

Стоимость реализации проекта, по предварительным оценкам, составляет около 165 млрд рублей.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; В ПЕТЕРБУРГЕ В 2020 ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЬ СКОРОСТНУЮ ШИРОТНУЮ МАГИСТРАЛЬ

Строительство Широкой магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге планируется начать в 2020 году, сообщает пресс-служба администрации губернатора города.

В понедельник в Смольном прошло совещание под руководством заместителя председателя правительства РФ Максима **Акимова**, на котором обсуждалось перспективное развитие транспортной инфраструктуры Петербурга и Ленинградской области.

По словам врио губернатора Петербурга Александра Беглова, правительством города совместно с федеральными органами власти отобраны и детально проработаны 6 первоочередных проектов развития дорожной и транспортной инфраструктуры: Широкая магистраль скоростного движения (ШМСД), Южная широтная магистраль, строительство Южно-Волхонской дороги, реконструкция Приморского шоссе, Петрозаводского шоссе и строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом.

«Строительство ШМСД планируется разделить на этапы и начать уже в следующем году. В финансировании первого этапа планируется участие ООО «Магистраль северной столицы», федерального и городского бюджетов. Три последующих этапа планируются к реализации на основе государственно-частного партнерства. Предварительный срок завершения работ – 4 квартал 2024 года», - говорится в сообщении.

Новая автомагистраль будет включать 11 развязок, расчетная пропускная способность составит более 170 тысяч автомобилей в сутки.

По словам Беглова, новая трасса поможет снизить нагрузку на дорожную инфраструктуру, перенаправить интенсивные грузовые и пассажирские потоки, а также увеличит транспортную доступность порта.

На совещании также обсуждалось развитие железнодорожного узла Петербурга и Ленинградской области. Регионы совместно с РЖД продолжают формировать концепцию развития железнодорожного узла в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок. В частности, запланировано создание двух полукольцевых маршрутов движения «городской электрички» в Петербурге (Белоостров – аэропорт Пулково и Ораниенбаум – Токсово) со строительством девяти новых транспортно-пересадочных узлов. К 2025 году в Петербурге планируется организовать тактовое движение электропоездов до Колпино и Тосно, Павловска, Гатчины, Мельничного Ручья. На участке Сертолово – Левашово поезда будут ходить в режиме шаттлов. Кроме того, планируется усилить движение пригородных поездов до Зеленогорска, Выборга, Красного Села, Ораниенбаума и Волхова.

Ранее сообщалось, что новая широтная магистраль с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц является приоритетным стратегическим проектом Петербурга. Трасса будет начинаться от Западного скоростного диаметра в районе Благодатной улицы, проходить преимущественно в полосе отвода северного железнодорожного полукольца, пересекать Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц и будет подключаться к КАД в районе деревни Кудрово. Планируемая протяженность магистрали составляет 22 километра, из которых 14 километров пройдут по территории Петербурга, а остальные — в Ленинградской области.

<https://realty.ria.ru/20190917/1558760538.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПЕТЕРБУРГ К 2025Г НАМЕРЕН ПО КОНЦЕССИИ ПОСТРОИТЬ ЮЖНУЮ ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ ЗА 27 МЛРД РУБ

Правительство Петербурга в ближайшее время планирует заключить концессионное соглашение с ООО «БалтНедвижСервис» по проекту строительства трамвайной линии «Купчино-Шушары-Славянка», сообщил вице-губернатор города Эдуард Батанов журналистам во вторник.

По его словам, примерно два года займут подготовительные работы - проектирование, экспертиза и решение земельных вопросов. «Строительство будет в два этапа, первый - до Шушар, второй - до Славянки. Строительство займет примерно три года, инвестиции составят около 27 млрд рублей», - сказал Батанов.

Проект трамвайной линии предусматривает пассажиропоток на уровне 22 млн человек в год, на ветке будет задействован 21 состав.

«БалтНедвижСервис» был выбран в качестве инвестора по итогам конкурсных процедур в мае 2018 года. Он должен разработать градостроительную и проектную документацию, построить скоростную трамвайную линию протяженностью 21 км, специализированное трамвайное депо и приобрести 22 трамвая. Изначально работы, входившие в начальную цену контракта, оценивались в 25,9 млрд рублей.

«БалтНедвижСервис», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», было создано в августе 2016 года. Его владельцами являются ООО «Балттехстрой» (70%), ЗАО «АБЗ Дорстрой», ООО «Инфраструктура ГЧП» и АО «Стройкомплектсервис» (по 10% у каждого). «Инфраструктура ГЧП» подконтрольна дочерним компаниям Газпромбанка (МОЕХ: GZPR), конечными бенефициарами остальных компаний являются физические лица.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20190917/1558775364.html>

ТАСС; 2019.09.17; КАРЕЛИЯ ЗАЯВИЛА 96 АВАРИЙНЫХ МОСТОВ В НОВУЮ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ ПО РЕМОНТУ

Министерство по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии получило одобрение на ремонт 96 мостов в рамках заявки на участие в федеральной программе по ремонту

переправ и искусственных дорожных сооружений на дорогах регионального и местного значения. Об этом ТАСС сообщил руководитель республиканского ведомства Алексей Кайдалов.

«Было принято решение о формировании новой программы искусственных сооружений - мостовых переходов. Мы свою часть информации как республика дали в **федеральное дорожное агентство**, и в принципе материал принят, он в работе. Формируется программа», - сказал собеседник агентства.

По информации пресс-службы ведомства, в новую программу включили 96 мостов, из которых 44 деревянных. В работе сейчас находится проектно-сметная документация на железобетонные переправы, построенные в период 1960-х годов и находящиеся в неудовлетворительном состоянии: четыре моста на дороге «Петрозаводск - Суоярви» через реки Кутижма, Сяпся, Чална и Шуя, мост на участке дороги «Кола», 435 км - станция Шуйская и мостовой переход через реку Олонка на трассе «Олонец - Питкяранта - Леппясилта».

До конца года начнется разработка документации для еще четырех железобетонных мостов - два на участке трассы «Кола» - Сегежа и еще пара на дороге Гирвас - Юостозеро.

В пресс-службе **Минтранса** Карелии отметили, что в столице Карелии, Петрозаводске, в аварийном состоянии находятся четыре моста, которые требуют реконструкции и капитального ремонта. Все проекты готовы и находятся на стадии прохождения госэкспертизы.

Министерство транспорта России совместно с правительством РФ разрабатывает программу реконструкции, капитального ремонта и ремонта аварийных и предаварийных мостов и других искусственных сооружений, которые находятся на дорогах регионального и местного значения. По итогам заседания Госсовета РФ по вопросам развития сети дорог и обеспечения безопасности дорожного движения ведомству поручено завершить работу над необходимыми документами в срок до 1 декабря 2019 года.

<https://tass.ru/spb-news/6893352>

ТАСС; 2019.09.17; ПРОЕКТ ДОРОГИ К ОЛИМПИЙСКОЙ БАЗЕ КИСЛОВОДСКА ОЦЕНИЛИ В 860 МЛН РУБЛЕЙ

Стоимость проекта строительства дороги на горе Малое седло в Кисловодске от поселка Белореченский до верхней олимпийской базы, где в условиях высокогорья проводятся сборы национальных сборных по различным видам спорта, оценили в 860 млн рублей. Об этом сообщил во вторник первый заместитель председателя верхней палаты российского парламента Николай Федоров в ходе выездного заседания рабочей группы Совета Федерации по взаимодействию с федеральными органами исполнительной власти и органами власти Ставропольского края по вопросам комплексного развития Кисловодска.

«Примерная стоимость проекта оценена в 860 млн рублей. Сумма существенная, без федеральных средств не обойтись, как мы и договаривались. Наши коллеги из правительства нас заверили письменно, что готовы вложиться максимально для того, чтобы было поддержано внесенное **Минтрансом** официально предложение об увеличении в федеральном бюджете объемов финансирования дорожно-строительных работ по этому объекту на 800 млн рублей», - сказал Федоров.

Сенатор отметил, что уже заключены первые государственные контракты на разработку проектной документации на строительство дороги и выполнение работ по ее содержанию. «Учитывая востребованность автотрассы, необходимо максимально ускорить все согласования, как можно быстрее приступить к строительству дороги», - добавил Федоров.

В Кисловодске сейчас действуют две станции олимпийской подготовки «Юг Спорт». Верхний комплекс является единственной спортивной учебно-тренировочной базой России, находящейся на высоте 1242 м над уровнем моря.

<https://tass.ru/v-strane/6896041>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.09.17; ГИБДД ЗАПУСТИЛА ОПРОС О НЕОБХОДИМОСТИ ПОПРАВОК В ПДД ИЗ-ЗА ГИРОСКУТЕРОВ

Госавтоинспекция МВД России предложила внести в закон изменения, определяющие статус тех, кто использует электронные средства передвижения, и запустила опрос о необходимости таких поправок. Об этом говорится в сообщении ведомства.

Популярность электросамокатов, гироскутеров и моноколес растет, однако нынешнее законодательство не выделяет их в отдельную категорию. Формально пользователи считаются пешеходами, и требования к ним предъявляются такие же, как к тем, кто идет пешком.

Предложенные **Минтрансом** поправки предлагают изменения в ПДД, включающие уточнение терминологии и введение новых требований.

Вопрос определения статуса этой группы участников движения актуален не только в России, но и в других странах, отметили в ГИБДД.

В августе внести новые средства передвижения в ПДД предложил депутат Госдумы Ярослав Нилов. Он направил соответствующие обращения главе **Минтранса Евгению Дитриху** и главе ГИБДД Михаилу Черникову.

<https://iz.ru/922522/2019-09-17/gibdd-zapustila-opros-o-neobkhodimosti-popravok-v-pdd-iz-za-giroskuterov>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ГИБДД: ЧИСЛО АВАРИЙ С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ РАСТЕТ

За шесть месяцев текущего года в России произошли 40 ДТП с участием персональных электрических средств передвижения малой мощности, в которых погибли 2 человека и 39 были ранены, сообщили РИА Новости в Госавтоинспекции МВД России. За весь 2018 год в Российской Федерации были зафиксированы 39 таких ДТП, в которых никто не погиб, а ранения получили 40 человек.

В связи с участившимися авариями с участием персональных электрических средств передвижения малой мощности, Госавтоинспекция МВД России выносит на общественное обсуждение проблематику определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические устройства передвижения. Соответствующий опрос стартует на официальном сайте ведомства gibdd.ru.

Актуальность проблематики обусловлена ростом популярности индивидуальных электрических устройств передвижения – электросамокатов, гироскутеров, моноколес. В крупных городах открываются пункты проката этих устройств, растут скорости их движения, а, следовательно, и риски попадания в ДТП.

В текущей редакции правил дорожного движения пользователи индивидуальных колесных средств передвижения на электротяге (сигвеи, электросамокаты, гироскутеры и моноколеса) в отдельную категорию участников дорожного движения не выделены, поэтому де-юре они приравниваются к пешеходам. Соответственно, требования к ним предъявляются исключительно как к пешеходам.

Ответственность за нарушение ПДД пешеходами установлена частью 1 статьи 12.29 КоАП РФ и влечет за собой вынесение предупреждения или административного штрафа в размере 500 рублей. В случае ДТП с участием электросамоката и автомобиля происшествие квалифицируется как наезд на пешехода.

Сегодня вопросом определения правового статуса участников дорожного движения, которые используют эти устройства, занимаются различные структуры. «В частности, Научный центр безопасности дорожного движения МВД России проводит исследование по определению административно-правового статуса пользователей электросамокатов. Также эта проблематика активно обсуждается на различных международных площадках. Мнения о необходимости введения дополнительного правового регулирования использования электрических устройств передвижения неоднократно высказывались в Госдуме и Общественной палате. В настоящее время **Минтранс России** подготовил проект поправок в ПДД, в соответствии с которыми предлагается уточнить терминологию и ввести обязанности для новых участников движения», - рассказал РИА Новости начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения ГУОБДД Антон Белан.

По результатам опроса посетителей сайта гибдд.рф состоятся общественные обсуждения, в которых свое мнение выскажут представители экспертного и научного сообщества, сообщил Белан.

<https://ria.ru/20190917/1558779831.html>

RNS; 2019.09.17; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ДОПУСТИТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ

Доступ владельцев электромобилей к движению по выделенным для общественного транспорта полосам не сильно стимулирует спрос на электрокары, необходимо снижение ставки ввозных пошлин и отмена транспортного налога на этот вид транспорта, поделился своим мнением директор «Ауди Авилон» Ренат Тюктеев в комментарии RNS.

«Наделение электромобиля правом передвижения по выделенной полосе даст импульс росту продаж, но в очень незначительном объеме. Эта мера способна подогреть интерес и стать приятным дополнением в жизни такого автолюбителя, сэкономив его время. Однако причина сдерживания спроса кроется в ином», — рассказал Тюктеев.

По его мнению, кардинально на спрос может повлиять только господдержка, снижение ввозных пошлин на электромобили и отмена транспортного налога для них.

«Кардинально на спрос может повлиять только более активная поддержка со стороны государства для снижения ввозных пошлин на электромобили. Для примера, в Китае уровень продаж автомобилей с нулевым выхлопом растет в среднем на 50% в год благодаря государственной поддержке стимулирования продаж и развитию сетей зарядных станций. В странах ЕАЭС, в состав которой входит и Россия, с осени 2017 года были пересмотрены ставки пошлин на ввозимые электромобили в сторону увеличения. Для юридических лиц ставка составляет 15% от стоимости, плюс акцизы за моторы, мощнее 150 сил. Для физических лиц пошлина еще выше - 48% от стоимости. Также, законодательной реализации пока не получила идея отмены транспортного налога для этой категории автомобилей. Вот те два фактора, которые могут существенно влиять на спрос», — добавил Тюктеев.

Парк электромобилей в России представляет из себя весьма небольшой объем. По прогнозам на 2019 год, в мире будет продано более 2 млн. электромобилей, в России этот объем будет варьироваться в диапазоне 300-400 единиц, добавил эксперт.

С предложением допустить электрокары на выделенные полосы выступила рабочая группа Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет». По их мнению, это поможет стимулировать спрос и рост продаж электромобильного транспорта. В «Автонете» также предложили в 2020 году разрешить электрокарам ездить по платным дорогам по сниженным тарифам, бесплатно парковаться и пользоваться налоговыми послаблениями.

<https://rns.online/transport/Ekspert-otsenil-ideyu-dopustit-elektromobili-na-videlennye-polosi--2019-09-17/>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО ЕЗДИТЬ ПО ВЫДЕЛЕННОЙ ПОЛОСЕ С 2020 ГОДА

Владельцы электромобилей могут начать ездить в России по выделенной полосе с 2020 года, соответствующая законодательная инициатива обсуждается в рабочей группе Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет», сообщили РИА Новости в пресс-службе «Автонета».

Эксперты посчитали, что в среднем владелец автомобиля с двигателем внутреннего сгорания тратит около 45-60 минут на дорогу из дома на работу. Водители электромашин смогут преодолевать это расстояние на 25-30 процентов быстрее за счет выезда на полосу для общественного транспорта, отметил собеседник агентства. Сторонниками данных законодательных изменений выступают НП «Глонасс», фонд «Сколково», Ассоциация развития электромобильного транспорта и другие организации.

«Мы неоднократно заявляли, что для стимулирования роста продаж электромобильного транспорта необходимо делать преференции для потенциальных покупателей. Это не только выезд на полосу общественного транспорта, но также возможность ездить по платным дорогам по сниженным тарифам, бесплатная парковка, налоговые послабления и другие инициативы. В идеале это должно касаться не только электромобилей, но и любого другого зеленого транспорта», — сообщил собеседник агентства.

«Предполагается, что выезд на выделенную полосу разрешат электромобилям уже в 2020 году. Полный список всех законодательных изменений мы озвучим 11 октября на международном форуме «Автонет», — добавил он.

Существенного влияния на городской трафик за счет этой инициативы оказано не будет: пока количество электромобилей в пропорции с обычными машинами не составит два-три процента. Сейчас это число варьируется в десятых долях процента. В день по некоторым общественным полосам будет проезжать менее одного электромобиля, в месяц — в среднем не более трех-четырёх машин.

<https://ria.ru/20190917/1558754575.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАЛО, СКОЛЬКО РОССИЯН ВЫЕЗЖАЮТ НА ВЫДЕЛЕННУЮ ПОЛОСУ

Каждый пятый россиянин выезжает на выделенную полосу для общественного транспорта, нарушая правила дорожного движения, 13% из них уточнили, что поступают так только когда сильно опаздывают, говорится в исследовании Авто Mail.ru.

Более 90% респондентов чаще всего получают штрафы за несоблюдение скоростного режима. Второе место занимает неправильное движение по разметке (5%), тройку замыкают штрафы за неправильную парковку (2%). Только 7% опрошенных заявили, что соблюдают скоростные ограничения.

При этом большинство нарушителей скоростного режима (64%) отметили, что превышают скорость в пределах допустимых, «бесплатных», 20 километров в час, четверть признались, что часто ездят намного быстрее положенного на участках без камер.

Каждый пятый респондент (20%) отметил, что периодически выезжают на выделенную полосу для общественного транспорта, при этом 13% из них уточнили, что делают это только когда сильно опаздывают. Регулярно выезжают на выделенную полосу, несмотря на наличие камер, только 1% автомобилистов.

Исследование также показало, что 88% водителей следят за расположением камер. При этом более трети (35%) автомобилистов используют приложения в смартфонах, радар-детектор установлен у 22%. Отвечая на вопрос о своем отношении к частным камерам-треногам, более 80% опрошенных отметили, что считают такой способ заработка бесчестным. Однако 15% уверены, что это такая же работа, как и все остальные, а на дорогах все должны следовать правилам.

Исследование проводилось с 25 июня по 2 июля 2019 года.

<https://ria.ru/20190917/1558754433.html>

ТАСС; 2019.09.17; СЕТЬ АВТОЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ В ПРИМОРЬЕ БУДЕТ РАБОТАТЬ БЕСПЛАТНО ДВЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НЕДЕЛИ

Открытая в начале сентября сеть автозарядных станций для электромобилей в Приморье продолжит работать бесплатно еще две недели. Об этом во вторник сообщила пресс-служба «Русгидро».

Генерирующая компания «Русгидро» 3 сентября запустила первую на Дальнем Востоке сеть быстрых зарядных станций для электромобилей. Десять электрозаправок расположены во Владивостоке, Уссурийске и Артеме. Руководство компании при запуске проекта приняло решение сделать работу сети бесплатной в течение первых двух недель.

«Сеть быстрых зарядных станций «Русгидро» для электромобилей еще две недели будет работать бесплатно. Компания приняла решение продлить тестовый режим, чтобы каждый владелец электроавтомобиля смог оценить новую услугу и все преимущества сети быстрых зарядных станций», - говорится в сообщении.

В компании отмечают, что стоимость электроэнергии для авто ниже, чем бензина в пересчете на путь. Так, стоимость 100 км пути будет составлять 220 рублей при использовании режима быстрого заряда, 160 рублей - при медленном режиме зарядки, а при обычной заправке бензином автомобилисты заплатят порядка 435 рублей. Поддерживаются разные порты зарядки электромобилей: порт для японских автомобилей, порт для европейских автомобилей, а также порт Type 1/Type 2 мощностью 22 кВт.

<https://tass.ru/v-strane/6893038>

ТАСС; 2019.09.17; АРТЕМЬЕВ: ФАС И РЖД ПЛАНИРУЮТ ПОДГОТОВИТЬ МЕТОДИКУ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН НА ПЛАЦКАРТ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России и «Российские железные дороги» (РЖД) планируют до конца 2019 года разработать методику дерегулирования цен на билеты в плацкартные вагоны, сообщил в интервью ТАСС глава антимонопольного ведомства Игорь Артемьев.

«Мы говорим уже о дерегулировании цен в плацкарте, обсуждаем их систему динамического ценообразования. Они (РЖД) учли наши замечания. Идет нормальная конструктивная работа, скоро мы сообщим о новых инициативах, которые вместе выработали. Мы сейчас готовим методику по дерегулированию цен на плацкарты вместе с ними - скоро скажем свое решение, до конца года, думаю, закончим эту работу», - сказал он.

Ранее сообщалось, что ФАС выступила с инициативой дерегулировать цены на проезд в плацкартных вагонах в южных и центральных регионах России.

<https://tass.ru/ekonomika/6893290>

ТАСС; 2019.09.17; РЖД ПЛАНИРУЮТ ДО 2030 ГОДА РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 144 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛА

Дирекция железнодорожных вокзалов (структура РЖД) планирует до 2030 года реконструировать 144 железнодорожных вокзала. Об этом сообщил начальник дирекции Георгий Геворкян в ходе конференции «Вокзалы России - прошлое, настоящее, будущее».

«До 2030 года существуют два базовых сценария развития нашей дирекции. По сценарию оптимистичному мы будем реконструировать 144 вокзала. Мы на этот сценарий возлагаем большие надежды, потому что базовый сценарий у нас вписан во все планы нашего развития до 2025 года. Оптимистичный сценарий зависит от конъюнктуры рынка, с которой предстоит в этот период работать», - сказал он.

Согласно презентации, по оптимальному сценарию будет также реконструировано и построено 127 пассажирских платформ, восемь мостов и шесть тоннелей.

При этом базовый план дирекции железнодорожных вокзалов на 2020-2030 годы подразумевает реконструкцию 64 вокзалов, 66 пассажирских платформ, четырех мостов и трех тоннелей.

<https://tass.ru/ekonomika/6893621>

ТАСС; 2019.09.17; РЖД ОТКРЫТЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ С ТАДЖИКИСТАНОМ

«Российские железные дороги» (РЖД) открыты для создания любых совместных предприятий с Таджикистаном, заявил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов на третьем Международном пассажирском форуме. Форум начал свою работу во вторник в Душанбе, где собрал руководителей служб пассажирских перевозок железных дорог государств - участников Содружества независимых государств.

«Российские железные дороги» открыты для создания любых совместных предприятий с Таджикистаном», - сообщил в беседе с корреспондентом ТАСС Пегов. По его словам, об этом он говорил еще на первых двух форумах. Пегов подчеркнул, что «все зависит от желания обеих сторон это сделать». «Российская сторона готова к любому сотрудничеству», - добавил он.

На форуме были обозначены основные темы для обсуждения - проработка модели определения эластичности спроса, создание единой «продуктовой линейки», создание совместных предприятий и альянсов. В рамках форума будут затронуты вопросы формирования стоимости проезда, совершенствования системы продажи билетов, внедрения на пассажирском транспорте современных информационных технологий. По окончании совместного заседания участники проведут переговоры на двух- и многосторонней основе для урегулирования своих нерешенных вопросов.

В своем выступлении председатель дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ Виктор Попов подвел итоги двух предыдущих форумов (в 2017 и 2018 годах), отметив, что, «начиная с 2007 года до 2017 года, размеры движения международных пассажирских поездов сократились в 2,5 раза». По его словам, в целях преодоления этой негативной тенденции по поручению председателя совета были подготовлены и утверждены мероприятия по улучшению эффективности международного пассажирского сообщения, в результате которых стали ощущаться позитивные сдвиги.

В частности, он представил присутствующим некоторые рекомендации, полученные в результате проведенного маркетингового исследования. Попов привел в пример рекомендацию о создании единой «продуктовой линейки», которая выявила проблему отсутствия единых требований к качеству основной транспортной услуги - перевозки. Эту и другие проблемы, связанные с пассажирским комплексом, было предложено обсудить на данном форуме.

Кроме таджикской делегации, в работе форума принимают участие железнодорожники России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Украины, Литвы. Форум продолжит свою работу 18 сентября.

<https://tass.ru/ekonomika/6895113>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД В 2020Г ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ ГРУЗОВОГО ТРАНЗИТА

ОАО «РЖД» в 2020 году планирует перейти на электронный документооборот грузового транзита, сообщил заместитель генерального директора монополии Алексей Шило в рамках международной транспортно-логистической конференции в Светлогорске (Калининградская область) во вторник.

По его словам, план по переводу документооборота грузового транзита в электронный вид подписан Федеральной таможенной службой, РЖД проводит работу в этом направлении. «В 2020 году должны перейти на электронный документооборот грузового транзита как по территории России, так и Западной Европы. Уже выполнена работа по внедрению технологии автоматизированного учета платежей», - сказал Шило.

Член правления Rail Cargo Group (дочерняя компания австрийских железных дорог - ÖBB) Томас Каргл в свою очередь в ходе конференции отметил, что внедрение электронного документооборота на грузовом транзите Европа - Калининград приведет к существенному увеличению объемов перевозок.

«В вопросах по увеличению грузопотока между Европой и Калининградом еще много административной работы. В апреле мы выполнили перевозку из Будапешта за десять дней, что не является пределом. Мы хотели бы внедрить электронный документооборот, который сразу поможет увеличить и скорость движения поездов, и объемы перевозок. И в этом вопросе надеемся на поддержку РЖД», - отметил Каргл.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД ВЫСТУПАЮТ ЗА ЕДИНЫЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДАХ

ОАО «Российские железные дороги» обсуждает с иностранными коллегами, работающими на пространстве с шириной колеи 1520 мм, переход на единые стандарты обслуживания пассажиров в международных поездах

«Сегодня мы обсуждаем вопросы, которые возникают: это взаимодействие перевозчиков и международных администраций, график движения поездов и (их - ИФ) продвижение по участкам с таможенным и пограничным контролем, взаимодействие в пути - чтобы поездки были безопасными и комфортными», - заявил замглавы РЖД Дмитрий Пегов на международном пассажирском форуме в Таджикистане.

«Один из основных и значимых вопросов - это обновление парка подвижного состава «колеи 1520» и предоставление сопоставимых услуг, единых стандартов и сервисов для пассажиров. В ходе поездки пассажиры не должны чувствовать дискомфорт при переходе от одного перевозчика к другому», - подчеркнул топ-менеджер, слова которого приводятся в сообщении российской монополии.

Пегов также отметил, что успешное партнерство в организации международных перевозок невозможно без готовности государств синхронизировать национальные законодательства в этой области. Также он напомнил, что «Российские железные дороги» видят ключевым форматом сотрудничества «создание совместных предприятий» на «пространстве 1520».

В качестве успешного примера взаимодействия топ-менеджер привел российско-финское СП Oy Karelian Trains Ltd, созданное для перевозок на маршруте Санкт-Петербург - Хельсинки скоростными поездами Allegro. Компания осуществляет гибкую тарифную политику и реализует различные маркетинговые инициативы для повышения привлекательности поездок. Кроме того, пограничный и таможенный досмотр проводится прямо по ходу движения, что существенно сокращает время в пути. По итогам 8 месяцев 2019 г. перевозки в этом составе выросли на 16,1% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 375,1 тыс. человек.

В форуме приняли участие руководители служб пассажирских ж/д перевозок государств Содружества, а также стран Балтии и Финляндии, ученые. Они также обсудили вопросы развития инфраструктуры пассажирского комплекса для международного сообщения, совершенствование систем продажи билетов, внедрения современных информационных технологий.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД ВЛОЖАТ 7 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ ОТ САМАРЫ В ТОЛЬЯТТИ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ КУРУМОЧ

ОАО «РЖД» инвестирует 7 млрд рублей в строительство железнодорожной ветки, которая должна соединить Самару, аэропорт «Курумоч» (МОЕХ: МАКУ) и Тольятти, сообщил глава самарского кабинета министров Виктор Кудряшов на расширенном заседании правительства во вторник.

«Совместно с РЖД проработан вариант развития транспортной инфраструктуры Самарско-Тольяттинской агломерации в области организации пассажирского ж/д сообщения по маршруту Самара - аэропорт - Тольятти. В августе проект был одобрен инвесткомитетом РЖД, компания вложит в реализацию 7 млрд рублей,» - сказал Кудряшов.

Он подчеркнул, что за счет регионального бюджета в Тольятти будет построен новый вокзал.

Строительство железнодорожного сообщения по маршруту Самара - «Курумоч» - Тольятти обсуждалось в рамках подготовки региона к Чемпионату мира по футболу 2018 года, но проект не был реализован.

В границах Самарско-Тольяттинской агломерации расположены территории 8 из 10 городских округов и 9 из 27 муниципальных районов области. На площади 21,7 тыс. кв. км проживает 2,7 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; РЖД БУДУТ СОРТИРОВАТЬ УГОЛЬ КТК ДЛЯ ЭКСПОРТА В ПОЛЬШУ, СХЕМА РАБОТЫ - SHIP-OR-RAU

ИНТЕРФАКС - ПАО «Кузбасская топливная компания» (МОЕХ: КВТК) (КТК) и ОАО «РЖД» во вторник подписали два договора о перевалке угля через станции Калининградской области, сообщил начальник Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом РЖД Алексей Бельский журналистам в рамках международной транспортно-логистической конференции, которая проходит 17-18 сентября в Светлогорске (Калининградская область).

«Два договора подписаны на период до 2025 года. Первый договор является новым для РЖД. Это так называемый ship-or-rau, по которому КТК гарантирует, что если объемы поставок угля будут меньше контрактных, то она все равно оплатит объем, прописанный в документе. РЖД в свою очередь гарантируют, что перевалят все объемы, которые будут поставлены,» - сказал Бельский.

По его словам, второй договор предусматривает, что РЖД будут заниматься сортировкой поставляемого угля для дальнейшего экспорта в Польшу. КТК будет работать в режиме удаленных заявок, когда на станциях перевалки не будут присутствовать представители компании. «КТК поставит нам оборудование, при помощи которого уголь будет сортироваться по фракциям и поставляться на экспорт конкретным заказчикам в Польшу. Все работы по подготовке угля к экспорту мы берем на себя», - отметил Бельский.

Представитель РЖД также отметил, что, согласно договорам, минимальный объем перевалки в настоящее время составляет 40 тыс. тонн в месяц. В дальнейшем он может увеличиться в зависимости от мощностей перевалочного комплекса, склад которого позволяет одновременно хранить до 100 тыс. тонн.

«Сейчас речь идет о перевалке угля через ТЛЦ «Калининград», это станция Дзержинская Новая, но есть и перспективный терминал ТЛЦ «Черняховск», где уже идут проектно-изыскательские работы. Ориентировочно он будет запущен в 2021 году. И договор с КТК позволит его полностью загрузить. Скорее всего, он будет строиться поэтапно, сначала до 40 тыс. тонн, затем до 100 тыс. тонн единовременного хранения», - сообщил Бельский.

Ранее первый заместитель генерального директора КТК Иван Гептинг говорил, что в перспективе ТЛЦ «Калининград» и ТЛЦ «Черняховск» смогут переваливать в Польшу по

2 млн тонн угля ежегодно. Предполагается, что станция Дзержинск Новая уже по итогам 2019 года перевалит около 1,5 млн тонн угля.

«Кузбасская топливная компания» включает в себя угледобывающие предприятия (разрезы «Виноградовский», «Караканский-Южный», «Черемшанский», «Брянский»), две обогатительные фабрики («Каскад-1» и «Каскад-2»), дистрибьюторскую сеть и инфраструктурные предприятия. В 2019 году компания планирует добыть 17 млн тонн угля, что на 8% превышает уровень 2018 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; КТК ПОДПИШЕТ 5-ЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКИ УГЛЯ ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ

ПАО «Кузбасская топливная компания» (МОЕХ: КВТК) (КТК) и РЖД подпишут соглашение, которое предусматривает заключение пятилетнего контракта на поставку угля через две станции Калининградской железной дороги (филиал РЖД) - Дзержинск Новая и Черняховск, сообщил первый заместитель генерального директора КТК Иван Гептинг журналистам во вторник.

По его словам, соглашение будет подписано в рамках международной транспортно-логистической конференции, которая проходит 17-18 сентября в Светлогорске (Калининградская область). «Каждая из них (станций - ИФ) в перспективе сможет переваливать в Польшу по 2 млн тонн угля», - отметил Гептинг.

Предполагается, что станция Дзержинск Новая уже перевалит по итогам 2019 года около 1,5 млн тонн угля, добавил он.

«Кузбасская топливная компания» включает в себя угледобывающие предприятия (разрезы «Виноградовский», «Караканский-Южный», «Черемшанский», «Брянский»), две обогатительные фабрики («Каскад-1» и «Каскад-2»), дистрибьюторскую сеть и инфраструктурные предприятия. В 2019 году компания планирует добыть 17 млн тонн угля, что на 8% превышает уровень 2018 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПГК ОТМЕЧАЕТ РОСТ ВНУТРЕННИХ ОТПРАВОК ЩЕБНЯ С УРАЛА И СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ

«Первая грузовая компания» (ПГК) в январе-августе 2019 года увеличила перевозки строительных грузов на 19% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 8,6 млн тонн, говорится в сообщении оператора.

Грузооборот повысился на 14%, до 9 млрд тонн-километров. Наибольший прирост отмечен в отправлениях щебня (+31%, до 4,2 млн тонн), сборных конструкций (+28%, до 503 тыс. тонн), земли, песка и глины (+2 раза, до 417 тыс. тонн), пористых заполнителей (+3 раза, до 155 тыс. тонн).

«На положительную динамику повлияли несколько факторов. Среди них - рост погрузки щебня на Октябрьской, Южно-Уральской и Свердловской железных дорогах как в рамках новых, так и действующих контрактов», - заявил начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургической отрасли ПГК Александр Свешников, слова которого приводятся в пресс-релизе.

«Помимо этого, мы на протяжении этого года реализуем технологию перевозки инертно-строительных материалов кольцевыми маршрутами в пределах Северо-Кавказской железной дороги», - добавил он.

Перевозки строительных грузов «Первой грузовой» во внутреннем сообщении увеличились на 22%, до 8,3 млн тонн. Грузы в основном направлялись получателям на Октябрьской, Московской, Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорогах. На этом фоне экспортный грузопоток сократился на 34%, до 246 тыс. тонн (большая его часть пришла на Белоруссию и Казахстан).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФГК ПЛАНИРУЕТ ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ, ВЫСТАВЛЯЯ ВАГОНЫ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКУ РЖД

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) - и оператор электронной торговой площадки (ЭТП) монополии - ООО «Цифровая логистика» (совместное предприятие перевозчика с ООО «Интэллекс» с долями в 51% и 49%) - начинает «промышленную эксплуатацию» сервиса «Лоты подвижного состава».

«17-18 сентября на (ЭТП - ИФ) будут выставлены до 1 тыс. полувагонов и крытых вагонов», - отметил первый замглавы ФГК Леонид Воронин, слова которого приводятся в сообщении. «По результатам пилотных торгов в дальнейшем мы планируем диверсифицировать номенклатуру перевозимых грузов и виды предоставляемого подвижного состава», - заявил он при этом.

«Для привлечения грузовой базы на площадку и гарантированного обеспечения грузовладельцев вагонами» опция будет реализована на Свердловской, Южно-Уральской, Октябрьской, Северо-Кавказской, Горьковской и Дальневосточной железных дорогах.

О запуске опции, позволяющей выставять на продажу услуги по предоставлению партий грузового подвижного состава на электронной торговой площадке монополии, «Цифровая логистика» сообщила в августе. «ЭТП позволит разместить публичные предложения в виде «лотов вагонов», указав полигоны их курсирования, разрешенные к перевозке грузы, начальную цену, срок оказания услуги и размер задатка для обеспечения сделки», - говорилось в пресс-релизе.

Клиентам для участия в торгах необходимо подать ценовое предложение. Система автоматически определит победителей. «Цифровая логистика» будет выполнять функции организатора торгов и осуществлять оперативные взаиморасчеты с контрагентами. «Новый сервис предназначен для надежного и долгосрочного планирования перевозки и использования вагонного парка», - отмечало СП.

ТАСС; 2019.09.17; «ЛАСТОЧКИ» В КАВМИНВОДАХ ЗА СУТКИ ПЕРЕВОЗЯТ ДО 3 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Загрузка пригородных поездов «Ласточка» в первые недели работы на маршруте в Кавказских Минеральных Водах выросла практически втрое. Об этом сообщила во вторник пресс-служба Северо-Кавказской железной дороги.

«До 3 тыс. пассажиров перевозится за одни сутки пригородными экспрессами на маршруте Минеральные Воды - Кисловодск. Для сравнения, в первые дни курсирования электропоездами «Ласточка» пользовались порядка 1,1 тыс. пассажиров в день», - говорится в сообщении.

Пригородные экспрессы запустили на маршруте Минеральные Воды - Кисловодск 1 сентября. Ранее в пресс-службе сообщали, что поезда в первые десять дней работы в регионе перевезли около 15,7 тыс. пассажиров. Экспрессы ходят четыре раза в день, останавливаясь на станциях Ессентуки, Пятигорск и Лермонтовский.

Кавказские Минеральные Воды включают в себя несколько городов-курортов - Ессентуки, Железноводск, Пятигорск и Кисловодск. Расстояние между городами составляет от 19 до 39 км.

<https://tass.ru/v-strane/6896073>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ГРУППА РЖД ДЛЯ ПЕРЕХОДА МЦК НА ИНТЕРВАЛЫ В 4 МИНУТЫ ЗАКУПИЛА 9 «ЛАСТОЧЕК»

Группа «Российские железные дороги» для перехода Московского центрального кольца (МЦК) на новый режим движения закупила 9 дополнительных «Ласточек», увеличив их парк до 51 состава.

«В ноябре запланировано сократить интервал движения поездов до 4 минут в «часы пик» и 8 минут - в остальное время (сейчас - 5 и 10 минут соответственно - ИФ).

Железнодорожники ведут реконструкцию инфраструктуры и строительство новых объектов для обслуживания дополнительных поездов», - сообщила Московская железная дорога (филиал РЖД).

В будни сокращение интервала на 1 и 2 минуты соответственно позволит увеличить объем движения на 37% - со 177 до 242 пар в сутки. С начала 2019 г. пассажиропоток по МЦК вырос на 14,7%, до 100 млн человек.

РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2019.09.17; В РЖД НЕ РАССМАТРИВАЮТ КОЛЬЦЕВОЙ МАРШРУТ НОЧНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ МОСКВЫ КАК ОТЕЛЬ

РЖД не рассматривают кольцевой маршрут двух ночных поездов из Москвы, проезжающих через ряд соседних областей и возвращающихся обратно в Москву, как отель на колесах, заявил РИА Новости заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов.

РЖД на минувшей неделе сообщили о запуске двух новых ночных поездов, которые свяжут Москву с Тулой и рядом близлежащих городов Московской, Калужской и Тульской областей, которые в сети уже окрестили «отелями на колесах».

«РЖД не рассматривает этот проект как «отель на колесах». Это проект доступности проезда пассажиров из области, не охваченных трафиком, и для приезда-отъезда из Москвы в Москву деловых людей и туристов, которые хотят посетить дальше Подмосковье», - сказал он.

По словам Пегова, по итогам проведенного мониторинга выяснилось, что 50% билетов, купленных на этом направлении, это Москва-Москва. «А то, что пассажиры так назвали этот маршрут, это для РЖД новый сегмент, требующий доработки», - сказал замглавы компании, добавив, что РЖД пообщается и обсудит с пассажирами вопрос «отеля на колесах» и поработает над этой темой.

РЖД ранее сообщали, что составы будут отправляться ежедневно с 1 ноября с Киевского и Павелецкого вокзалов, следуя с остановками Балабаново, Обнинское, Малоярославец, Калуга, Алексин, Тула, Узловая, Бобрик-Донской, Новомосковск-1, Венев, Ожерелье, Кашира и Домодедово. Новый маршрут позволит жителям южных районов Подмосковья добраться до Тулы и Калуги, а жителям соседних регионов доехать в аэропорт «Домодедово».

Согласно расписанию на сайте РЖД, поезд №603Ч с ноября будет отправляться с Киевского вокзала в 20-33 и прибывать на Павелецкий вокзал в 9-41 следующего дня. Время в пути составит 13 часов 8 минут. Поезд 603Х будет уезжать в 18-40 с Павелецкого вокзала и прибывать на Киевский вокзал в 7-55 следующего дня. Время в пути - 13 часов 15 минут. В поездах будут вагоны четырех типов: плацкарт, сидячие, купе и СВ.

<https://ria.ru/20190917/1558765938.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СВЕРДЛОВСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ ЗАКАЗАЛА У ТМХ ЕЩЕ 3 СИДЯЧИХ ВАГОНА

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит АО «Свердловская пригородная компания» (СПК, «дочка» РЖД) три пассажирских вагона «Тверского вагоностроительного завода» (ТВЗ, входит в ТМХ) с местами для сидения, говорится в сообщении дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям холдинга.

СПК приобретет вагоны моделей 61-4458 и 61-4458.14 в лизинг при поддержке правительства Ханты-Мансийского автономного округа.

«Новые комфортабельные вагоны будут курсировать на Свердловской железной дороге в составе пригородных поездов на направлении Куть-Ях - Сургут - Нижневартовск», - отмечается в пресс-релизе.

В сообщении пресс-службы СПК уточняется, что поставка трех вагонов планируется в октябре.

Отмечается, что в 2018 году СПК уже приобрела партию из восьми пассажирских вагонов с местами для сидения. Они более года курсируют в составе пригородных поездов на направлении Тюмень — Тобольск.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.18; ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ ВТОРГАЕТСЯ В БЮДЖЕТ; МИНПРОМТОРГ ПРОСИТ НА НЕГО 105 МЛРД РУБ.

Как стало известно «Ъ», Минпромторг предлагает увеличить объем программы льготного лизинга до 105 млрд руб. и построить на эту сумму до 2030 года порядка 500 судов. Сейчас на ближайшую трехлетку уже заложено 15 млрд руб., которые министерство рассчитывает передать не кэптивной компании Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) «Машпромлизинг», а подведомственной **Минтрансу** ГТЛК. **Росморречфлот** сейчас ведет переговоры о заказе по этой программе четырех дноуглубительных судов, которые могут быть построены на астраханском «Лотосе» ОСК. Минпромторг предлагает увеличить программу льготного лизинга, рассказал «Ъ» источник в министерстве. Сейчас в бюджете на это заложены 15 млрд руб., по 5 млрд руб. на каждый год в 2020-2022 годах. Минпромторг запросил на трехлетку увеличение этой суммы до 105 млрд руб., заявил собеседник «Ъ»: «Мы запросили, ждем реакции: понятно, что такую сумму вряд ли поддержат, будем смотреть». Он уточнил, что, как и в случае с исходными 15 млрд руб., «это будет взнос в ГТЛК, потому что у них коэффициент использования бюджетных средств выше». «Понятно, что невозможно освоить такую сумму прямо сейчас, это будет постепенно, - говорит он. - Но эти деньги возвратные. На эти 105 млрд руб., по нашим расчетам, объем планируемого строительства составит 387 млрд руб., это порядка 500 судов до 2030 года».

Как рассказал замглавы **Минтранса**, глава **Росморречфлота** **Юрий Цветков** на выставке «Нева-2019», агентство сейчас ведет переговоры о возможности в рамках программы льготного лизинга разместить заказ на четыре дноуглубительных судна для работы на внутренних водных путях (ВВП). Заказчиком судов могут стать администрации ВВП. Стоимость одного судна - порядка 1 млрд руб. Исполнителем контракта может стать астраханский судостроительный завод «Лотос», входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Заказ может быть размещен в начале 2020 года, уточнил господин **Цветков**. Ранее в интервью «Ведомостям» глава ГТЛК Сергей Храмагин говорил, что компания разработала программу заказа 100 гражданских судов в 2020-2031 годах, в том числе дноуглубительного флота, и в качестве пилотного проекта будет заказывать в том числе четыре земснаряда.

Глава ОСК Алексей Рахманов сообщил, что у корпорации с ГТЛК есть договоренность, что схема работы по льготному лизингу будет такой же, как с «Машпромлизингом» (кэптивная лизинговая компания ОСК). «То, что деньги будут проводиться через компанию, не входящую в группу ОСК, для нас некоторым образом минус, - рассуждает он, - но с другой стороны, мы понимаем, что у ГТЛК есть больше возможностей по привлечению к этому фондированию еще и рыночных денег». По его словам, если решение относительно ГТЛК будет принято, он не исключает, «что пройдут даже какие-то корпоративные сделки, чтобы мы могли быть уверены в том, что схема будет работать ровно так, как мы это показываем Минфину, а именно, возвратный лизинг».

Источники «Ъ» в отрасли удивляются решению Минпромторга передать деньги компании, находящейся в ведении **Минтранса**, а не корпорации, которую курирует Минпромторг. Сейчас деньги, которые выделяются на льготный лизинг, получает госструктура и направляет их также государственному заказчику (**Росморречфлоту** в случае с земснарядами), отмечают собеседники «Ъ». Логичнее было бы, говорит один из них, направить их бизнесу, который построил бы флот, и уже потом просить деньги из бюджета на суда, которые будут использоваться для поддержания работы ВВП.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что экономическая эффективность использования бюджетных средств при их выделении ГТЛК, а не кэптивным структурам крупнейших судостроителей, объективно выше, так как размеры бизнеса позволяют диверсифицировать источники привлечения средств, снизить риски и сократить расходы на бюджетную единицу. Идея загрузки «Лотоса» заказами с использованием бюджетной поддержки через ГТЛК выглядит привлекательной, говорит господин Бурмистров, но требует от ОСК решения целого комплекса задач, включающего модернизацию мощностей, сдачу заказчикам судов, строительство которых не завершено в срок, наращивание и восстановление кадрового потенциала.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ УВЕЛИЧИТЬ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА СУДОСТРОЕНИЯ ДО 2023 Г.

Министерство промышленности и торговли РФ предлагает в несколько раз увеличить программу льготного лизинга по строительству судов на ближайшую трехлетку, сообщил «Интерфаксу» источник в ведомстве.

«Сейчас в бюджете на это заложены 15 млрд руб., по 5 млрд руб. на каждый год в 2020-2022 гг. Минпромторг запросил на трехлетку увеличение этой суммы до 105 млрд руб.», - сказал собеседник агентства. «Мы запросили, ждем реакции: понятно, что такую сумму вряд ли поддержат, будем смотреть», - отметил он.

По его словам, ведомство предлагает внести большую часть этой суммы в уставный капитал ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). «Общая стоимость судов, которые предполагается построить, с учетом субсидий составит 387 млрд руб. Это порядка 500 судов до 2030 г.», - уточнил он.

Как сообщалось ранее, ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» разработало программу, по которой предполагает заказать в 2020-2031 гг. строительство 100 гражданских судов, сообщал генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин в интервью «Ведомостям».

«Программа наша внесена в правительство. **Минтранс** и Минпромторг ее поддержали, Минфин работает с лимитами. Она предполагает заказ в 2020-2031 гг. 100 единиц флота российским верфям на 86,6 млрд руб. - грузовых судов, пассажирских, дноуглубительного флота», - говорил Храмагин. «Докапитализация из бюджета предполагается в размере 27,9 млрд руб., остальное - привлеченные средства и реинвестирование прибыли», - отмечал глава компании.

Информацию о предложениях Минпромторга в среду приводит и «Коммерсантъ». При этом, как сообщил газете глава АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) Алексей Рахманов, у ОСК с ГТЛК есть договоренность, что схема работы по льготному лизингу будет такой же, как с «Машпромлизингом» (кэптивная лизинговая компания корпорации).

«То, что деньги будут проводиться через компанию, не входящую в группу ОСК, для нас некоторым образом минус, но, с другой стороны, мы понимаем, что у ГТЛК есть больше возможностей по привлечению к этому фондированию еще и рыночных денег», - сказал топ-менеджер. По его словам, если решение относительно ГТЛК будет принято, он не исключает, «что пройдут даже какие-то корпоративные сделки, чтобы мы могли быть уверены в том, что схема будет работать ровно так, как мы это показываем Минфину, а именно, возвратный лизинг».

Между тем, источники издания в отрасли удивляются решению Минпромторга передать средства компании, находящейся в ведении **Минтранса**, а не корпорации, которую курирует Минпромторг. Сейчас деньги, которые выделяются на льготный лизинг, получает госструктура и направляет их также государственному заказчику (**Росморречфлоту** в случае с земснарядами), отмечают собеседники «Коммерсанта».

Логичнее было бы, сказал один из них, направить их бизнесу, который построил бы флот, и уже потом просить деньги из бюджета на суда, которые будут использоваться для поддержания работы ВВП.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ИЗМЕНЕНИЕ ПОРЯДКА РЕГИСТРАЦИИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ МОЖЕТ НЕГАТИВНО ПОВЛИЯТЬ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ - МИНТРАНС

Изменение порядка регистрации судов маломерного флота и увеличение их пассажироместимости может негативно повлиять на безопасность пассажиров, сообщил журналистам директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Юрий Костин.

«Требование по регистрации коммерческих судов связано только с обеспечением безопасности людей на воде. На первый взгляд, это негативно скажется на безопасности», - сказал он в кулуарах судостроительной выставки «Нева-2019», комментируя предложения Минвостокразвития РФ.

По его словам, увеличение количества пассажиров маломерных прогулочных и туристических судов также негативно повлияет на их безопасность.

О том, что Минвостокразвития РФ предложило ставить на учет катера и лодки, оказывающие туристические и экскурсионные услуги, в Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС), сообщила ранее газета «Известия». Ведомство также выступило с предложением разрешить маломерным судам брать на борт до 20 человек, а прогулочным - до 30. В Минвостокразвития полагают, что увеличение посадочных мест подстегнет развитие малого туристического бизнеса в небольших городах.

«На данный момент мы эти предложения (Минвостокразвития - ИФ) не получали», - сказал Костин.

По его словам, маломерное судно - это судно длиной менее 20 метров, на нем должны быть спасательные средства на каждого пассажира, а также коллективные спасательные средства. «Вопрос - на этих судах возможно без ущерба для безопасности разместить такое количество людей при условии соблюдения всех требований? Инициатива весьма сомнительная», - добавил он.

Он пояснил, что маломерные суда, которые занимаются некоммерческой деятельностью, поднадзорны ГИМС, а те, которые занимаются коммерческой деятельностью, поднадзорны в части наблюдения, свидетельств и классификации Российскому речному и Российскому морскому регистрам судоходства и регистрируются капитаном морского порта или руководителем бассейна внутренних водных путей.

В настоящее время действующие нормы ограничивают общее количество человек на борту маломерного судна, включая экипаж, количеством до 12 человек. На прогулочном водном транспорте могут находиться 18 человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В МОРСКОМ ПОРТУ «ВОСТОЧНЫЙ»

Премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил изменения в схеме территориального планирования РФ, в схему включено строительство специализированного перегрузочного комплекса навалочных грузов мощностью 15 млн тонн в морпорту «Восточный» в бухте Врангеля.

Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации в понедельник.

Ранее о планах построить в этом порту терминал такой мощности заявляло АО «Сибирский антрацит» (контролируется бизнесменом Дмитрием Босовым). Компания планирует построить специализированный угольный терминал. Для этих целей она в

феврале 2018 года зарегистрировала в городе Находка Приморского края «дочку» - ООО «Терминал «А».

Выход терминала на проектную мощность запланирован к 2025 году.

Сейчас крупнейшими терминалами по перевалке угля в порту «Восточный» владеют АО «Восточный порт» (МОЕХ: VOPT), контроль над которым осуществляет «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU), и ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК, входит в Global Ports).

В группу «Сибантрацит» входят АО «Сибирский антрацит» и ООО «Разрез Восточный», которые добывают антрацит сверхвысокого качества в Новосибирской области, а также крупный производитель угля в Кемеровской области - ООО «Разрез Кийзасский».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2019.09.17; ИЗ РЕКИ В МОРЕ; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ВОЗВОДИТЬ УНИКАЛЬНЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

В Череповце начали строительство крупнейшего в России судостроительного завода по возведению и ремонту судов класса «река - море» - буксиров и барж. Объем инвестиций составил около одного миллиарда рублей. Это будет верфь 4-го класса, способная выпускать речные суда доковым весом до одной тысячи тонн.

Потребность в обновлении состава подобных судов большая. Это связано в первую очередь с ужесточением правил Российского речного регистра. Существующие российские предприятия, а их не так и много, перегружены. Поэтому новый судостроительный завод в Череповце станет востребованным, и уже сегодня на его будущую продукцию есть потенциальные покупатели.

- Мы тщательно изучали рынок и столкнулись с острым дефицитом судов для перевозки зерна. Те, что есть, - еще советских времен, новых никто не строит. Для создания завода рассматривали площадки в разных регионах, примыкающих к Волго-Балту, но условия, предлагаемые Вологодской областью, оказались самыми комфортными, - сообщил исполнительный директор предприятия-инвестора Иван Шмойлов.

Возведение нового предприятия поддержали и на региональном уровне. В прошлом году компания стала резидентом территории опережающего социально-экономического развития «Череповец». К слову, судостроительный завод стал тринадцатым резидентом. Объем инвестиций всех участников ТОСЭР уже превысил три миллиарда рублей с созданием почти 500 новых рабочих мест. Тогда же региональный инвестиционный совет одобрил и проект строительства завода и включил его в список приоритетных для предоставления налоговых льгот.

Для нового предприятия выбрали участок площадью шесть гектаров на берегу Шексны, недалеко от места строительства нового моста. С сетями инженерной инфраструктуры помогли город и муниципальные предприятия.

Возводить завод будут в два этапа, закончить работу обещают до конца 2020 года. Сначала построят административно-бытовой корпус, трансформаторную подстанцию и котельную. Это первый этап. А на втором возведут корпусной цех, цех приемки и раскроя, разгрузочную площадку, покрасочную, цех дробеструйной очистки, склад, мастерскую, стапельную площадку и слип.

Уже сейчас на строительной площадке забиты порядка 300 свай под фундаменты будущих зданий, выполнены берегоукрепительные операции, проложены сети водопровода и канализации, газораспределения.

Первый комплект судов «река - море» (буксир-толкач и две сухогрузные баржи) планируют спустить на воду уже в мае-июне 2022 года. Когда предприятие выйдет на полную мощность, каждый год планируют выпускать до пяти судов.

Как полагают вологодские власти, будущий судостроительный завод имеет стратегическое значение. Он даст шанс Череповцу - крупнейшему транспортному узлу и

порту пяти морей стать важным звеном Волго-Балтийского водного пути. Кроме того, с введением нового предприятия в регионе появится новая отрасль промышленности - судостроение. Она способствует развитию и диверсификации экономики моногорода.

- Судостроение в Череповце имеет славную историю. Его традиции были заложены еще первым городским головой Иваном Андреевичем Милутиным. Именно он стал инициатором строительства в городе судостроительного завода. Новое предприятие должно стать продолжателем этих традиций, - отметила мэр Череповца Елена Авдеева.

Общий объем инвестиций - около одного миллиарда рублей. Из них одна пятая, то есть 200 миллионов - инвестиционные средства, остальные - фонда моногородов. Это льготный кредит.

Как у соседей

В Петрозаводске спустили на воду 84-метровое дноуглубительное судно «Юрий Маслюков». Оно предназначено для работы в Белом, Балтийском, Азовском, Каспийском морях.

С 2015 года на заводе построили уже 13 судов. Сейчас здесь возводится еще шесть. После спуска на воду «Юрий Маслюков» начнет швартовные испытания, потом пусконаладочные работы и ходовые испытания. Ожидается, что до конца года судно передадут заказчику. Портом приписки «Юрия Маслюкова» станет Архангельск.

На предприятии планируют построить еще блок корпусных цехов, камеры очистки и окраски секций, склады. Особое внимание уделяют цифровизации. Здесь будет внедрена интегрированная информационная система производства, которая должна обеспечивать цифровое управление предприятием в целом. Планируется создание виртуальной и имитационной моделей как всего завода, так и отдельных производственных процессов, 4D-планирование на основе единой виртуальной модели.

<https://rg.ru/2019/09/17/reg-szfo/v-vologodskoj-oblasti-postroi-at-unikalnyj-sudostroitelnyj-zavod.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФРАНК СТАНЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ СОВКОМФЛОТА, НА ПОСТУ СЕО ЕГО СМЕНИТ ПЕРВЫЙ ЗАМ ТОНКОВИДОВ

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк покидает свой пост и станет председателем совета директоров, его место займёт первый заместитель - главный инженер компании Игорь Тонковидов, сообщил «Интерфаксу» представитель вице-преьера РФ Максима Акимова.

«Вице-премьер утвердил директивы Росимуществу по осуществлению полномочий внеочередного общего собрания акционеров ПАО «Совкомфлот» - обеспечить принятие решений о досрочном прекращении полномочий гендиректора С.О.Франка и назначении на указанную должность И.В.Тонковидова», - сообщил представитель Акимова.

«Ожидается, что в ближайшее время замглавы правительства утвердит директивы по переизбранию состава совета директоров и последующего избрания председателем СД СКФ С.О.Франка», - добавил он.

В «Совкомфлоте» вопросы «Интерфакса» о смене руководства переадресовали акционеру. В сентябре «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщил, что обсуждается переход главы «Совкомфлота» Франка, который руководит компанией более 15 лет, на должность председателя совета директоров компании. «Пост генерального директора в таком случае может занять первый заместитель Игорь Тонковидов», - отмечала газета. Франк тогда не стал комментировать «Интерфаксу» информацию о своем переходе на пост главы совета директоров «Совкомфлота».

ТАСС; 2019.09.17; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПАССАЖИРСКИЙ КАТАМАРАН

Первый отечественный электрический катамаран Ecovolt представили во вторник на выставке «Нева-2019». Судно предназначено для речных туристических прогулок и разработано НПК «Морсвязьавтоматика».

«Разработано несколько моделей электрических катамаранов. Судно Ecovolt, рассчитанное на речные туристические прогулки, а также более вместительный и мощный катамаран для сообщения по рекам и озерам. Этими моделями планируется заменить «Метеоры», следующие в Кронштадт и Петергоф», - рассказал ТАСС инженер компании «Морсвязьавтоматика» Андрей Богданов.

Судно функционирует за счет системы электродвижения, работающей на общей шине постоянного тока, источником энергии выступают высокоэнергетические батарейные накопители. Длительность хода судов между зарядками составляет до 10 часов, модели имеют сборно-разборную конструкцию. По словам представителя организации, завершить сертификацию моделей для их коммерческой эксплуатации планируется в течение 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6894891>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.09.18; ПУЛКОВО ДАДУТ ПЯТИЛЕТКУ СВОБОДЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО В ПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ ОТКРЫВАЕТ НЕБО В АЭРОПОРТУ ПЕТЕРБУРГА

Правительство введет в Пулково седьмую свободу воздуха, что позволит привлечь в аэропорт европейские лоукостеры и ускорить рост пассажиропотока. По информации “Ъ”, аэропорт подготовил маршрутную сеть с полетами в 33 страны, но **Минтранс** пока одобрил только треть направлений. Либерализация должна увеличить число авиаперевозчиков и снизить цены на авиабилеты из Петербурга, но ударит по интересам российских авиакомпаний, которые в летний сезон недополучат прибыль.

Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспорт, по итогам совещания по развитию транспортной системы Петербурга поддержал введение седьмой свободы воздуха в аэропорту Пулково. Она позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж).

Источник “Ъ”, знакомый с обсуждением вопроса, говорит, что рассматривается и введение пятой свободы, но конкретные решения «не финализированы».

Пятая свобода дает право иностранным авиакомпаниям при полете из своей страны брать пассажиров и грузы при посадке в РФ для перевозки в третью страну.

Как рассказывал “Ъ” в июле, **Владимир Путин** поддержал предложение «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта Пулково) и правительства Санкт-Петербурга о предоставлении Пулково статуса открытого неба. Он нужен Пулково для наращивания пассажиропотока на 75%, до 35 млн человек, к 2025 году.

Впрочем, по данным “Ъ”, безусловных пятой и седьмой свобод воздуха Пулково все-таки не получит. «Идет поиск компромисса»,— говорит источник “Ъ”.

По данным “Ъ”, ВВСС подали в **Минтранс** заявку с сеткой маршрутов в 33 страны, треть из них одобрена **Минтрансом**, по остальным направлениям ведутся консультации.

Условия по каждому из направлений могут включать полеты по пятой и седьмой свободам во вторые аэропорты городов и другие населенные пункты, помимо столицы. Но нет гарантий, что предложенные маршруты будут интересны иностранным авиакомпаниям, и на такие рейсы еще нужно будет получить согласие авиавластей третьих стран.

«За счет иностранных лоукостеров проверим все эти сетки, и если они заработают, то через пять лет можем перейти либо на российского перевозчика, либо остаться с иностранцем», — отметил **Максим Акимов**. Он отметил, что **Минтранс**, ВВСС и власти Петербурга должны будут сформировать перечень показателей по пассажиро- и турпоток, чтобы отслеживать влияние седьмой свободы на развитие аэропорта. Власти также сформируют открытый список стран, куда будут осуществляться полеты, чтобы иностранные перевозчики могли планировать свою деятельность на длительный период. Список может быть расширен, но не может быть сокращен.

В Росавиации отметили, что вопрос либерализации перевозок должен быть проработан с российскими авиакомпаниями, «при любых полетах между двумя странами должен быть соблюден принцип паритета». В Utair считают, что открытое небо даст толчок развитию конкуренции перевозчиков и пассажиры получают выгодные условия, его «стоит внедрить во всех городах». Источник “Ъ” в крупной российской авиакомпании считает решение властей спорным. «Петербург — сезонное направление. Летом на нем будут работать все авиакомпании, в том числе ирландская Ryanair, венгерская Wizz Air, британская EasyJet. Но зимой они будут уходить, а «Аэрофлот» и «Россия» уйти не смогут. Таким образом, летом наши перевозчики недополучат прибыль, а зимой будут нести убытки», — говорит он.

Эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев отмечает, что либерализация авиарынка Пулково может увеличить привлекательность аэропорта для крупных европейских лоукостеров и потенциально — для азиатских компаний, что позволит Пулково конкурировать с аэропортами Копенгагена, Осло и Хельсинки, имеющими в 1,5–2 раза большие пассажиропотоки. Но, отмечает господин Зайцев, либерализация негативно повлияет на российских перевозчиков, которые обеспечивают транспортную доступность Петербурга для других городов РФ, рейсы из которых по определению не могут быть столь же прибыльным, как международные.

<https://www.kommersant.ru/doc/4095697>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.18; ПРОКУРАТУРА ВЫИГРАЛА ПЕРВЫЙ ИСК К АЭРОПОРТУ ЗА ОТСУТСТВИЕ ЗАЩИТНОЙ ЗОНЫ; ЭТО ГРОЗИТ ПРИОСТАНОВКОЙ РАБОТЫ И УГОЛОВНЫМИ ДЕЛАМИ

Красноглинский районный суд Самары 5 августа признал, что Международный аэропорт «Курумоч» нарушает требования безопасности полетов судов, продолжая эксплуатировать аэродром без установления приаэродромной территории (ПАТ). Иск к аэропорту подала Куйбышевская транспортная прокуратура. По ее требованию суд также обязал аэропорт подготовить проект ПАТ и согласовать его с органами власти. «Ведомости» ознакомились с решением суда. Его подлинность подтвердил человек, близкий к одному из участников процесса. На сайте Красноглинского суда говорится, что иск к аэропорту удовлетворен в полном объеме. Решение не было обжаловано, сказано на сайте суда.

Самарский «Курумоч» — один из крупнейших региональных аэропортов России, в 2018 г. принял 3 млн пассажиров. Он входит в холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга.

До подачи иска в суд прокуратура должна была выносить представление об установлении ПАТ, говорит адвокат юрфирмы «Амулекс» Дмитрий Томко. Аэропорт может быть привлечен к административной ответственности даже за неисполнение представления. Это штраф, а в случае повторного привлечения возможна и остановка деятельности на срок до 90 суток, добавляет Томко.

За неисполнение решения суда аэропорту может грозить административная, а его руководству — уголовная ответственность. Правда, последние формы наказания на

практике редко встречаются, говорит руководитель коммерческой практики BMS Law Firm Денис Фролов.

Останавливать крупный аэропорт, конечно, никто не будет, уверен сотрудник крупного аэропорта. Но сценарии с административными и уголовными делами очень легко себе представить – ведь это нарушение безопасности полетов, добавляет он.

ПАТ – защитная зона вокруг аэропорта с особым режимом использования, строительство на ней возможно только по согласованию с Росавиацией. Ее радиус – 30 км. Но в июле 2017 г. был принят закон, по которому каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с субъектом Федерации и утвердить в Росавиации. Правило 30 км при этом было отменено.

В ПАТ теперь могут устанавливаться семь подзон – от самой жесткой первой, где разрешено строить только объекты для обеспечения воздушного движения, до седьмой, самой большой. Там можно строить даже жилье, если уровень шумов и загрязняющих веществ не превышает норму. Жилье все равно строилось в ПАТ, частично это самострой, часть – крупные жилые комплексы, на которые девелоперы получали положительное заключение Роспотребнадзора (о допустимости уровня шумов) и разрешение Росавиации на строительство. Закон от 2017 г. пролоббировало правительство Московской области в расчете на то, что ПАТ по нему сократятся и девелоперы смогут свободнее застраивать территории вокруг московских аэропортов. Все московские аэропорты и «Аэропорты регионов» возражали против закона.

В итоге закон пока практически неисполним. ПАТ должны были быть установлены в течение года после вступления закона в силу, но на январь 2019 г. из 200 аэропортов они были установлены только в 10. Это в основном мелкие аэропорты и только один крупный – аэропорт Минеральных Вод, на 40% принадлежащий правительству Ставропольского края (еще 60% – у холдинга «Новпорт»).

Аэропорты рассчитали ПАТ с учетом санитарных норм по допустимому уровню шумового воздействия. Но они получились большими, что не устроило строительную отрасль и региональные власти, объяснял директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин.

Но «Курумоч» даже не дошел до стадии готового проекта и согласования его с Самарской областью. В декабре 2018 г. Роспотребнадзор отказал аэропорту в выдаче санитарно-эпидемиологического заключения (об уровне шумового воздействия), так как аэропорт не представил результатов лабораторного исследования шумов. «Курумоч» продолжает разработку проекта ПАТ, говорится в решении суда. Нет единой методики оценки шумов, из-за этого с Роспотребнадзором возникают споры, объясняет сотрудник крупного аэропорта.

Это первый известный случай, когда правоохранители начали преследовать аэропорт из-за отсутствия ПАТ. «Транспортные прокуроры многим аэропортам писали представления о необходимости установить ПАТ, но им объясняли сложности исполнения закона, и этого хватало, это, кажется, первый иск», – говорит сотрудник крупного аэропорта. Представители «Аэропортов регионов» и Куйбышевской транспортной прокуратуры на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/17/811450-prokuratura-viigrala-isk-aeroportu>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; АКИМОВ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ ВВЕСТИ В «ПУЛКОВО» РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА»

Вице-премьер РФ Максим Акимов поддержал инициативу по режиму «открытого неба» в петербургском аэропорту «Пулково», сообщил представитель чиновника журналистам.

«Речь идет о предоставлении «седьмой свободы» при полетах из Петербурга (и в обратном направлении - ИФ) по ряду международных маршрутов. (Это - ИФ) позволяет

перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране регистрации перевозчика. То есть, например, ирландская авиакомпания может выполнять рейсы между Петербургом и городом в третьем государстве», - сказал он.

«Мы еще никогда не дотягивали до таких либеральных высот в отношении наших конкурентов, но понимаем, какую поддержку и развитие обеспечит это решение городу», - привел представитель **Акимова** слова вице-премьера на совещании по развитию Санкт-петербургского транспортного узла.

С инициативой о либерализации международного авиасообщения выступил генеральный директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор «Пулково») Леонид Сергеев. По прогнозам компании, при комплексной реализации мастер-плана к 2025 г. пассажиропоток «Пулково» увеличится до 35 млн пассажиров в год (сейчас - около 20 млн). «Рост может быть обеспечен, прежде всего, за счет открытия «неба» по «седьмой свободе воздуха», - отметил представитель **Акимова**.

По его словам, чиновник поручил финализировать договоренности по пятилетнему пилотному эксперименту, предусмотрев ряд требований. В частности, **Минтранс** совместно с ВВСС и администрацией Петербурга необходимо сформировать перечень ключевых показателей по пассажиро- и турпоток, чтобы ежегодно контролировать влияние «седьмой свободы» на изменение ситуации.

Также **Акимов** поручил сформировать список стран для введения седьмой свободы, который в течение пятилетнего эксперимента может расширяться, но не может сокращаться. Таким образом, иностранные перевозчики, заинтересованные в том или ином маршруте, смогут вести долгосрочное планирование своей деятельности. «За счет иностранных лоукостеров проверим все эти сетки, и если они заработают, то через 5 лет можем перейти либо на российского перевозчика, либо остаться с иностранцем», - приводит представитель **Акимова** его слова.

Как отмечается в сообщении по итогам совещания о развитии транспортной системы Санкт-петербургского транспортного узла на сайте правительства РФ, «параллельно с открытием «неба» в «Пулково» может последовать и положительное решение по дерегулированию ряда тарифов на услуги аэропорта». «В первую очередь это касается тарифов по международным авиалиниям и, на втором этапе, по маршруту Петербург - Москва, который на данный момент приближается к высококонкурентному (за счёт новой автомобильной трассы М-11 и железной дороги)», - говорится в сообщении.

«Снятие регулирования по этим тарифам позволит аэропорту вести конкурентную ценовую политику в отношении широкого спектра перевозчиков, обеспечивая качественную услугу в зависимости от бизнес-модели авиакомпаний. Окончательное решение на этот счёт Федеральная антимонопольная служба планирует принять в течение месяца», - поясняется в тексте сообщения.

По мнению главы ВВСС Леонида Сергеева, введение седьмой свободы воздуха откроет Петербург для иностранных авиакомпаний-лоукостеров, которые развивают перевозки из хабов за пределами стран своей регистрации.

По словам директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светланы Петровой, которую цитирует представитель **Акимова**, «для России седьмая свобода воздуха - это беспрецедентное решение», однако, изучив предложение ВВСС, **Минтранс** считает, что на ряд направлений возможно допустить иностранных перевозчиков, не навредив при этом российскому рынку авиaperевозок.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-podderzhalo-initsiativu-Pulkovo-po-dopusku-inostrannih-loukosterov-2019-09-17/>

ТАСС; 2019.09.17; АРТЕМЬЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ НОСИТ СЕЗОННЫЙ ХАРАКТЕР

Рост цен на авиабилеты носит сезонный характер, сговоров на рынке нет, сообщил в интервью ТАСС глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев.

«Мы отмечаем некоторый рост цен на авиабилеты, но он носит сезонный характер. Люди ездят в отпуска, больше самолетов летает, больше расходов на топливо. Это все понятно. В ноябре, декабре так уже не будет», - сказал он.

Артемьев добавил, что проблема существует скорее в области ценообразования. Она связана с монополизацией отдельными компаниями, прежде всего «Аэрофлотом», направлений, где присутствует только он.

Ранее начальник департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова сообщала, что в первом полугодии 2019 года стоимость авиабилетов выросла на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/6893284>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДОСТЕРЕГЛА ЗАМГЛАВЫ АЭВТ ПОСЛЕ ЕГО СЛОВ О ВОЗМОЖНОМ УДОРОЖАНИИ АВИАБИЛЕТОВ ДО 10% В 2019 Г

ФАС вынесла предостережение о возможном нарушении антимонопольного законодательства заместителю исполнительного директора НКО «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ) Борису Шокурову в связи с его публичными высказываниями о возможном росте цен на авиабилеты на 9-10% по итогам 2019 года, сообщила ассоциация.

«ФАС России на основании статьи 25.7 федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» предостерегает от совершения планируемых действий (бездействия), в связи с тем, что такое поведение может привести к нарушению части 5 статьи 11 федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», - говорится в письме ведомства, ссылка на копию которого опубликована на сайте АЭВТ.

Предостережение объявлено в связи с высказываниями Шокурова «Известиям» и изданию «Вести.ру».

2 сентября «Известия» со ссылкой на него сообщили, что авиабилеты по итогам 2019 года могут подорожать на 9-10%. «Объективные факторы, в частности, подорожание авиакеросина, заставят компании поднять цены в указанных пределах. При этом механизм компенсаций перевозчикам в случае резкого роста цен на топливо (демпфер) в АЭВТ и авиакомпаниях считают малоэффективным. Начиная с III квартала из-за «низкого сезона» в авиаперевозках цены могут снизиться, но глобальных предпосылок к снижению стоимости перелетов в долгосрочной перспективе нет, уверены эксперты. Стоимость авиабилетов по итогам 2019 года вырастет по сравнению с прошлым годом на 9-10%», - говорилось в публикации.

Расчёты, приведенные в газете заместителем исполнительного директора АЭВТ Борисом Шокуровым, сводились к тому, что в 2018 году операционные убытки российских перевозчиков составили около 54 млрд рублей, при этом в I квартале, по данным АЭВТ, авиакомпания уже потеряли 45 млрд рублей, что на 32% больше, чем за аналогичный период прошлого года. «Авиакомпании получают прибыль во II и III кварталах, а I и IV - всегда убыточны. Однако по нынешнему году положительных финансовых результатов не ожидается», - уточнял Шокуров.

Как сообщала журналистам в кулуарах ВЭФ-2019 начальник департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова, стоимость авиабилетов в РФ в I полугодии выросла на 7%. Она отметила, что итоговое подорожание в 2019 году будет зависеть от цен на авиакеросин.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ РАСКРИТИКОВАЛО ИДЕЮ СОЗДАНИЯ БАЗЫ ДЕБОШИРОВ

Общероссийское объединение пассажиров против создания в России единой базы дебоширов на транспорте за государственный счёт и сомневается в механизме внесения пассажира в неё, сообщил председатель организации Илья Зотов.

Ранее ряд СМИ сообщил об идее **Минтранса** России создать единую базу дебоширов на транспорте и потратить на это 200 миллионов рублей. РИА Новости запросили комментарий министерства.

«Зачем такие траты? Мы выступаем категорически против создания базы за госбюджет, так как корректнее делать такие системы силами конкретных перевозчиков. Также важно отразить механизм внесения пассажиров в такую базу, нельзя без фото или видеофиксации нарушения его считать таким», - написал Зотов на своей странице в Facebook.

Он пояснил, что есть масса прецедентов, когда пассажиры требуют соблюдения своих прав, а перевозчик воспринимает данного человека, как дебошира.

«Борьба с пассажирами до добра не доведет», - отметил он.

<https://ria.ru/20190917/1558769501.html>

ТАСС; 2019.09.17; ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ МАГАДАНОМ И ЕКАТЕРИНБУРГОМ ПРЕКРАЩЕНЫ ДО ВЕСНЫ

Самолет, совершающий последний в этом сезоне перелет из Магадана в Екатеринбург, вылетел во вторник утром в 11:10 по местному времени (03:10 мск). Об этом сообщил ТАСС представитель авиакомпании «Уральские авиалинии», осуществляющей перевозки пассажиров по данному направлению.

«Сегодня был осуществлен последний рейс, далее продажа билетов не предусмотрена», - сообщил собеседник агентства. Авиакомпания обещает, что перелеты между Магаданом и Екатеринбургом возобновятся весной 2020 года.

Средний Урал начал активно развивать сотрудничество с Магаданской областью в мае прошлого года, когда бывший мэр Нижнего Тагила Сергей Носов был назначен врио губернатора Колымы, а затем официально вступил в должность главы региона. Он предложил организовать авиасообщение между Екатеринбургом и Магаданом.

Авиамаршрут был открыт в начале лета 2019 года: первый рейс Екатеринбург - Магадан вылетел из аэропорта Кольцово 3 июня. С тех пор перелет из Екатеринбурга выполнялся раз в неделю по понедельникам, в обратном направлении - по вторникам. Полеты осуществлялись на самолетах Airbus A320 (это воздушное судно в зависимости от комплектации вмещает до 180 пассажиров).

<https://tass.ru/ural-news/6892809>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОКАЗЫВАЕТ ДВУЗНАЧНЫЙ РОСТ ЗА СЧЕТ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ

«Шереметьево» в январе-августе 2019 года увеличило количество обслуженных пассажиров на 13% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 33,897 млн человек, сообщил столичный аэропорт.

При этом пассажиропоток на международных воздушных линиях (МВЛ) вырос только на 10% (до 17,998 млн человек), тогда как на внутренних (ВВЛ) - на 16,5%, до 15,899 млн.

Наиболее востребованными зарубежными направлениями стали Анталия, Париж, Ереван, Пекин и Тель-Авив, внутри РФ - Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Екатеринбург и Краснодар. Наибольший вклад в рост пассажиропотока внесли «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), Nordwind Airlines, «Россия», «Икар», Royal Flight и Air France. Аэропорт обеспечил 259,08 тыс. взлетно-посадочных операций (ВПО), что на 12,7% больше, чем за тот же период 2018 г.

В августе аэропорт обслужил на 10,6% больше, чем в том же периоде годом ранее (5,277 млн человек). При этом пассажиропоток на МВЛ увеличился на 7,8% (до 2,873 млн), на ВВЛ - на 14,2% (до 2,404 млн). Количество ВПО выросло на 8,5%, до 35,538 тыс. Аэропорт обеспечил своевременный вылет 93,83% рейсов.

«Шереметьево» входит в десятку крупнейших хабов Европы, является крупнейшим в РФ аэропортом по объемам пассажирских и грузовых перевозок. В 2018 г. пассажиропоток увеличился на 14,3%, до 45,836 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «ПОБЕДА» СОХРАНЯЕТ ПРОГНОЗ ПЕРЕВОЗОК В 2019 Г И РАССЧИТЫВАЕТ НА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ - СЕО

«Победа» сохраняет прогноз перевозок в 2019 году на уровне более 10 млн человек и рассчитывает получить чистую прибыль, заявил гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков.

«Всего больше 10 млн пассажиров, сохраняется (прогноз перевозок - ИФ)», - сказал Калмыков журналистам.

Он уточнил, что более 7,5 млн человек будет перевезено из базового аэропорта «Внуково», остальные 2,5 млн - из регионов РФ.

Отвечая на вопрос, с каким финансовым результатом «Победа» закончит этот год, Калмыков заявил: «Точно прибыль будет. Не скажу (точную цифру - ИФ), это манипулирование рынком. Прибыль будет - мы не собираемся жаловаться на плохую жизнь».

В I полугодии 2019 года «Победа» получила 1,5 млрд руб. чистой прибыли по МСФО против 984 млн руб. чистого убытка за тот же период прошлого года, говорилось в презентации к телефонной конференции группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) для инвесторов. Показатель EBITDA вырос в два раза, до 2,7 млрд руб. Выручка поднялась на 56%, до 21,5 млрд руб. Операционные расходы увеличились на 58%, до 21,7 млрд руб. Операционный убыток составил 196 млн руб. против прибыли в 56 млн руб. годом ранее.

За второй квартал «Победа» получила 1,8 млрд руб. чистой прибыли (годом ранее - 143 млн руб. чистого убытка), показатель EBITDA вырос на 77%, до 3 млрд руб., выручка - на 51,4%, до 13,1 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; «ПОБЕДА» НЕ СОБИРАЕТСЯ ПОКИДАТЬ «ВНУКОВО», ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОГУТ ОТКРЫТЬСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ - СЕО

«Победа» не собирается покидать свой базовый аэропорт «Внуково», из «Шереметьево» могут открыться лишь дополнительные рейсы, заявил гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков.

«Стратегическим планированием занимается наш акционер («Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) - ИФ) - пока мы не слышали о задачах по перебазированию. Рейсы не переведем отсюда туда (из «Внуково» в «Шереметьево» - ИФ), а какие-то дополнительные оттуда, может быть, начнем выполнять», - сказал Калмыков журналистам во вторник.

«Я думаю, наше сотрудничество с «Внуково» будет продолжаться. Мы в прошлом году 5,5 млн клиентов перевезли через аэропорт, в этом году - не менее 7,5 млн, и будем дальше наращивать наши перевозки благодаря партнерству с нашим базовым аэропортом. Никуда мы не собираемся - это наш базовый аэропорт», - подчеркнул глава «Победы».

«Победа» во вторник открыла во «Внуково» собственное брифинг-пространство для предполетной подготовки экипажей. Пространство оборудовано мониторами, транслирующими актуальную информацию о текущем расписании полетов и зарядными станциями, имеет зону отдыха.

О том, что «Победа» может перевести часть московских рейсов из «Внуково» в «Шереметьево», ранее в интервью «Интерфаксу» сообщал гендиректор «Аэрофлота»

Виталий Савельев. Он уточнял, что «Победа» не уйдет из «Внуково» полностью, «но какие-то рейсы для код-шеринга с «Аэрофлотом» мы, возможно, переведем». Замгендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов позднее уточнял, что это может произойти в 2020 году.

Савельев также говорил, что в будущем часть рейсов «Победы» могут обслуживаться в седьмом терминале «Шереметьево» G, строительство которого сейчас обсуждается. «Мы сейчас работаем очень плотно, мы еженедельно встречаемся - с акционерами, с генеральным директором «Шереметьево». Коллеги верят в нашу стратегию и строят терминал с учетом наших планов, в том числе по транзиту. Как один из вариантов, этот терминал может быть для лоукостера «Победа», - заявлял Савельев.

О том, что АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ, оператор аэропорта) может начать строительство нового пассажирского терминала G, ранее в августе сообщил замгендиректора компании Сергей Папков. По его словам, строительство может начаться в южном терминальном комплексе аэропорта после 2024 года.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Glava-Pobedi-prokommentiroval-soobscheniya-o-perevode-reisov-v-Sheremetev-2019-09-17/>

ПРАЙМ; 2019.09.17; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НЕ СМОГЛА ОТБИТЬСЯ В СУДЕ ОТ ОБЯЗАННОСТИ КОРМИТЬ ЭКИПАЖИ

Десятый арбитражный апелляционный суд вслед за нижестоящей инстанцией подтвердил законность предписания **Ространснадзора**, который обязал авиакомпанию «Победа» обеспечивать питанием членов экипажей самолетов.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, апелляционный суд во вторник отклонил жалобу «Победы» на принятое в июне решение арбитражного суда Московской области, после чего оно вступило в законную силу.

«Победа» просила признать незаконным предписание **Ространснадзора** от 21 декабря 2018 года. Ведомство в ходе выездной проверки выявило, что члены cabinных экипажей в дни полетов не обеспечиваются бесплатным питанием. Вместо этого им по приказу гендиректора авиакомпании от 27 сентября 2018 года выплачивается компенсация в размере 105 рублей за каждый полетный час.

Ространснадзор признал такое положение вещей нарушением приказа **Минтранса РФ**, которым предусматривается, что на рейсах продолжительностью до 3 часов авиакомпания должна обеспечить экипажу одноразовое питание, от 3 до 6 часов - двухразовое и свыше 6 часов - трехразовое питание.

В приказе также говорится, что возмещение расходов на питание допускается только при невозможности обеспечения экипажа питанием во внебазовых аэропортах по причине отсутствия специализированных организаций общественного питания. **Ространснадзор** обязал перевозчика устранить нарушение до 20 февраля 2019 года.

Представитель авиакомпании заявил в суде, что у нее нет возможности обеспечивать бортовым питанием членов экипажей, поскольку в аэропорту Внуково отсутствует организация общепита, способная предоставить специальное питание, основанное на религиозных убеждениях, медицинских показаниях, соблюдении особых режимов питания (веганство, сыроедение, халяль, кошер и т.д.).

Суд, однако, указал в решении, что «Победа» подменяет понятие «специализированные организации» на понятие «специальное питание». На самом же деле под специализированной следует понимать организацию, для которой оказание услуг общественного питания является основной деятельностью. Такая компания во Внуково существует, и, более того, в 2014 году между «Победой» и ООО «Скай Фуд Внуково» был заключен договор на обеспечение экипажей воздушных судов бортовым питанием.

<https://1prime.ru/business/20190917/830330485.html>

ТАСС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ 25% ПЛЮС ОДНУ АКЦИЮ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает продать 25% плюс одну акцию авиакомпании «Победа», сообщил в интервью ТАСС глава антимонопольного ведомства Игорь Артемьев.

«По нашему мнению, можно привлечь деньги инвесторов, продав 25% плюс одна акция «Победы», а на эти деньги сделать еще одного лоукостера. «Аэрофлот» - сильная компания, которая умеет создавать лоукостеры, а другие наши компании пока не научились это делать. Поэтому, если он сделает на эти деньги следующего лоукостера и потом будет продавать компании на рынок, как инкубатор, то он будет продавать их компаниям-конкурентам. В этом случае у нас появятся несколько лоукостеров, что позитивно скажется на рыночной конкуренции», - сказал он.

Артемьев добавил, что развитию конкуренции могло бы способствовать и появление авиакомпаний-лоукостеров в странах СНГ.

Как сообщал в августе РБК, глава ФАС предложил правительству приватизировать авиакомпанию «Победа», входящую в группу «Аэрофлот», для развития внутрироссийских перевозок и поддержки конкуренции между перевозчиками на рынке. Соответствующее письмо он направил вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху. Позднее замруководителя ФАС Александр Редько говорил, что «Победа» должна развивать сеть полетов по России или выйти из группы «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/6893299>

BUSINESS FM; 2019.09.17; ГЛАВА ФАС ПРЕДЛОЖИЛ «АЭРОФЛОТУ» ПРОДАТЬ БЛОКПАКЕТ «ПОБЕДЫ» И НА ЭТИ ДЕНЬГИ СОЗДАТЬ ЕЩЕ ОДИН ЛОУКОСТЕР

«Аэрофлот» может создавать лоукостеры, как инкубатор. Об этом ТАСС заявил руководитель Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев. Для повышения рыночной конкуренции глава ведомства предложил национальному перевозчику продать блокпакет «Победы», а на вырученные деньги создать еще один лоукостер, а потом еще один.

«Аэрофлот» — сильная компания, умеющая создавать лоукостеры, другие наши компании пока этого делать не научились», — так объяснил свою идею Игорь Артемьев. Инициативу руководителя ФАС Business FM обсудила с авиаэкспертами. Ситуацию Роман Гусаров

главный редактор портала Avia.ru «Честно говоря, очередное предложение ФАС и Артемьева, поражающее своей абсурдностью. Если ФАС — это Федеральная антимонопольная служба, то не ее дело вмешиваться в рыночные взаимоотношения игроков в данном сегменте рынка. Создавать еще одну авиакомпанию на рынке, который по большому счету, по заявлению того же «Аэрофлота», перегрет количеством игроков, количеством провозных емкостей, абсолютно нелогично. То, что у нас в стране всего лишь один бюджетный перевозчик, — это по большому счету огромное заблуждение. Дело в том, что, если мы посмотрим на целый ряд других авиакомпаний, которые летают на тех же направлениях, что и авиакомпания «Победа», то мы увидим, что они зачастую продают билеты не дороже «Победы», и поэтому эти авиакомпании тоже сегодня применяют бюджетную модель, продавая людям дешевые билеты по невозвратным тарифам, без багажа, без питания и так далее. Ровно то же самое, что делает «Победа».

Генеральный директор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак тоже удивлен предложением главы ФАС. Но, по мнению эксперта, причина несостоятельности инициативы в другом.

— Если бы кто-то без ресурсной поддержки «Аэрофлота» мог бы создать лоукостер в нашей стране, то у нас бы никаких других авиакомпаний, кроме лоукостеров, и не было бы. Весь успех «Победы» базируется не на том, что там какая-то гениальная модель, какие-то гениальные управленцы, а на ресурсной базе «Аэрофлота». По всем экономическим параметрам, по всем экономическим показателям такая авиакомпания быть рентабельной без ресурсной поддержки кого-нибудь еще не может. Предоставленная сама себе авиакомпания с бизнес-моделью «Победы» разорится через полгода.

— Сама идея Артемьева о том, что «Аэрофлот» продает блокпакет, на вырученные деньги создает еще один лоукостер, и вот его цитата: «Аэрофлот» — сильная компания, которая умеет создавать лоукостеры. А другие наши компании пока не научились это делать».

— Сам Савельев (Виталий Савельев, глава «Аэрофлота». — Прим. ред.) многократно говорил, что такой же менеджмент в «Сибири», если не более эффективный, чем в «Аэрофлоте». Что значит не умеют создавать? У них ресурсов нет просто таких и нет желания тратить эти ресурсы на такой проект.

Месяц назад глава ФАС предлагал правительству приватизировать «Победу» и вывести ее из группы «Аэрофлот» для развития внутрироссийских перевозок и конкуренции на рынке, сообщал РБК.

<https://www.bfm.ru/news/424767>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; UTAIR ОБЪЯСНИЛА, ЗАЧЕМ ПРЕДЛАГАЕТ НА СВОИХ РЕЙСАХ НИКОТИНОВЫЕ «КОНФЕТЫ»

Никотиновые подушечки для рассасывания, которые начала предлагать на своих рейсах авиакомпания Utair, призваны облегчить полет курящим пассажирам, заявили РИА Новости в пресс-службе перевозчика.

Ранее интернет-издание РБК сообщило, что пассажиры Utair с 15 сентября на ряде рейсов могут получить продукт доставки никотина LYFT, который производит British American Tobacco. Данный продукт, по информации СМИ, представляет из себя подушечки для рассасывания с растительными волокнами и экстрактом никотина. Он появился на российском рынке недавно и не запрещен в РФ.

Как пояснили в пресс-службе авиакомпании, Utair «постоянно развивает продуктивное предложение на борту».

«Компания выступает за здоровый образ жизни и в условиях запрета для курильщиков стремится избежать рисков использования сигарет курящими пассажирами. Новый продукт на борту облегчит им полет и обеспечит комфорт другим пассажирам», - отметил представитель перевозчика.

<https://ria.ru/20190917/1558765452.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ ОБ УХОДЕ ПИЛОТА АВАРИЙНОГО A321

Авиакомпания «Уральские авиалинии» опровергла информацию, что пилоту севшего в кукурузном поле в Подмоскowie самолета Airbus A321 Дамиру Юсупову поступило предложение о работе от одной из крупнейших в мире авиакомпаний Emirates Airlines.

Ранее некоторые блогеры и СМИ, например, «Новые известия», написали, что Юсупову поступило предложение о переходе в авиакомпанию Emirates с зарплатой порядка 16 тысяч долларов в месяц.

«От Emirates не было никаких предложений. Это слухи», — сказала РИА Новости представительница «Уральских авиалиний».

<https://ria.ru/20190917/1558766609.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; АВИАВЛАСТИ США ПРИГЛАСИЛИ ГРУППУ СТРАН ОБСУДИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США пригласило на встречу коллег из примерно 50 стран, чтобы обсудить возвращение в эксплуатацию Boeing 737 MAX, передает агентство Bloomberg.

По его информации, авиаавласти отправили письмо регуляторам по всему миру с просьбой провести «неформальный брифинг» в канадском Монреале 23 сентября.

«Успех мировой авиационной системы напрямую зависит от совместного стремления к обеспечению безопасности и от общего понимания того, что нужно для ее достижения. FAA стремится поддерживать открытость каналов связи и предоставлять полезную информацию для принятия индивидуальных решений относительно безопасного возвращения в эксплуатацию парка ваших воздушных судов», - говорится в выдержке из письма, которое приводит агентство. Для нового главы FAA Стивена Диксона встреча с другими крупными авиарегуляторами станет первой.

<https://ria.ru/20190918/1558791822.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ОАК ОБСУДИТ С ТУРЕЦКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ВОПРОСЫ ПОСТАВОК MC-21 И SSJ-100

АО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) обсудит ряд вопросов с турецкими коллегами и потенциальными заказчиками в рамках авиасалона, проходящего в настоящее время в Стамбуле.

«Запланировано большое количество переговоров с авиакомпаниями, в первую очередь - с национальной Turkish Airlines, несколькими частными компаниями, тем не менее, с достаточно большим парком самолетов, на смену которым могут прийти MC-21 и Superjet (Sukhoi Superjet-100, SSJ-100 - ИФ)», - заявил генеральный директор ОАК Юрий Слюсарь телеканалу «Россия 24» во вторник.

Кроме того, по его словам, будет затронута тема промышленной кооперации. «Турция имеет достаточно высокоразвитую авиакосмическую промышленность. Надеемся, что наши проекты, с которыми мы сюда приехали по промышленной кооперации - турбовинтовым самолетам, гражданским и рядом других предложений - заинтересует наших коллег», - отметил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА 25 СЕНТЯБРЯ РАССМОТРИТ СДЕЛКУ ЛИЗИНГА ПЯТИ SSJ-100

Совет директоров ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT) на заседании 25 сентября рассмотрит сделку лизинга пяти новых Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100), следует из сообщения компании.

Также на одобрение вынесена сделка финансовой аренды запасных частей для таких самолетов, находящихся в эксплуатации у перевозчика.

Как сообщалось ранее, в сентябре 2018 г. «Аэрофлот» подписал рамочное соглашение с ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) на поставку 100 SSJ-100 в 2019-2026 гг. В конце августа замглавы перевозчика по коммерции и финансам Андрей Чиханчин заявлял, что обсуждение контракта находится в финальной стадии, и к концу 2019 г. она планирует получить 10 самолетов. На тот момент в парке «Аэрофлота» было 49 «суперджетов» (до катастрофы в «Шереметьево» 5 мая - 50).

Также, согласно сообщению компании, 25 сентября ее совет директоров рассмотрит методику мониторинга цен на авиабилеты, а также результаты исполнения консолидированного бюджета группы в I полугодии, заслушает доклад аудитора, обсудит

ход реализации долгосрочной программы развития (ДПР) и достижения КРІ во II квартале, маркетинговой стратегии.

Кроме того, в повестке заседания - вопросы «о системе мотивации» в головной компании и об «организации аудита реализации ДПР группы за 2019 г.».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; ФАС ПРЕДПИСАЛА УЧАСТНИКУ СГОВОРА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ИРКУТСКА РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОР С ВЛАСТЯМИ

Комиссия Федеральной антимонопольной службы (ФАС) предписала ООО «Терминал Иркутск» в течение месяца расторгнуть с властями Иркутской области соглашение, касающееся строительства нового аэровокзала в аэропорту Иркутска, говорится в сообщении.

Как напоминает ФАС, данное соглашение «привело к ограничению доступа на рынок выполнения работ по реализации инвестиционного проекта строительства нового аэровокзального комплекса на территории международного аэропорта».

ФАС предписала ООО «Терминал Иркутск» представить ей информацию о расторжении соглашения с властями и другими участниками договора «в течение десяти рабочих дней с момента исполнения».

Ранее сообщалось, что в июле ФАС признала ООО «Терминал Иркутск» и ряд других лиц нарушившими закон о защите конкуренции в связи с заключением соглашения о строительстве терминала в аэропорту Иркутска.

Нарушителями были названы: губернатор Иркутской области (с 2015 года этот пост занимает Сергей Левченко), областное правительство, АО «Международный аэропорт Иркутск» (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), принадлежащие Роману Троценко ООО «Инфраструктурная корпорация «Аеон», ООО «Новпорт», ООО «Новпорт холдинг» и АО «Аэропорт Толмачево» (МОЕХ: ATLM), а также ООО «Система управления» (в собственности у гражданки РФ Марьяны Чураковой), АО «Рампорт аэро» (75% у нидерландской United Airports Management, 25% - у структуры «Ростеха») и учрежденное двумя последними ООО «Терминал Иркутск».

Сообщалось также, что конкурсных процедур по выбору инвестора для терминала не проводилось. Тем не менее, в августе 2018 года в иркутском аэропорту состоялась официальная церемония закладки первого камня в строительство нового терминала стоимостью 7 млрд рублей, рассчитанного на обслуживание 3 млн человек в год. Новый терминал предполагалось построить к зиме 2020 года.

Однако после первых предостережений ФАС иркутские власти прекратили все работы на строительной площадке аэропорта, ограничившись лишь проектированием.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - строительства нового аэропорта за пределами города.

Аэропорт расположен в черте города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м. В 2018 году аэропорт обслужил 2,213 млн пассажиров, что на 10% больше, чем в 2017 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.17; СУД 16 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА НА 290 МЛН РУБ.

Арбитражный суд Приморского края назначил на 16 октября предварительное заседание по иску ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГАА», подведомственно Росавиации) к АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАО) о взыскании 290 млн рублей за пользование федеральным имуществом.

Как говорится в материалах суда, речь идет «о взыскании суммы неосновательного обогащения в размере 230,772 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами в размере 59,186 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами по день фактической уплаты этих средств».

Ранее сообщалось, что аэропорт считает требования необоснованными.

Иск был подан в Арбитражный суд Приморского края 19 августа. 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», - пояснили ранее «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.