



Ежедневный мониторинг СМИ

19 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ ИТОГОВОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО БЮДЖЕТУ.....	4
ПРАЙМ; 2019.09.18; ТРЕТЬЯ ВПП «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПРИМЕТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ.....	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.09.18; НЕВЕРОВ: «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ГОТОВА РАБОТАТЬ НАД ТЕМ, ЧТОБЫ ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ СТАЛА МОЩНЕЕ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОСТЕПЕННО ВОЙДУТ В ГРАФИК, НЕСМОТЯ НА НЫНЕШНЕЕ ОТСТАВАНИЕ - ДИТРИХ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ ПО РЕМОНТУ МОСТОВ В РФ В 330 МЛРД РУБ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ НА ОДОБРЕНИЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ ДОРОГИ ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ ДО КОНЦА 2019 Г	8
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНФИН РФ ОДОБРИЛ НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ, СООБЩИЛ ДИТРИХ	9
ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ ДОПУСКАЕТ ПЕРЕНОС ЧАСТИ СРЕДСТВ ДЛЯ БАМА-ТРАССИБА НА 2020 Г БЕЗ СДВИГА СРОКОВ	10
ТАСС; 2019.09.18; ДИТРИХ: ТЕХНОЛОГИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА ИЗМЕНЯТ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАССИБА.....	10
ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ В IV КВАРТАЛЕ ПРЕДСТАВИТ КАБМИНУ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ЗАКОН ОБ ЭЛЕКТРОННОЙ ОЧЕРЕДИ НА ЛОЦМАНСКУЮ ПРОВОДКУ ГОТОВИТСЯ В РФ - МИНТРАНС.....	11
ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПИТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАДЕРЖКИ ВЫДАЧИ БАГАЖА И ВРЕМЯ	11
ТАСС; 2019.09.18; МИНТРАНС В СЕНТЯБРЕ ПРЕДСТАВИТ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ЛЕТАЮЩИХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК АВИАКОМПАНИЙ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРИЗЫВАЕТ НЕ ТОРОПИТЬСЯ С ВЫВОДАМИ О КАТАСТРОФЕ SSJ-100 ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ ОТЧЕТУ МАК	12
РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ПРЕДЛАГАТЬ НИКОТИНОВЫЕ «КОНФЕТЫ» В САМОЛЕТАХ	13
ИНКАЗАН.РУ; 2019.09.18; ПРОБЛЕМОЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВСМ В РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ ГОССТАНДАРТОВ - ЭКСПЕРТ	14
ТАСС; 2019.09.18; ДВУХУРОВНЕВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ У ВЯЗНИКОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ ПОСТРОЯТ В 2020 ГОДУ	14
ТАСС; 2019.09.18; НА КУБАНИ ФИНАНСОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ, ЧЕМ НА ПОЛОВИНУ	15
ТАСС; 2019.09.18; В КЕМЕРОВЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ БОЛЕЕ 20 КМ ГОРОДСКИХ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	15
ТАСС; 2019.09.18; В ЗАБАЙКАЛЬЕ СДАЛИ ПЕРВУЮ ДОРОГУ, ОТРЕМОНТИРОВАННУЮ ПО НАЦПРОЕКТУ	15
ГУДОК; 2019.09.19; УЧИТЬСЯ ТРАНСПОРТНОМУ ДЕЛУ	16

ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.09.19; ДОРОГАЯ НЕЗАДАЧА: СЧЕТНАЯ ПАЛАТА УСОМНИЛАСЬ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ; НЕЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ СТАВИТ ПОД ВОПРОС ДОСТИЖЕНИЕ ЦЕЛЕЙ ИЗ МАЙСКИХ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА, УВЕРЕНЫ В СП	17
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.09.19; ЦКАД БУДЕТ ДОСТРАИВАТЬСЯ УЖЕ ПРИ СЛЕДУЮЩЕМ ПРЕЗИДЕНТЕ; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО УЧАСТКА НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ 2025 ГОДА	19
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.19; ДОРОГ ТЬМА: В ЭТОМ ГОДУ ОСВЕЩЕНИЕ ПОЛУЧИТ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ТРАСС; ФОНАРЯМИ ОБОРУДУЮТ 750 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ — В ПОЛТОРА РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ В 2018-М.....	20
ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; КИЛЬЦОВА ДАРЬЯ; 2019.09.19; ПРИОРИТЕТНАЯ МАГИСТРАЛЬ; ВЛАСТИ РАССТАВИЛИ ПРИОРИТЕТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ	22
LENTA.RU; 2019.09.18; ЦЕНАМ НА ТАКСИ В РОССИИ ПРИГОТОВИЛИ РЕЗКИЙ ВЗЛЕТ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ВОЛОДИН ПРЕДЛАГАЕТ МЕНЯТЬ НОРМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, ТОРМОЗЯЩИЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА.....	25
ТАСС; 2019.09.18; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА РАССКАЗАЛ О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДСТВА АВТОБУСОВ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ	26
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ФАС МОЖЕТ ПРЕДПИСАТЬ АКЦИОНЕРАМ «ВЕЗЁТ» ПРОДАТЬ БИЗНЕС КОНКУРЕНТАМ «ЯНДЕКСА» В ТЕХ РЕГИОНАХ, ГДЕ ОБНАРУЖИТ НАРУШЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ.....	26
ТАСС; 2019.09.18; МОСТ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГЕ «КАВКАЗ» В КБР ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА	27
ТАСС; 2019.09.18; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 20 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПУТЕПРОВОДА НАД ТРАНССИБОМ	27
ТАСС; 2019.09.18; ПРОЕКТ УЧАСТКА ШЕСТОЙ ВЕТКИ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ЗА 743 МЛН РУБЛЕЙ	28
ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2019.09.19; ВАГОНЫ ЗАПИСАЛИ НА КАССЕТЫ; МАГИСТРАЛИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ДОГОВОРИЛИСЬ ПЕРЕЙТИ НА ПОДШИПНИКИ КАССЕТНОГО ТИПА.....	29
ТАСС; 2019.09.18; СЕУЛ НАДЕЕТСЯ НА СОТРУДНИЧЕСТВО С РФ ПО ПРОЕКТУ Ж/Д СООБЩЕСТВА ВОСТОЧНОЙ АЗИИ - ПОСОЛ.....	30
ТАСС; 2019.09.18; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ВО II ЧТЕНИИ НУЛЕВОЙ НДС НА ТРАНЗИТ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ В ЕАЭС.....	31
ТАСС; 2019.09.18; ГЛАВА ЕВРЕЙСКОЙ АО ПОПРОСИТ РЖД СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ ИЗ-ЗА ПАВОДКА.....	32
ТАСС; 2019.09.18; ТМХ ПОСТАВИТ СВЕРДЛОВСКОЙ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ С МЕСТАМИ ДЛЯ СИДЕНИЯ.....	32
ВЕСТИ; ГТРК МУРМАНСК; 2019.09.18; ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД «КРАСИН» ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ 2020 ГОДА.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; ГИГАНТСКИЙ ЛАЙНЕР С ПЯТЬЮ ТЫСЯЧАМИ ТУРИСТОВ ИЗ КИТАЯ ЗАШЕЛ ВО ВЛАДИВОСТОК.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГТЛК И «КРАСНОЕ СОРМОВО» ДОГОВОРИЛИСЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ 20 СУХОГРУЗОВ ДО 2023 ГОДА	34
ТАСС; 2019.09.18; ЗАВЕРШЕНА НАВИГАЦИЯ ГРУЗОВ В САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ РОССИИ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГТЛК И КРАСНОЯРСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОГОВОРИЛИСЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ 2 ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ДЛЯ РЕГИОНА.....	35

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.19; НЕ СТОЙ ПОД КРЫЛОМ; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПОДМОСКОВЬЯ ПРОСИТ БЫСТРЕЕ РАССЕЛИТЬ ЖИТЕЛЕЙ СЗЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.18; UTAIR ПРЕДЛОЖИЛА БАНКАМ ВЫКУПИТЬ БОЛЕЕ 50% ДОЛГА С ГИГАНТСКИМ ДИСКОНТОМ; ИДУЩИЕ ГОД ПЕРЕГОВОРЫ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ АВИАКОМПАНИИ ЗАШЛИ В ТУПИК	36
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; АРТЕМЬЕВ НЕ ВИДИТ В ДОПУСКЕ ИНОСТРАННЫХ ЛОУКОСТЕРОВ В «ПУЛКОВО» ОПАСНОСТИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ	38
ТАСС; 2019.09.18; ФАС НАСТАИВАЕТ НА ИЗМЕНЕНИИ МЕТОДИКИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ МАРШРУТОВ МЕЖДУ АВИАКОМПАНИЯМИ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; «АЗИМУТ» НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ОМСК СО 2 НОЯБРЯ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА МЕТРО ДО «ВНУКОВО» НАЧНЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ	39
ТАСС; 2019.09.18; СТАПЕЛЬНАЯ СБОРКА ПЕРВОГО ОБРАЗЦА САМОЛЕТА ИЛ-96-400М ЗАВЕРШЕНА В ВОРОНЕЖЕ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ 1,9 МЛРД РУБ. С КИТАЙСКОГО ПОДРЯДЧИКА	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ВС РФ ПОДДЕРЖАЛ ОТКАЗ РОСАВИАЦИИ СОГЛАСОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МУСОРОСОРТИРОВОЧНОЙ СТАНЦИИ У АЭРОПОРТА	41

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ ИТОГОВОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО БЮДЖЕТУ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** провел в среду совещание по финансово-экономическим вопросам, на котором был рассмотрен прогноз социально-экономического развития страны на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов и основные характеристики федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, сообщила пресс-служба правительства.

«Также участники совещания обсудили общий объем и распределение дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов в части всех отраслей экономики и социально-экономической сферы», - говорится в сообщении.

Мероприятие стало итоговым в серии правительственных совещаний, проведенных в августе - сентябре в рамках бюджетного процесса, отмечает пресс-служба.

«У нас сегодня заключительное совещание перед заседанием правительства. Оно посвящено прогнозу социально-экономического развития и основным параметрам федерального бюджета на 2020 год и на период 2021-2022 годов. Есть и некоторые дискуссии еще, некоторые дополнительные идеи, предложения, которые я хотел в этом кругу обсудить, для того, чтобы выработать окончательную позицию, с которой нужно будет выходить на заседание правительства», - сказал **Медведев**.

В совещании приняли участие первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, вице-премьер - руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, вице-премьеры Татьяна Голикова, Ольга Голодец, Алексей Гордеев, Дмитрий Козак, Юрий Трутнев, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр экономического развития Максим Орешкин, председатель Центрального банка Эльвира Набиуллина.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6900248>

ПРАЙМ; 2019.09.18; ТРЕТЬЯ ВПП «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПРИМЕТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ

Московский аэропорт «Шереметьево» в четверг открывает новую третью взлетно-посадочную полосу (ВПП-3), сообщили в пресс-службе авиагавани.

После открытия ВПП-3 примет первый рейс авиакомпании «**Аэрофлот**» по маршруту Санкт-Петербург - Москва. По традиции воздушное судно будет встречено на аэродроме водной аркой.

Согласно анонсу открытия ВПП-3, в официальном мероприятии запланировано участие спецпредставителя президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова, министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, руководителя Росавиации Александра **Нерадько**, губернатора Московской области Андрея Воробьева, председателя совета директоров АО «МАШ» Александра Пономаренко, а также руководства профильных организаций и авиакомпаний.

Сроки строительства ВПП-3 неоднократно переносились. **Минтранс** в начале апреля выражал надежду, что третья взлетно-посадочная полоса в «Шереметьево» заработает до июня. Росавиация в конце апреля сообщала, что строительство третьей ВПП планируется завершить 1 июля.

В начале июля первый замгендиректора по производству «Шереметьево» Андрей Никулин сообщил журналистам, что ВПП-3 будет введена в эксплуатацию до 1 сентября. В конце августа «Шереметьево» анонсировало открытие полосы 1 сентября, на тот момент строительные работы на ВПП-3 были полностью завершены.

Согласно информации на сайте **Минтранса** РФ, открытие ВПП-3 позволит увеличить количество взлетно-посадочных операций в «Шереметьево» с 55 до 90 в час. Длина полосы составит 3200 м, ширина - 60 м.

<https://lprime.ru/transport/20190919/830334817.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.09.18; НЕВЕРОВ: «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ГОТОВА РАБОТАТЬ НАД ТЕМ, ЧТОБЫ ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ СТАЛА МОЩНЕЕ

Транспортная отрасль во все времена имела особое значение для России, это наша самая важная экономическая составляющая и наше преимущество, заявил заместитель председателя Государственной Думы Сергей Неверов. Об этом сообщила пресс-служба фракции «Единая Россия».

Парламентарий принял участие в открытии выставки «Законь. К истории транспорта России» в стенах Госдумы. Она посвящена развитию транспорта в России, а также истории законодательства и права в этой сфере. В экспозиции представлены архивные фотографии, документы, оригинальные объекты и модели из транспортных музеев.

Руководитель фракции «Единая Россия» Сергей Неверов отметил, что развитие транспортной отрасли в стране всегда было направлено на наращивание экономического преимущества, а в последние годы она получила новый импульс развития, в частности, благодаря внедрению новых технологий. В ближайшие годы будет сформирована флотилия атомных ледоколов, благодаря чему появится возможность использовать Северный морской путь круглогодично. Также Неверов рассчитывает, что новый российский пассажирский самолет МС-21 будет активно использоваться в гражданской авиации.

Кроме того, глава «Единой России» отметил особое значение **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Это жизни людей, это безопасность сообщения между нашими регионами, населенными пунктами, где, к сожалению, у нас еще есть проблемы - до ряда населенных пунктов доехать невозможно. Этот проект, который сегодня реализуется, я думаю, он будет набирать оборот», - сказал Неверов.

Вице-спикер Госдумы заверил, что депутаты готовы работать и над законодательством, и над бюджетной поддержкой, чтобы сделать мощнее российскую транспортную отрасль.

В свою очередь, **министр транспорта Евгений Дитрих** поблагодарил руководство Государственной Думы за внимание, которое уделяется вопросам транспортной отрасли, и вручил спикеру Вячеславу Володину памятный знак «В ознаменование 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования».

<https://www.pnp.ru/social/neverov-edinaya-rossiya-gotova-rabotat-nad-tem-chtoby-transportnaya-otrasl-stala-moshhnee.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОСТЕПЕННО ВОЙДУТ В ГРАФИК, НЕСМОТРЯ НА НЫНЕШНЕЕ ОТСТАВАНИЕ - ДИТРИХ

Министерство транспорта РФ видит проблему с отставанием от сроков реализации инфраструктурных проектов в стране, но полагает, что в итоге они будут реализованы вовремя.

«Действительно, сегодня строительные организации, которые могли бы выполнять работы, не всегда готовы выходить на этот заказ и что-то по нему вовремя делать - с

учетом всех трудностей и ограничений, которые сегодня существуют», - заявил глава **Минтранса Евгений Дитрих** журналистам по итогам заседания комитета по транспорту и строительства Государственной думы РФ в среду.

«Мы сегодня тоже на полях комитета обсуждали, в том числе, и вопросы о том, какие трудности существуют сейчас по исполнению больших строительных планов этого года. (...) Договорились, в том числе и на площадке Госдумы, - с учетом взаимодействия депутатов с региональными участниками этих процессов - пообсуждать трудности и проблемы, выработать решения. Нам сейчас критически важно и в железнодорожной, и в аэродромной стройке, где-то - в дорожной обеспечить, чтобы подрядчики имели возможность без каких-то задержек делать свою работу», - отметил чиновник.

«Часть тех трудностей, которые мы сегодня затронули на заседании комитета, - с подбором подрядных организаций, с (их - ИФ) работой, с некоторыми элементами контроля, который сегодня действует на стройках, (когда - ИФ) по несколько раз заставляют контролировать одни и те же процессы, конечно, не ускоряют выполнение и сдачу работ», - добавил министр.

«Отдельного внимания заслуживают законопроект по комплексному изменению градостроительного и земельного законодательства, направленный на повышение динамики вводов объектов на сети железных дорог», - также заявил в ходе заседания статс-секретарь **Минтранса Дмитрий Зверев**.

В то же время, по словам **Дитриха**, пока о более позднем завершении проектов, в том числе в ж/д отрасли (включая модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей) речи не идет. «Те сроки, которые были установлены указом президента РФ, и сроки завершения этих работ по инвестиционной программе ОАО «Российские железные дороги», никуда не сдвигаются», - подчеркнул он, отметив, что и проект «БАМ/Транссиб» не сдвигается вправо по срокам».

«Технология строительства будет несколько модифицирована, чтобы все работы были выполнены в те сроки, в которые ранее планировалось. (...) Я надеюсь, что по итогам этого года обсуждение будет по тому, как ситуацию улучшить - и в правительстве, и с Минстроем мы договорились, что такие обсуждения проведем. Ну и Госдума, уверен, тоже к этим проблемам подключится. Так что улучшим, и все будет нормально», - сказал **министр транспорта**.

Дитрих не стал комментировать, какие корректировки инвестиционной программы на 2019 г. будет в среду обсуждать совет директоров РЖД. Тем не менее, он отметил, что «на бюджетных совещаниях разговора о том, что средства на проекты должны быть уменьшены, не шел». «Если что-то не успевается в 2019 г., (вложения - ИФ) будут перенесены на 2020 г. Объем средств на реализацию проектов уменьшен не будет. В противном случае выполнить проекты при уменьшении сметы будет достаточно проблематично», - сказал чиновник.

На прошлой неделе РБК со ссылкой на свои источники, близкие к «Российским железным дорогам», сообщил, что в 2019 г. монополия может перенести около 100 млрд руб. инвестиций с инфраструктурных проектов на другие цели из-за невыполнения подрядными организациями договорных обязательств. Такой вариант обсуждался в компании в рамках традиционной корректировки CAPEX.

При этом, правда, собеседники издания не уточняли, кто из подрядчиков не выполнил контракты. Представитель РЖД так же отказался от комментариев по этому поводу. РБК напомнил, что крупнейшими подрядчиками монополии на активно модернизируемых восточном и южном направлениях назывались «Трансюжстрой» Юрия Рейльяна, «Бамстроймеханизация» (МОЕХ: BMSM) группы «1520», «дочка» «Российских железных дорог» - АО «РЖДСтрой» и корпорация «Р-индустрия» Владимира Васильева.

По данным источников издания, из-за проблем с подрядчиками бюджет проекта «БАМ/Транссиб» в 2019 г. будет урезан на 26,2 млрд руб. Работы, запланированные на

этот год, не развернуты по нескольким перегонам, скорректированный паспорт проекта «Российских железных дорог» внесен на согласование в **Минтранс**, писал РБК.

В проспектах к выпускавшимся весной евробондов РЖД отмечали, что на «восточном полигоне» в рамках государственных поручений предусматриваются вложения в размере 76,4 млрд руб. (из них - 41 млрд руб. придется на собственные средства компании, 35,4 млрд руб. - на ассигнования из федерального бюджета).

Масштабная программа реализуется уже несколько лет. Средства направляются на увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Общая стоимость проекта составляет 520,5 млрд руб. В 2013 г. правительство РФ постановило выделить на него 260 млрд руб. государственных средств. Из них 110 млрд руб. должны были поступить в капитал РЖД из федерального бюджета через выпуск обыкновенных акций и 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния (ФНБ) - через выпуск «префов» монополии.

Кроме того, говорили источники РБК, из-за ненадлежащего выполнения работ подрядчиками около 36 млрд руб. инвестиций недосчитаются проекты расширения железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, на которые первоначально было предусмотрено направить суммарно 71,2 млрд руб. в 2019 г. Расходы на развитие центрального железнодорожного узла (в Москве, на него было запланировано 105,8 млрд руб.) сократятся на 24 млрд руб., на 2,3 млрд руб. меньше предполагается потратить на развитие участка Междуреченск-Тайшет (при плане в 8,9 млрд руб.).

Часть средств, по словам источников РБК, «Российские железные дороги» планируют перенаправить на приобретение локомотивов. Ранее компания заявляла об увеличении закупок в 2019 г. «Если был первоначальный план - 674 машины, мы пришли к цифре 739», - говорил недавно замглавы монополии Олег Валинский. Увеличение закупок он объяснял ростом перевозок на Дальний Восток. **Дитрих** в среду затруднился комментировать, почему было принято решение «перекинуть» часть средств с инфраструктуры на тяговый подвижной состав: «Сказать сложно», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ ПО РЕМОНТУ МОСТОВ В РФ В 330 МЛРД РУБ

Министерство транспорта РФ попросило из федерального бюджета 49 млрд руб. на программу реконструкции мостов и путепроводов в 2020 году, общий объем финансирования по которой оценивает в 330 млрд рублей, сообщил глава **Минтранса Евгений Дитрих** на заседании комитета по транспорту и строительству Госдумы в среду. «Первоначальные объемы финансирования, которые мы посчитали для этой программы мостов, составляют порядка 330 млрд рублей. На 2020 год мы попросили из бюджета 49 млрд рублей. Здесь, как говорится, синхронизировались с возможностями федерального бюджета», - сказал глава **Минтранса**.

Он также отметил, что ведомство надеется на дополнительное бюджетное финансирование данной программы. «Все губернаторы без исключения говорят, что она нужна им сегодня как воздух», - добавил **Дитрих**.

Как сообщалось, разработать программу реконструкции региональных мостов ранее поручил правительству премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**. «Отдельная важная тема - реконструкция и ремонт региональных и муниципальных мостов. Вместе с регионами правительству нужно разработать программу, определить источники финансирования», - говорил **Медведев** на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

Он отмечал, что программа будет сформирована на основе среднего состояния мостов, список которых подготовят регионы.

Как сообщил ранее в среду генеральный директор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин на совещании о состоянии дорожного хозяйства РФ в Южно-Сахалинске, заявленный регионами объем финансирования на приведение в нормативное состояние аварийных и предаварийных мостов, путепроводов и эстакад на период 2019-2035гг составляет почти 350 млрд руб.

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».

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

Ассоциация «РАДОР» создана в 1993 году, объединяет территориальные органы управления автомобильными дорогами субъектов РФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ НА ОДОБРЕНИЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ ДОРОГИ ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ ДО КОНЦА 2019 Г

Минтранс РФ надеется получить одобрение на начало проектирования российской части международного транспортного коридора Европа - Западный Китай до конца текущего года, заявил **министр транспорта Евгений Дитрих** журналистам в кулуарах заседания комитета по транспорту и строительства Государственной думы РФ в среду.

«Мы получили предварительное одобрение министерства финансов в отношении того, чтобы начинать проектировать эту трассу (Москва-Казань - ИФ) полностью с последующим ее продлением до Екатеринбурга и Челябинска, чтобы связать Центральную Россию с нашими сибирскими регионами по мере того, как мы могли бы отыскать необходимые средства государственного гранта в бюджете, по мере того, как к этому процессу подключались бы и наши инвесторы, чтобы выполнить параметры по росту инвестиций в транспортный комплекс - по мере этого мы бы приступали к строительству следующих участков вслед за двумя головными», - сказал **Дитрих**.

Он отметил, что **Минтранс** в случае получения одобрения надеется приступить к проектированию российской части транспортного коридора «Европа - Западный Китай» «в самое ближайшее время». «Естественно», - сказал **Дитрих**, отвечая на вопрос, надеется ли **Минтранс** на принятие такого решения до конца года.

Ранее в среду **Дитрих** сообщил на заседании комитета по транспорту и строительству Госдумы, что глава Минфина РФ Антон Силуанов одобрил строительство двух участков транспортного коридора автодороги Москва-Казань. Он отметил, что совещание о реализации проекта транспортного коридора Европа - Западный Китай, на котором было принято решение, состоялось у министра финансов 14 сентября.

«Очень рад сообщить, что Антоном Германовичем (Силуановым - ИФ) разрешено нам начать два участка трассы от Москвы до Казани, которые войдут в коридор «Европа - Западный Китай». Это головной участок от Москвы до Владимира с обходом Владимира - самый, пожалуй, сегодня перегруженный участок сегодняшней трассы М-7, который «разошьет» движение в Московском регионе и даст нам новое направление, и казанский участок от Казани до Канаша, который позволит нам спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский **пункт пропуска Сагарчин**», - сказал **Дитрих**.

«Важно также и то, что мы договорились о начале проектирования всего коридора от Москвы до Казани по новому направлению, для того чтобы, когда возникнут возможности, когда возникнут бюджетные разрешения, мы могли бы начать стройку и там», - добавил **Дитрих**.

В начале июня глава **Минтранса** говорил журналистам, что вице-премьер **Максим Акимов** разрешил госкомпаниям «Автодор» начать подготовку документов по планировке территории под строительство дороги Москва-Казань. При этом **Дитрих** отмечал, что

проект «не только актуальный, но и очень перспективный», добавив, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора «Европа - Западный Китай» «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Первый замглавы **Минтранса Иннокентий Алафинов** говорил, что в правительстве продолжают обсуждать, что выбрать - строительство новой платной автодороги или реконструкцию трассы «Волга». По его словам, строительство новой дороги обеспечено 260 млрд рублей частных инвестиций, в то время как реконструкция М-7 будет стоить столько же или дороже, содержать ее придется за счет бюджета, и плотность дорог на этой территории в результате не увеличится.

Идею строительства платной трассы Москва-Казань ранее также поддержал глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

Ранее также сообщалось, что независимый оценщик АЕСОМ оценил проект реконструкции автотрассы «Волга» в пределах 139 млрд рублей. Такие выводы в середине июля были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, видевший документ с оценкой стоимости проекта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6900025>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; МИНФИН РФ ОДОБИЛ НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ, СООБЩИЛ ДИТРИХ

Глава Минфина РФ Антон Силуанов одобрил строительство двух участков транспортного коридора автодороги Москва-Казань, сообщил глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** на заседании комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ в среду.

Он от

метил, что совещание о реализации проекта транспортного коридора Европа - Западный Китай, на котором было принято решение, состоялось у министра финансов 14 сентября.

«Очень рад сообщить, что Антоном Германовичем (Силуановым - ИФ) разрешено нам начать два участка трассы от Москвы до Казани, которые войдут в коридор Европа - Западный Китай. Это головной участок от Москвы до Владимира с обходом Владимира - самый, пожалуй, сегодня перегруженный участок сегодняшней трассы М-7, который «разошьет» движение в Московском регионе и даст нам новое направление, и казанский участок от Казани до Канаша, который позволит нам спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский **пункт пропуска Сагарчин**», - сказал **Дитрих**.

«Важно также и то, что мы договорились о начале проектирования всего коридора от Москвы до Казани по новому направлению, для того чтобы, когда возникнут возможности, когда возникнут бюджетные разрешения, мы могли бы начать стройку и там», - добавил **Дитрих**.

В начале июня **Дитрих** сообщал журналистам, что вице-премьер **Максим Акимов** разрешил госкомпании «Автодор» начать подготовку документов по планировке территории под строительство дороги Москва-Казань. При этом **Дитрих** отмечал, что проект «не только актуальный, но и очень перспективный», добавив, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора Европа - Западный Китай «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Первый замглавы **Минтранса Иннокентий Алафинов** говорил, что в правительстве продолжают обсуждать, что выбрать - строительство новой платной автодороги или реконструкцию трассы «Волга». По его словам, строительство новой дороги обеспечено 260 млрд рублей частных инвестиций, в то время как реконструкция М-7 будет стоить столько же или дороже, содержать ее придется за счет бюджета, и плотность дорог на этой территории в результате не увеличится.

Идею строительства платной трассы Москва-Казань ранее также поддержал глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

Ранее также сообщалось, что независимый оценщик АЕСОМ оценил проект реконструкции автотрассы «Волга» в пределах 139 млрд рублей. Такие выводы в середине июля были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, видевший документ с оценкой стоимости проекта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6898075>

<https://rns.online/transport/Minfin-odobril-stroitelstvo-dvuh-uchastkov-trassi-Moskva--Kazan-2019-09-18/>

ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ ДОПУСКАЕТ ПЕРЕНОС ЧАСТИ СРЕДСТВ ДЛЯ БАМА-ТРАССИБА НА 2020 Г БЕЗ СДВИГА СРОКОВ

Объем средств на модернизацию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей уменьшаться не будет, как не будут сдвигаться и сроки реализации; если какие-то работы по проектам не успеют выполнить в 2019 году, то деньги будут перенесены на 2020 год, сообщил журналистам **министр транспорта Евгений Дитрих** после заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству.

РБК писал со ссылкой на источники, что РЖД в 2019 году перенесут около 100 миллиардов рублей инвестиций с инфраструктурных проектов на другие цели из-за невыполнения подрядными организациями договорных обязательств. По данным издания, в частности, после корректировки инвестиций сократится финансирование проекта по расширению БАМа и Транссиба.

«На бюджетных совещаниях разговор о том, что средства на проекты должны быть уменьшены, не шел. Если что-то не успеется в 2019 году, средства будут перенесены на 2020 год. Объем средств на реализацию проектов уменьшен не будет. В противном случае выполнить проекты при уменьшении сметы будет достаточно проблематично», - сообщил **Дитрих** в среду на вопрос, уменьшится ли смета БАМа и Транссиба.

Он отметил, что сроки реализации проекта не сдвигаются. «Те сроки, которые были установлены указом президента и крайние сроки завершения этих работ по инвестиционной программе РЖД, никуда не сдвигаются. Технология строительства будет несколько модифицирована, чтобы все работы были выполнены в те сроки, которые ранее планировались», - сказал министр.

Модернизация БАМа и Транссиба - один из крупнейших инфраструктурных проектов в современной истории РФ. Стоимость первого этапа, который сейчас реализуют РЖД, оценивается в 562,4 миллиарда рублей. Из этой суммы 150 миллиардов рублей - средства ФНБ. РЖД получают их, размещая в пользу фонда привилегированные акции.

ТАСС; 2019.09.18; ДИТРИХ: ТЕХНОЛОГИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА ИЗМЕНЯТ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАССИБА

Модернизация БАМа и Транссиба выполняется в срок, технологии строительства модифицируют, чтобы избежать задержек, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«БАМ и Транссиб не сдвигается вправо по срокам... Технология строительства будет несколько модифицирована для того, чтобы все работы были выполнены в те сроки, которые ранее планировались», - сказал министр.

Дитрих отметил, что это позволит решить трудности, связанные с выбором и контролем подрядчиков для реализации подобных масштабных инфраструктурных проектов.

Ранее издание РБК со ссылкой на источники сообщило, что РЖД планируют направить часть средств, заложенных на реализацию проектов по модернизации БАМа и Транссиба в 2019 году, на другие цели, что повлияет на ход выполнения строительных работ.

Источник РБК связывал перенос средств с невыполнением подрядчиками заказанных работ.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1087921>

ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ В IV КВАРТАЛЕ ПРЕДСТАВИТ КАБМИНУ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Минтранс РФ в четвертом квартале планирует представить кабмину концепцию развития водных путей России, сообщил глава ведомства **Евгений Дитрих** на заседании в Госдуме. «Подготовили концепцию развития внутренних водных путей... я ее хотел бы правительству доложить в третьем, но теперь уже, наверное, четвертом квартале», - сказал **Дитрих**.

Общая протяженность внутренних водных путей федерального значения в стране превышает 101 тысячу километров на территории 64 субъектов Российской Федерации, из них с гарантированными габаритами судовых ходов - почти 50 тысяч, с выставлением средств навигационной обстановки - 53 тысячи, из них с круглосуточным движением судов - 38 тысяч километров. При этом 78% водных путей безальтернативны для доставки грузов и пассажиров, обеспечивая «северный завоз».

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в РФ в 2018 году снизился по сравнению с 2017 годом на 2%, до 116,2 миллиона тонн, перевозки пассажиров - на 2,4%, до 12,3 миллиона человек. **Росморречфлот** в материалах к коллегии отмечал, что в 2018 году мобильность граждан РФ, использующих внутренний водный транспорт, несколько снизилась, но при этом увеличилась дальность поездок. Планируется, что грузопоток внутренних водных путей до конца 2024 года достигнет примерно 149 миллионов тонн, также отмечалось в материалах **Росморречфлота**.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ЗАКОН ОБ ЭЛЕКТРОННОЙ ОЧЕРЕДИ НА ЛОЦМАНСКУЮ ПРОВОДКУ ГОТОВИТСЯ В РФ - МИНТРАНС

Несколько законопроектов для развития инфраструктуры и обслуживания в морских и речных портах готовится в РФ.

«Подготовлен ряд инициатив, и часть из них уже правительством РФ внесена в Государственную думу», - заявил статс-секретарь министерства транспорта РФ **Дмитрий Зверев** на заседании комитета по транспорту и строительства Госдумы в среду.

«В первую очередь, это законопроект, направленный на развитие инвестиционных проектов строительства и реконструкции портовых сооружений. Задача - закрепить новый правовой механизм, который обеспечит восстановление и надлежащую эксплуатацию речных портов для развития инфраструктуры, которая зачастую находится не в надлежащем состоянии», - сказал чиновник.

Кроме того, по его словам, будет внесен проект, изменяющий федеральный закон о лоцманской деятельности. «(Он касается - ИФ) такой новации, как электронная очередь. Это дань, по сути дела, механизму, который применяется в самых крупных портах», - отметил **Зверев**.

«Также подготовлен проект федерального закона об изменении в Кодекс торгового мореплавания в части регулирования и осуществления перевозки, перевалки грузов с судна на судно за пределами акватории морских портов», - добавил он.

ПРАЙМ; 2019.09.18; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПИТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАДЕРЖКИ ВЫДАЧИ БАГАЖА И ВРЕМЯ

Минтранс России планирует законодательно закрепить определение задержки выдачи багажа авиапассажирам и времени, следует из слов министра транспорта **Евгения Дитриха**.

Один из участников комитета Госдумы по транспорту и строительству напомнил, что в первом чтении принят законопроект по поводу просрочки доставки багажа и груза пассажирам. По его словам, в ФАПах есть определение, что такое просрочка доставки пассажира, но нет определения и времени, что такое просрочка по грузу и багажу, напомнив про коллапс в «Шереметьево». Участник попросил, чтобы ко второму чтению появилось определение, что такое задержка в доставке багажа и понятие по времени.

«По багажу ... у нас это уже отрабатывается», - ответил **Дитрих** в среду.

Некоторые нормативы по выдаче багажа в аэропортах предусматривают, что первый чемодан после посадки самолета при использовании телетрапа («рукава») должен выкатываться на багажную ленту через 20 минут, без телетрапа - через 30 минут.

Массовые проблемы с выдачей багажа в «Шереметьево» наблюдались с начала июня, после завершения передачи функций по обработке багажа от «Аэрофлота» к компании «Шереметьево-Хэндлинг». В начале июля аэропорт заявлял, что ситуация в целом стабилизировалась.

ТАСС; 2019.09.18; МИНТРАНС В СЕНТЯБРЕ ПРЕДСТАВИТ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ЛЕТАЮЩИХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК АВИАКОМПАНИЙ

Минтранс РФ в конце сентября представит меры поддержки авиакомпаний, которые осуществляют перелеты на Дальний Восток, сообщил журналистам глава министерства **Евгений Дитрих**.

«В конце сентября все расскажем», - сказал **Дитрих**, отвечая на вопрос, подготовлены ли уже варианты предпочтений для авиакомпаний, который летают в регион, помимо выгодных маршрутов.

5 сентября президент России **Владимир Путин** предложил предоставлять авиакомпаниям, работающим на Дальнем Востоке, преимущества в освоении других, наиболее выгодных маршрутов.

Вице-премьер **Максим Акимов** ранее сообщил в интервью ТАСС, что правительство в течение 2020 года представит перспективную модель развития региональных авиалиний. По словам **Акимова**, при создании модели правительство и профильные ведомства будут опираться в первую очередь на поручение президента по комбинированию в рамках одной авиакомпании субсидируемых и высокодоходных направлений.

<https://tass.ru/ekonomika/6899998>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРИЗЫВАЕТ НЕ ТОРОПИТЬСЯ С ВЫВОДАМИ О КАТАСТРОФЕ SSJ-100 ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ ОТЧЕТУ МАК

Глава Росавиации Александр **Нерадько** призвал не превращать в «войну компроматов» данные из предварительного отчета МАК по майской катастрофе SSJ-100 в «Шереметьево».

«В предварительном отчете МАК изложены только обстоятельства (происшествия - ИФ), там нет никаких причин, нет анализа развития ситуации, никаких выводов и заключений», - сказал **Нерадько** «Интерфаксу» в среду.

Он уточнил, что «эти обстоятельства происшествия рассчитаны на доведение до авиационной общественности в целях предупреждения и профилактики происшествий, а люди, не имеющие образования, начали по-своему толковать».

«Кому-то показалось, что проблемы с экипажем, кому-то показались проблемы с самолётом. Началась просто «война компроматов» в средствах массовой информации, что недопустимо», - сказал глава Росавиации.

Он считает, что, «когда МАК опубликовал предварительные результаты, СМИ в силу различной подготовленности сами стали формулировать какие-то свои умозаключения на

основе этой информации и выдавать это за мнение официальных лиц, участвовавших в расследовании». «Это совершенно недопустимо», - подчеркнул **Нерадько**.

По его словам, «нужно заниматься расследованием, как это положено».

«Для начала выясняются обстоятельства, затем изучаются записи средств объективного контроля, показания лиц, вовлеченных в это авиационное происшествие, работников служб обеспечения полётов, обслуживания воздушного движения, аварийно-спасательных служб», - отметил он.

«Если вы начнёте работать по версиям на данном этапе, то вы обязательно уйдёте в какую-то неправильную версию», - добавил глава ведомства.

Он также отметил, что «сроки появления более конкретных результатов может определить только МАК».

Вечером 5 мая выполнявший рейс SU1492 из Москвы в Мурманск Superjet-100 компании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) вернулся в аэропорт «Шереметьево», совершил аварийную посадку в 18:32 и загорелся. На борту находились 78 человек, включая пятерых членов экипажа. 41 человек погиб при пожаре на борту самолёта.

По словам источника «Интерфакса», по основной версии на высоте около 2 км экипаж подал сигнал бедствия из-за попадания молнии и отказа радиосвязи и другой электроники, самолет пошел на аварийную посадку с полными баками топлива, от ударов о полосу разрушилась одна из стоек шасси, загорелся двигатель.

Оба «черных ящика» аварийного самолета найдены и переданы специалистам Межгосударственного авиационного комитета, информация с них расшифрована.

Уголовное дело по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц) расследует Главное управление по расследованию особо важных дел СК России.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ПРЕДЛАГАТЬ НИКОТИНОВЫЕ «КОНФЕТЫ» В САМОЛЕТАХ

Никотиновые подушечки для рассасывания в самолетах могут сгладить неудобства для некоторых пассажиров из-за невозможности курить во время полета, сообщил журналистам глава Росавиации **Александр Нерадько**.

Ранее авиакомпания «ЮТэйр» стала предлагать на своих рейсах никотиновые подушечки для рассасывания. Они, пояснили РИА Новости в пресс-службе компании, призваны облегчить полет курящим пассажирам.

«Я считаю, что это, наверное, какая-то изюминка такая, что те, кто курит на постоянной основе, я их не поддерживаю, тех, кто курит, но для того, чтобы как-то сгладить неудобства от того, что не куришь, то, может быть... Хотя я слабо верю в то, что эти конфеты помогают. Это индивидуальное же. Но, если компания предлагает такой сервис пассажирам, то можно только порадоваться», - сказал **Нерадько** в кулуарах Госдумы, в ответ на вопрос, что он думает о таком сервисе.

При этом он усомнился, поможет ли это снизить число случаев курения в самолетах в нарушение правил.

«Не уверен в этом. Я не уверен, что эта конфета... я не врач, я не знаю особенности, как действует на организм эта конфета, помогает ли она действительно. Наверное, кому-то помогает, кому-то не помогает. Но, тем не менее, у пассажира проявляется выбор - или пользоваться этой конфетой, или не пользоваться и терпеть», - ответил глава Росавиации на соответствующий вопрос.

«ЮТэйр» отмечала, что 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, добавляли в авиакомпании.

<https://ria.ru/20190918/1558805581.html>

ИНКАЗАН.РУ; 2019.09.18; ПРОБЛЕМОЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВСМ В РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ ГОССТАНДАРТОВ - ЭКСПЕРТ

Одной из главных проблем для развития высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России может стать отсутствие государственных стандартов по их строительству. Об этом рассказал генеральный директор хозяйственного партнерства «Уральская скоростная магистраль» Сергей Бревнов, пишет портал 66.RU.

В качестве примера он привел проект ВСМ «Москва - Казань», для которого разработали технические условия, однако их можно применить только к нему. Бревнов считает, что научные институты в России должны заняться разработкой соответствующих госстандартов строительства и эксплуатационных стандартов.

Помимо этого, эксперт обратил внимание на отсутствие высокотехнологичного отечественного производства и стандартов экологической безопасности. Также Бревнов призвал поменять тарифную политику, потому что она не учитывает «большое количество факторов», которые влияют на расходы. По мнению экспертов, бюджетное и инвестиционное законодательство недостаточно гибкое.

До этого министерство экономического развития России оценило проект ВСМ «Москва - Казань» по обновленной методике, однако результаты проверки на данный момент неизвестны. Решение по магистрали до Казани должны принять до конца 2019 года. В конце августа **заместитель министра** транспорта России **Владимир Токарев** рассказал о том, что ведомство ждет от президента РФ Владимира **Путина** одобрения строительства магистрали.

<https://inkazan.ru/news/tech/18-09-2019/problemoy-dlya-razvitiya-vsm-v-rossii-yavlyayetsya-otsutstvie-gosstandartov-ekspert>

ТАСС; 2019.09.18; ДВУХУРОВНЕВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ У ВЯЗНИКОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ ПОСТРОЯТ В 2020 ГОДУ

Двухуровневая транспортная развязка, которая позволит развести городские и транзитные маршруты вблизи города Вязники Владимирской области, будет построена в 2020 году. Об этом сообщает пресс-служба Упрдор «Москва - Нижний Новгород».

«Двухуровневую транспортная развязка типа «неполный клеверный лист» разведет потоки транзитного и городского транспорта, обеспечив безопасный сквозной проезд по федеральной трассе. Региональная дорога город Вязники - ст. Вязники пройдет над федеральной трассой по 76-метровому четырехполосному путепроводу. Два двухполосных съезда и переходно-скоростные полосы позволят организовать бессветофорное движение во всех направлениях», - говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в ведомстве, работы на объекте уже ведутся. Завершить их планируют в 2020 году.

По проекту, реконструкция дороги предполагает расширение проезжей части до шести полос движения. На разделительной полосе установят металлическое барьерное ограждение, построят новые тротуары общей протяженностью 1,2 километра, на развязке смонтируют 4,2 километра линий электроосвещения. К жилым домам построят дополнительный проезд с разворотными площадками. Вблизи жилой застройки установят 580 метров шумозащитных экранов, а в некоторых случаях - заменят оконные блоки.

Вблизи строящейся дороги располагается ботанический памятник природы - «Загородный лесопарк «Комзяки» и охранный зона Комзяковских прудов. Они, по данным пресс-службы, в ходе ремонтных работ затронуты не будут.

Проект новой развязки вошел в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.**

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1088853>

ТАСС; 2019.09.18; НА КУБАНИ ФИНАНСОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ, ЧЕМ НА ПОЛОВИНУ

Финансовое исполнение **нацпроектов** в Краснодарском крае превысило 12 млрд рублей, что составляет 50,5%, сообщается в среду на сайте краевой администрации.

«На сегодняшний день их (**нацпроектов** - прим. ТАСС) финансовое исполнение превысило 12 млрд рублей. Это составляет более 50,5%. Мы можем говорить о том, что Краснодарский край активно участвует в реализации национальных проектов», - приводит пресс-служба слова губернатора края Вениамина Кондратьева.

По данным пресс-службы, Кубань по некоторым **нацпроектам** опережает обозначенные сроки.

«К примеру, на два месяца раньше, чем было запланировано, в крае завершились ремонтные работы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В трех городских агломерациях, а также на региональных участках к нормативному состоянию приведено более 240 километров дорог», - добавили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1089467>

ТАСС; 2019.09.18; В КЕМЕРОВЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ БОЛЕЕ 20 КМ ГОРОДСКИХ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

План ремонта городских магистралей по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год утвердили в Кемерове. В следующем году в столице Кузбасса будет отремонтировано более 20 км дорог практически во всех районах города, сообщил ТАСС в среду заместитель главы города Дмитрий Березовский.

«Планируется отремонтировать 21,4 км дорог в городе Кемерово по **нацпроекту** в следующем году, на эти цели будет направлено финансирование в размере 1,01 млрд рублей из бюджетов всех уровней. Предварительный план ремонта мы согласовали с жителями города, он прошел общественные обсуждения, также при его составлении учитывали состояние самих дорог, анализировали жалобы, которые поступали в администрацию и были опубликованы в социальных сетях», - отметил Березовский.

Дорожно-ремонтные работы в 2020 году запланированы на 16 участках кемеровских улиц и проспектов практически во всех районах. Дорожное покрытие будет заменено на центральных магистралях города - Советском проспекте, улицах Дзержинского, Красноармейской, а также на дорогах, которые связывают между собой районы города, обеспечивая их транспортную доступность, и на внутриквартальных проездах.

«В ближайшее время будут сформированы необходимые документы и объявлены конкурсы на определение подрядчиков, чтобы уже весной следующего года, как только позволит погода, мы могли приступить к ремонту», - добавил Березовский.

<https://tass.ru/sibir-news/6898811>

ТАСС; 2019.09.18; В ЗАБАЙКАЛЬЕ СДАЛИ ПЕРВУЮ ДОРОГУ, ОТРЕМОНТИРОВАННУЮ ПО НАЦПРОЕКТУ

Дорога к поселку Дровяная стала первой трассой в Забайкальской крае, которую отремонтировали по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в среду сообщила пресс-служба губернатора.

«Первым объектом, где уже завершены работы, стала дорога к поселку Дровяная Улётовского района. На участке закончена укладка асфальтобетонного покрытия, идет

отсыпка обочин, планировка откосов, установка барьерного ограждения и дорожных знаков», - говорится в сообщении.

По словам главы краевого Минстроя Алексея Гончарова, подрядная организация приступила к работе в середине июля и закончила ее с опережением графика практически на два месяца. Он добавил, что отремонтированная дорога долгое время находилась в ненормативном состоянии, хотя обеспечивает проезд к воинской части, Татауровскому угольному разрезу и поселку Горный.

Поселок Дровяная находится в 90 км к западу от Читы. В нем живут почти 3 тыс. человек. Это один из крупнейших населенных пунктов Улётовского района. В расположенном неподалеку поселке Горный живут около 12 тыс. человек, там размещены несколько частей Восточного военного округа.

Протяженность автодорог общего пользования в Забайкальском крае превышает 21,6 тыс. км, из них более 7 тыс. - дороги регионального и межмуниципального значения. В 2019 году в регионе в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» планируют привести в порядок около 100 км региональных автодорог. Всего на реализацию этого **нацпроекта** в регионе за шесть лет планируется потратить свыше 21 млрд рублей. На эти средства будут восстановлены более 1 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения, а также более 200 км дорог Читинской городской агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6897731>

ГУДОК; 2019.09.19; УЧИТЬСЯ ТРАНСПОРТНОМУ ДЕЛУ

Николай Разинкин, директор Московского колледжа транспорта **Российского университета транспорта (МИИТ)**, начальник Управления среднего профессионального образования **РУТ (МИИТ)**, президент Ассоциации колледжей и техникумов транспорта - Николай Егорович, с 1 сентября Московский колледж железнодорожного транспорта **РУТ (МИИТ)** переименован в Московский колледж транспорта. С чем это связано?

- Приоритеты развития **Российского университета транспорта** на 2017-2021 годы, утвержденные министром транспорта 3 июля 2017 года, ориентированы на реальный вклад в реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, а также содействие комплексному развитию транспортной отрасли через решение проблем, объединяющих все виды транспорта и смежные сектора экономики. Колледж является подразделением университета и, следуя стратегической линии развития **РУТ (МИИТ)**, с 1 сентября 2019 года переименован в Московский колледж транспорта.

Наша цель - сохранить передовые позиции колледжа и стать флагом отрасли среднего профессионального образования (СПО). Для этого есть все основания и открывающиеся перед нами перспективы. Одна из них - включение отраслевых колледжей и техникумов в государственные программы финансирования образования.

На сегодняшний день критерии отбора большинства программ содержат обязательное требование - софинансирование из региональных бюджетов. Так, например, зимой Минпросвещения России был объявлен конкурс на предоставление учреждениям СПО грантов из федерального бюджета на обновление их материально-технической базы. Заявка **РУТ (МИИТ)** была отклонена на первом этапе, поскольку подразделения СПО отраслевых университетов финансируются из федерального бюджета. От Ассоциации колледжей и техникумов транспорта было направлено письмо в министерство с просьбой учесть интересы отраслевого СПО при разработке условий подобных конкурсных грантов.

- Планируется ли в колледже обучение по нежелезнодорожным специальностям?

- Безусловно. Мы уже выпускаем специалистов не только для железнодорожного, но и автомобильного транспорта, а в перспективе, следуя Программе развития **РУТ (МИИТ)** до 2030 года, планируем открыть прием на программы подготовки специалистов среднего

звена для речного транспорта. Со временем будет развернута подготовка специалистов среднего звена для всех видов транспорта, в том числе городского. Надеемся, что новое название будет способствовать повышению престижа колледжа, и к нам придут абитуриенты, имеющие цель стать специалистами в различных видах транспорта.

Кстати, в этом году очевиден повышенный интерес к колледжу среди вчерашних школьников. Поделюсь итогами нашей приемной кампании. В 2019 году в колледж зачислено 1185 человек, только на очную форму обучения - 995 при плане бюджетного приема 350.

- Не ослабнет ли связь колледжа с ОАО «РЖД»?

- С компанией нас связывают долгие и продуктивные взаимные обязательства, которые сегодня выходят на новый виток. Ежегодно в колледже по очной форме обучаются порядка 150 целевиков. И сейчас у нас, как обычно, работают кадровые службы предприятий железнодорожного транспорта с целью отобрать лучших из зачисленных ребят для обучения по целевым договорам. Продолжаем совместную работу с ОАО «РЖД» по созданию стандартов оснащения лабораторий для подразделений СПО транспортных вузов по железнодорожным специальностям. Надеемся, что сотрудничество с компанией будет взаимовыгодным, даст возможность отраслевому СПО модернизировать учебную базу, а студентам успешно осваивать необходимые компетенции.

ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.09.19; ДОРОГАЯ НЕЗАДАЧА: СЧЕТНАЯ ПАЛАТА УСОМНИЛАСЬ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ; НЕЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ СТАВИТ ПОД ВОПРОС ДОСТИЖЕНИЕ ЦЕЛЕЙ ИЗ МАЙСКИХ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА, УВЕРЕНЫ В СП

Счетная палата выявила риски недостижения целей, поставленных в **нацпроектах**. Об этом «Известиям» рассказал аудитор контрольного органа Дмитрий Зайцев по итогам проверки документов по 12 направлениям. По его словам, проведенный анализ показал схожие системные недостатки: проблемы в управлении, а также размытость ответственности и полномочий между оргструктурами и должностными лицами. Опрошенные «Известиями» эксперты отметили, что корень проблем неэффективности **нацпроектов** лежит в системе госуправления. По их мнению, необходимы корректировка показателей национальных целей и улучшение механизмов госрегулирования.

Высокие риски

Счетная палата провела мониторинг реализации 12 **нацпроектов** — по здравоохранению, образованию, демографии, культуре, безопасным дорогам, жилью, экологии, малому предпринимательству, цифровой экономике, производительности труда, международному экспорту, а также комплексного плана развития магистральной инфраструктуры. Несмотря на то, что все проекты разные, у них выявлены общие проблемы, отметил Дмитрий Зайцев.

Главный недостаток проектов — проблемы управления, подчеркнул аудитор. Сегодняшние недостатки показателей по ним – результат неправильного менеджмента и нарушения системы проектного управления. Также мониторинг показал размытость ответственности и полномочий между организационными структурами и должностными лицами. Все это может обернуться тем, что национальные цели не будут достигнуты, заявил Дмитрий Зайцев.

Зафиксированных в **нацпроектах** мер недостаточно для ускорения увеличения ВВП до 3%, заявлял и председатель Счётной палаты Алексей Кудрин, выступая на Московском финансовом форуме. По его мнению, эти проекты — скорее план эволюционного роста, но не прорывного.

Промежуточные результаты мониторинга по **нацпроектам** будут представлены в октябре в кабмин. Анализ реализации будет продолжен и в дальнейшем, отметил Дмитрий Зайцев.

При проверке **нацпроектов** Счетная палата использовала новую методику — стратегический аудит. Его цель — указать на вероятность негативных последствий еще во время реализации того или иного мероприятия. Этот подход работает на упреждение рисков и позволяет обрисовать правительству возможные траектории развития. Перспективы нового метода анализа впервые обсудят на конгрессе мировых счетных палат ИНТОСАИ в Москве.

Плановый расход

Из министерств, ответственных за реализацию **нацпроектов**, на запрос «Известий» ответили лишь четыре ведомства. В **Минтрансе** сообщили, что на проведение дорожных работ в регионах выделяются беспрецедентные суммы: только в 2019 году общий объем трансфертов составил 111,2 млрд рублей. На данный момент дорожные работы выполнены на площади более 75 млн кв.м — это почти 60% от общего объема нынешнего года.

На реализацию **нацпроекта** «Демография» в 2019 году предусмотрено 525,9 млрд рублей, отметили в Минтруде. По состоянию на 1 сентября 2019 года кассовое исполнение средств составляет 325,6 млрд или 61,9 %. В случае возникновения рисков, связанных с реализацией, оперативно вносятся изменения в план мероприятий, подчеркнули в ведомстве.

В Минэкономразвития сообщили, что на данный момент в **нацпроект** «Повышение производительности труда и поддержка занятости» вовлечено 580 предприятий из 36 регионов России. Обучено 5,6 тыс. сотрудников компаний.

Работа в рамках национальных целей по образованию строится в строгом соответствии с контрольными точками, рассказали в пресс-службе Минпросвета. В ведомстве подчеркнули: для повышения ответственности министерством проведен мониторинг расходования бюджетных средств.

Воз проблем

Опрошенные «Известиями» эксперты видят проблему с исполнением **нацпроектов** в административной системе, а также считают необходимым внедрение действенных мер, включая широкое применение государственно-частного партнерства (ГЧП) и усовершенствование системы госзакупок.

Нацпроекты обнажили промахи в госуправлении, отметил завкафедрой госрегулирования экономики РАНХиГС Владимир Климанов. По его мнению, не отработана процедура оперативного доведения денег с федерального уровня регионам. Также наблюдается ведомственная замкнутость, когда каждый ответственен только за свой участок в проекте и есть риски не получить общего эффекта в целом, отметил эксперт. Он полагает, что в целом на картину повлияют также неповоротливость системы, бюрократия и избыточность контрольных функций.

По мнению Владимира Климанова, амбициозность мероприятий повышает риски недостижения значений, которые обозначены в майском указе президента. Необходимо понизить целевые показатели, также стоит учесть санкции против России и спад в мировой экономике, уверен он.

Формулировки в заключении Счётной палаты по анализу реализации **нацпроектов** довольно мягкие, считает младший научный сотрудник Научно-исследовательского финансового института Минфина Александра Суслина. Ситуация на самом деле хуже, чем показано в мониторинге СП, так как результатов по проектам пока нет, отметила она. Главной проблемой по-прежнему остается непроработанность механизмов реализации поставленных задач. Для того, чтобы цели на бумаге воплотились в реальность, нужно внедрять больше проектов ГЧП, усовершенствовать систему менеджмента, процедуры госзакупок, а также проводить качественный контроль за реализацией поставленных задач, уверена она.

<https://iz.ru/922955/roza-almakunova/dorogaia-nezadacha-schetnaia-palata-usomnilas-v-realizacii-natcproektov>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.09.19; ЦКАД БУДЕТ ДОСТРАИВАТЬСЯ УЖЕ ПРИ СЛЕДУЮЩЕМ ПРЕЗИДЕНТЕ; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО УЧАСТКА НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ 2025 ГОДА

К октябрю 2021 г. будущее автомобильное кольцо вокруг Москвы – Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД) – должно сомкнуться: такие сроки установил премьер-министр **Дмитрий Медведев**. Но к ней должно быть пристроено еще и платное ответвление. Этот платный участок трассы начнется неподалеку от Троицка, пересечет, в частности, Киевское, Новорижское и Ленинградское шоссе и закончится у Большого бетонного кольца восточнее Клина.

Сроки строительства этого участка до сих пор не назывались. В официально опубликованных правительством документах по ЦКАД второй участок пока не упоминается. На сайте стройкомплекса Москвы говорилось, что строительство всех пяти участков кольцевой дороги может быть завершено в 2025 г., но эта информация не является официальной. Это произойдет еще позже, говорится в ответе представителя госкомпании «Автодор» на запрос «Ведомостей»: строительство второго пускового комплекса запланировано на 2025–2029 гг. По его словам, такой срок указан в плане проекта, утвержденном «Автодором» 31 мая. Такой план «поддерживается и обсуждается», подтверждает представитель курирующего транспорт вице-преьера Максима **Акимова**. Проект будет рассмотрен, когда «Автодор» представит его обоснование в **Минтранс**, говорит представитель министерства. Окончательное решение будет принимать правительство.

Представители департамента транспорта Москвы и департамента транспорта Московской области не ответили на вопросы «Ведомостей».

Проект ЦКАД считается президентским и находится на особом контроле у властей. Строительство дороги началось в 2014 г., она должна разгрузить столицу от транзитного грузового трафика.

По словам представителя «Автодора», протяженность ЦКАД составит 336,5 км. А с учетом второго участка – 530 км (такие данные публиковались на сайте стройкомплекса Москвы). Движение на первом, третьем и пятом участках ЦКАД должно начаться в октябре 2020 г., а еще через год будет построен четвертый участок.

Проектная документация на второй участок получила положительное заключение «Главгосэкспертизы» еще в 2012 г., сказал представитель госкомпании.

Но в 2013 г. власти решили отложить проект, рассказывал тогда бывший **министр транспорта** Максим Соколов в интервью журналу «За рулем»: «От строительства второго комплекса, между М1 и М11 в районе большой бетонки <...> нам предлагают на время отказаться. **Минтранс** поддерживает это предложение». Но власти продолжали работу над ответвлением от ЦКАД. Проект планировки территории был подготовлен в 2015 г., говорит представитель «Автодора».

Перенос сроков инфраструктурных проектов Соколов объяснял тем, что «бюджет не резиновый». По этой же причине сроки могут быть перенесены и сейчас, говорит федеральный чиновник. В ближайшие шесть лет не хватает средств, объясняет он начало строительство только после 2025 г.: это вопрос приоритетов – что построить и куда направить финансирование. Возможную стоимость строительства второго участка ЦКАД представитель «Автодора» не назвал. Стоимость основного кольца сейчас составляет 315,8 млрд руб. В последние годы чиновники говорили, что строительство ответвления от ЦКАД зависит от интенсивности движения на будущем кольце: если дорога будет очень загружена, понадобится ее продолжение.

Издержки на проезд по платным дорогам могут составлять от 2 до 10% в структуре затрат перевозчиков, замечает директор по операциям FM Logistic Алексей Бормин. Второй участок ЦКАД разгрузит дороги, считает вице-президент «Центра экономики инфраструктуры» Павел Чистяков: вдоль Рублевского, Новорижского, Волоколамского шоссе находится множество дач и крупные поселки, в том числе с таунхаусами, где проживают десятки тысяч людей. Именно в западном направлении из Москвы наиболее интенсивный трафик и самая высокая плотность застройки в Подмоскovie, объясняет он, Новорижское и Волоколамское шоссе по утрам забиты и люди стоят в бесконечной пробке. Второй участок ЦКАД станет дублером Большого бетонного кольца, перегруженного фурами в будние дни, дорога позволит разгрузить от них и будущее кольцо вокруг Москвы, рассчитывает Чистяков.

Необходимо разгрузить Большое и Малое бетонное кольцо и развивать трассы, связывающие различные районы Подмоскovie, согласен Бормин. ЦКАД значительно упростит транзит через Московскую область, платные трассы позволяют ускорить доставку грузов, надеется он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/09/18/811562-tskad-dostravatsya>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.19; ДОРОГ ТЬМА: В ЭТОМ ГОДУ ОСВЕЩЕНИЕ ПОЛУЧИТ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ТРАСС; ФОНАРЯМИ ОБОРУДУЮТ 750 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ — В ПОЛТОРА РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ В 2018-М

Росавтодор планирует до конца года установить рекорд, оборудовав линиями освещения 750 км федеральных трасс. Вдоль дорог, проходящих через 200 населенных пунктов, установят фонари с энергосберегающими лампами и автоматическим управлением, рассказали «Известиям» в агентстве. Как пояснил «Известиям» вице-премьер **Максим Акимов**, в дальнейшем в год планируется освещать до 500 км трасс. Сегодня более 80% автомагистралей всё еще не имеют искусственного освещения. Но решать задачу снижения аварийности невозможно только за счет установки фонарей — нужно разделять встречные потоки, увеличивать количество полос и строить широкие обочины, подчеркивают эксперты. В аппарате вице-преьера пояснили, что до 2024 года федеральные трассы получают барьерное ограждение — на это потребуется 18,5 млрд рублей.

Светлое будущее

Темпы строительства линий освещения вдоль федеральных трасс в этом году вырастут, сообщили «Известиям» в пресс-службе **Росавтодора**. В течение 2019 года свет появится более чем на 750 км трасс. В прошлом году было оборудовано 463 км.

— Это свыше двух сотен населенных пунктов, а также отдельные мосты и путепроводы, транспортные развязки, автобусные остановки и пешеходные переходы вне населенных пунктов, — уточнил представитель агентства.

В частности, будут завершены работы по освещению дороги Р-22 «Каспий», участков Р-228 в Саратовской и Волгоградской областях, Р-208 — в Пензенской, М-8 «Холмогоры» — в Ярославской, А-121 «Сортавала» и Р-21 «Кола» — в Ленинградской, М-9 «Балтия» — в Псковской, А-229 — в Калининградской, трассы М-10 «Россия» и других. Все проекты предусматривают установку энергосберегающих ламп и систем автоматического управления освещением, регулирующих работу приборов в зависимости от времени дня и погодных условий.

Отдельной строчки «на освещение» в бюджете **Росавтодора** нет, но в целом на комплексное обустройство федеральных трасс в 2019–2020 годах направят более 10 млрд рублей, пояснили в агентстве.

В 2020–2022 годах запланирована установка систем искусственного освещения почти на 2,9 тыс. участках федеральных трасс, из них в следующем году — на 547, отметили в

Росавтодоре. Сейчас из более чем 51 тыс. км автодорог федерального значения, согласно данным агентства, фонари установлены всего на 9,2 тыс. км, то есть примерно на 18% их протяженности.

Как сказал «Известиям» вице-премьер **Максим Акимов**, **Минтрансу** и **Росавтодору** до 2024 года поставлена задача по разделению встречных полос движения на федеральных трассах, установке барьерного ограждения (например, тросового). Что касается освещения, в среднем в год будет вводиться до 500 км линий.

В аппарате Максима **Акимова** «Известиям» уточнили, что, по предварительным оценкам, **Росавтодору** для завершения установки барьерного ограждения на всех федеральных четырехполосных трассах потребуется ещё около 18,5 млрд рублей до 2024 года.

Разглядели в темноте

На тёмное время суток приходится примерно треть ДТП и почти половина погибших в автоавариях, следует из статистики ГИБДД. То есть последствия столкновений ночью, как правило, более тяжёлые. В прошлом году из 168 тыс. аварий вечером и ночью произошло 57,3 тыс., в общей сложности погибли 18,2 тыс. человек, из них в темное время суток — 8,8 тыс.

В конце июня на низкую освещенность трасс во время заседания Госсовета обратил внимание президент России **Владимир Путин**. «За пределами агломераций практически на всех дорогах — крошечная темень», — констатировал глава государства.

При этом **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** предусматривает снижение смертности на трассах к 2024 году в 3,5 раза по сравнению с 2017-м — до четырех человек на 100 тыс. населения, а к 2030 году — до нуля.

На региональных и муниципальных дорогах ситуация с освещенностью хуже, чем на трассах федерального значения, отмечают в Федерации автовладельцев России (ФАР). Есть технические решения для повышения безопасности движения в ночное время, а также энергоэффективности, но всё это требует средств региональных бюджетов, сказал «Известиям» замуководителя ФАР Дмитрий Клевцов.

В пресс-службе **Минтранса** сообщили «Известиям», что на январь 2019 года из 510,4 тыс. км региональных и межмуниципальных дорог нормативным требованиям соответствовали лишь 42,4%. По федеральным трассам этот показатель почти вдвое выше — 83,3%.

— В рамках **БКАД** также ведётся установка осветительных приборов на региональных трассах и улицах городов, — сообщили в **Росавтодоре**. — Решение о проведении таких работ принимались субъектами, которые формировали перечень дорог, требующих дополнительного освещения.

Главная цель — ликвидация аварийно-опасных участков, добавили в федеральном дорожном агентстве.

В целом в этом году, по данным **Росавтодора**, регионы запланировали установку 268,4 км линий освещения. В частности, большой объем работ намечен в Брянской области — предусмотрено обустройство 41,5 км. Светлее станет и на дорогах Рязанской области, где появится 23,7 км новых линий. Работы по установке новых фонарей в ближайшие два года, согласно **нацпроекту БКАД**, будут проводиться также в Псковской и Ульяновской областях, Башкирии и других регионах.

В пресс-службе администрации Башкирии «Известиям» сообщили, что в республике с 2019-го реализуется региональная программа улучшения систем наружного освещения населенных пунктов. Объём финансирования на этот год составит 648 млн рублей. Программа рассчитана на шесть лет: до конца 2024-го смонтируют 43 тыс. новых опор освещения, будет проложено почти 5 тыс. км проводов и установлено 140 тыс. дополнительных фонарей.

План работ по улучшению освещения дорог в населенных пунктах на 2018–2024 разработан и в Псковской области, сообщили в пресс-службе администрации региона. В этом году планируется установить элементы освещения на пешеходных переходах и

автобусных остановках на 32 участках региональных дорог. В 2020-м работы будут продолжены, на эти цели выделено 8,3 млн рублей, сообщил представитель обл администрации. В 2024 году в регионе намерены внедрить интеллектуальную транспортную систему (ИТС) ориентировочной стоимостью 20 млн рублей. В Ульяновской, Брянской, Рязанской областях на запросы «Известий» на момент публикации не ответили.

Не светом единым

Для решения проблемы освещенности региональных трасс необходимо прежде всего желание властей в субъектах, считает глава Фонда энергетического развития Сергей Пикин.

— Для строительства линий освещения вдоль дорог больших мощностей не требуется, это не алюминиевый завод, — сказал он «Известиям».

Эксперт добавил, что в целом в России сейчас нет дефицита ни по генерирующим мощностям для выработки электричества, ни по сетевым — для его передачи.

— Все опасные элементы дорог, в том числе проходящие через населенные пункты — развязки, перекрестки, пешеходные переходы — должны быть освещены. На остальных участках необходимо устанавливать светоотражающие элементы, — считает директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

В России самой аварийной, по его словам, является трасса М-7 «Волга», она на 20% проходит через населенные пункты. При этом создать освещение по всей протяженности дорог не только невозможно, но и нецелесообразно, добавил эксперт.

В свою очередь Дмитрий Клевцов подчеркнул, что проблему аварийности на дорогах не решить только установкой фонарей: нужно проводить капитальный ремонт, увеличивать количество полос, разделять встречные потоки отбойниками и обустраивать широкие обочины.

<https://iz.ru/922518/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/dorog-tma-v-etom-godu-osveshchenie-poluchit-rekordnoe-kolichestvo-trass>

ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; КИЛЬЦОВА ДАРЬЯ; 2019.09.19; ПРИОРИТЕТНАЯ МАГИСТРАЛЬ; ВЛАСТИ РАССТАВИЛИ ПРИОРИТЕТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

Власти Петербурга окончательно определились с выбором приоритетного дорожного проекта - это Широтная магистраль скоростного движения (ШМСД, прежде именовавшаяся Восточным скоростным диаметром), которая пройдет от ЗСД в районе Благодатной улицы до КАД в районе Кудрово и дальше до Мурманского шоссе. Строительство трассы губернатор Петербурга Александр Беглов на совещании по вопросам развития транспортной системы Санкт-Петербургского транспортного узла под председательством вице-премьера РФ Максима Акимова назвал вопросом номер один. В доводы поверили и федеральные чиновники.

Национальная магистраль

Еще в ноябре 2018 года стало известно, что Смольный попросил правительство России включить в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** два десятка петербургских дорожных объектов. В итоге федералы одобрили софинансирование по 25, из которых Смольный сосредоточился на шести. Это строительство ШМСД, Южной широтной магистрали, Южно-Волхонской дороги, транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом, реконструкция Приморского и Петрозаводского шоссе. Стоимость петербургского участка Широтной магистрали оценивается в 170,7 млрд рублей (участок на территории Ленобласти обойдется в 12 млрд рублей).

«Заявленный городом объем софинансирования со стороны федерального бюджета - 56,9 млрд рублей до 2024 года», - отмечают в пресс-службе правительства РФ. Стоимость

остальных пяти дорог - 26,2 млрд рублей, предполагаемый размер федерального софинансирования составит 13 млрд рублей в период с 2020 по 2024 год, уточнили «ДП» в пресс-службе комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ).

Руководитель Аналитического центра при правительстве РФ Владислав Онищенко, специалисты которого проводят ранжирование объектов, претендующих на федеральную поддержку в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сообщил на совещании в Смольном, что социально-экономические эффекты и целевые показатели ШМСД дают основания включить его в этот национальный проект. При этом весной 2019 года проект Широкой магистрали не прошел фильтр Аналитического центра.

Максим Акимов рекомендовал правительствам Петербурга и Ленобласти совместно с **Минтрансом** представить в октябре финальные предложения по финансово-экономической модели ШМСД для рассмотрения на проектом комитете комплексного плана. В ноябре 2019 года состоится очередное заседание правительственной комиссии по транспорту, на котором Широкой магистраль как раз и планируют включить в **нацпроект**. Для этого **Минтранс** и Аналитический центр подготовят необходимые документы, а также проработают варианты источников финансирования в рамках утвержденных предельных лимитов комплексного плана.

По планам Смольного, строительство первого этапа Широкой магистрали начнется в 2020 году. Речь идет об участке от Западного скоростного диаметра у Благодатной улицы до Витебского проспекта, который чиновники называют примыканием ЗСД к Витебскому проспекту. В финансировании строительства этого участка планируется участие ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС, концессионер ЗСД), федерального и городского бюджетов.

«Такая возможность была предусмотрена в рамках действующего соглашения о государственно-частном партнерстве (СГЧП), заключенного в 2012 году. В настоящий момент стороны обсуждают финансово-экономические, технические и иные детали строительства развязки. «Магистраль Северной столицы» выступает в роли частного партнера Санкт-Петербурга по СГЧП, функциями которого являются финансирование, организация строительства и эксплуатация объекта», - уточнили «ДП» в комитете по инвестициям.

Каким образом МСС будет возвращать вложенные средства, в комитете не сообщили, сославшись на изначальное СГЧП, в котором прописаны все условия и обязанности сторон. Акционерами МСС выступают ВТБ, Газпромбанк и кипрская компания «Блогнот лимитед».

В рамках ПМЭФ-2019 было подписано дополнительное соглашение о начале работ по строительству примыкания ЗСД к Витебскому проспекту (первый этап ШМСД). Стороны договорились о подготовке территории и проектировании будущей развязки. Тогда объем инвестиций в объект Смольный оценил в 20 млрд рублей. Общая стоимость составит 35 млрд рублей.

Три последующих этапа ШМСД на территории Петербурга планируются к реализации на основе ГЧП. Как ранее писал «ДП» (см. № 90 от 20.06.2019), условий концессионного конкурса ждет ВТБ. В подобных проектах охотно участвуют также Газпромбанк, Сбербанк, УК «Лидер», компания «Автобан» и группа «ВИС». У последней, к слову, есть консорциум с китайской China Railway Construction Corporation (CRCC), они также рассчитывают получить контракт по ШМСД.

Предварительный срок завершения работ по всем четырем городским этапам - IV квартал 2024 года.

По словам Александра Беглова, трасса поможет снизить нагрузку на дорожную инфраструктуру, перенаправить интенсивные грузовые и пассажирские потоки, а также увеличит транспортную доступность морского порта Большой порт Санкт-Петербург.

Дорога будет включать 11 развязок, расчетная пропускная способность составит более 170 тыс. автомобилей в сутки.

Отдельная программа

Остальные заявленные проекты Петербурга, а также несколько дорожных проектов Ленинградской области, по мнению Онищенко, могут стать основой для отдельной комплексной программы развития Санкт-Петербургского транспортного узла. Такой вариант поддержал и **министр транспорта Евгений Дитрих**, по мнению которого Петербургу и Ленобласти необходима единая сводная агломерационная программа. **Минтранс** предложил выделить в федеральном бюджете на 2020 и плановые 2021- 2022 годы дополнительно 4,3 млрд рублей для софинансирования городских проектов и 2,3 млрд рублей - областных проектов. Сейчас эти параметры обсуждаются с Минфином.

Ленобласть рассчитывает направить федеральные средства на реконструкцию Колтушского шоссе (1-й и 2-й этапы), строительство обхода Мурино в створе Гражданского проспекта (обход Мурино слева) от КАД до Ручьевского проспекта (1-й этап дороги), а также строительство дороги в створе Пискаревского проспекта до трассы Санкт-Петербург - Матокса (обход Мурино справа).

КОММЕНТАРИЙ

АНДРЕЙ ГОРЕВ профессор кафедры транспортных систем СПбГАСУ

Выбор ШМСД приоритетным проектом - критическая для развития города ошибка. Для транспортной системы города проблема №1 - развитие общественного транспорта. Администрации всех крупных городов (и наших российских, кроме Петербурга) давно поняли, что основа современной мобильности - развитие транспорта общего пользования. Доказано, что чем больше поездок на общественном транспорте, тем меньше расходы на транспортную систему города, и наоборот! У нас усилиями чиновников доля поездок на общественном транспорте постоянно падает. Падает не потому, что народ не хочет, а потому, что городской пассажирский транспорт не развивается, движется с задержками, непредсказуемыми интервалами, год от года все медленнее. Для Петербурга не построить систему городского пассажирского транспорта только из метро. Игнорирование наземного транспорта - серьезная ошибка. Причина - отсутствие должной организации дорожного движения для приоритетного движения пассажирского транспорта. Широкая магистраль необходима городу, но не №1 и только после решения всех вопросов с платной стоянкой на улицах и расширения ее зоны до Обводного канала.

LENTA.RU; 2019.09.18; ЦЕНАМ НА ТАКСИ В РОССИИ ПРИГОТОВИЛИ РЕЗКИЙ ВЗЛЕТ

Сотрудничающие с сервисами-агрегаторами таксисты призвали обязать компании подписывать с ними трудовой договор при выполнении определенных условий. В Госдуме заинтересовались этой инициативой. Эксперты указывают, что в случае ее реализации стоимость такси серьезно возрастет, пишут «Известия».

Авторы соответствующего обращения выступили за поправку в Трудовом кодексе, по которой водитель сможет добиться, чтобы его признали «фактическим работником». Для этого ему надо проработать не менее месяца и в течение этого времени выполнять задания или ожидать их поступления не менее 84 часов.

Обязательным условием названа работа на один агрегатор, а в списке возможных - форменная одежда и использование символики потенциального работодателя. Кандидат также не должен быть индивидуальным предпринимателем или иметь договор с компанией, которая сотрудничает с агрегатором такси.

Адресатами письма стали председатель нижней палаты парламента Вячеслав Володин и главе комитета по труду Ярослав Нилов. Последний заявил, что поддерживает предложение, и предложил привлечь к обсуждению Минтруд, **Минтранс** и МВД. По его словам, статус таксиста как наемного работника позволит контролировать режим труда и

отдыха, что увеличит безопасность перевозок. Председатель межрегионального профсоюза «Таксист» Ярослав Щербинин, в свою очередь, указал, что договор защитит права сотрудников, например, даст им право на оплачиваемый больничный, ограничит наем иностранных граждан и не позволит агрегатору менять условия соглашения в одностороннем порядке без уведомления.

Эксперты указывают, что принятие закона приведет росту тарифов на 20-30 процентов, хотя позднее рынок отрегулирует ситуацию и итоговый рост не превысит десяти процентов. Отмечается, что стоимость такси упала благодаря нынешней модели работы агрегаторов, а если изменить ее, то проиграет как сама сфера такси, так и клиенты. Представители сервисов также раскритиковали закон. Они отметили, что сейчас водитель может выбирать свой график и темп работы самостоятельно, а после введения жестких ограничений система станет неудобной для участников и клиентов.

Аналогичную борьбу с агрегаторами ведут таксисты ряда западных стран. Два года назад Европейский суд в Люксембурге признал агрегатор Uber транспортной компанией, а не технологической. А в текущем месяце Сенат и Палата представителей Калифорнии одобрили новые правила, после которых компании придется считать сотрудничающих с ней водителей наемными работниками, а не независимыми подрядчиками. Работникам, согласно законам штата, компания обязана предоставлять страховку и оплачивать сверхурочную работу.

В августе комитет Госдумы по транспорту и строительству подготовил законопроект о регулировании деятельности такси, согласно которому, в частности, водителям, не имеющим российских гражданства и паспорта будет запрещено перевозить пассажиров. Так с рынка предложено убрать лиц с судимостью за особо тяжкие преступления и тех, кто недавно лишился прав.

<https://lenta.ru/news/2019/09/18/taxi/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ВОЛОДИН ПРЕДЛАГАЕТ МЕНЯТЬ НОРМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, ТОРМОЗЯЩИЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

Вопрос качественного строительства дорог в России во многом зависит от законов, принимаемых Государственной Думой, заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

«Проблемы есть и у нас, потому что законодательство тормозит многие вопросы. Нам необходимо его менять. Средства поступают лишь во втором полугодии. Для того, чтобы пройти процедуры, предусмотренные 44-ФЗ, надо 2 месяца. Представьте, сколько остается времени, чтобы заниматься строительством дорог», - сказал Володин в среду на открытии выставки в Госдуму.

Спикер отметил, что «общественный транспорт - устарел, технологии - устарели, а в городах у нас живет огромное количество людей».

Необходимо также совершенствовать технологии городского скоростного транспорта, заметил председатель Госдумы.

Для обеспечения эффективного сообщения в рамках страны следует уделять внимание строительству аэропортов. «За последнее время удалось открыть несколько новых аэропортов. Недостаточно. Для того, чтобы обеспечить эффективное сообщение в рамках страны, мы должны каждый год сдавать все новые и новые аэропорты», - сказал Володин. Требуют внимания развитие речного флота, железных дорог, отметил спикер.

«Пассажир садится в поезд, потом его везут электровозом, затем полтора часа необходимо заменять электровоз на тепловоз. Потом тепловоз движется еще несколько сотен километров, недалеко от Москвы его вновь заменяют на электровоз. Это многочасовые потери. В наше время это недопустимо», - считает Володин.

«Задач и проблем у Минтранса огромное количество. Насколько быстро эти задачи будут решаться, насколько качественно будут строиться дороги, во многом зависит от Государственной Думы, от тех законов, которые мы принимаем и решений, которые мы обсуждаем», - сказал председатель Госдумы.

В среду Володин открыл в Госдуме вместе с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** выставку «Законь. К истории транспорта России».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6898678>

ТАСС; 2019.09.18; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА РАССКАЗАЛ О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДСТВА АВТОБУСОВ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

Минпромторг РФ хочет включить автобусы и легкую коммерческую технику полностью на электрической тяге в периметр действия 719 постановления, чтобы компании, производящие такую технику, могли получать дополнительную господдержку, рассказал журналистам глава Минпромторга РФ **Денис Мантуров**.

«С учетом того, что мы для себя поставили это как очень важный и перспективный продукт в части электродвижения, наряду с газомоторным топливом, - да, мы будем создавать механизмы мотивации для увеличения локализации этой продукции в России, если будет идти речь о мерах государственной поддержки. Мы должны иметь референцию для компаний, которые должны ориентироваться на те условия, которые будут предлагаться», - сказал Мантуров.

Как сообщалось ранее, в 2019 году Минпромторг планирует направить 1,5 млрд руб. на субсидирование закупки общественного электротранспорта - в этой части объем поддержки остается неизменным по сравнению с 2018 годом. Но при этом в планах на 2019 год не значится субсидирование закупки машин для скорой помощи и школьных автобусов - в прошлом году на эти цели было потрачено 10 млрд руб.

<https://tass.ru/ekonomika/6899749>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ФАС МОЖЕТ ПРЕДПИСАТЬ АКЦИОНЕРАМ «ВЕЗЁТ» ПРОДАТЬ БИЗНЕС КОНКУРЕНТАМ «ЯНДЕКСА» В ТЕХ РЕГИОНАХ, ГДЕ ОБНАРУЖИТ НАРУШЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ

Федеральная антимонопольная служба не исключает, что решение по сделке «Яндекса» (МОЕХ: YNDX) и группы компаний «Везёт» может быть разным в зависимости от региона: если ведомство выявит нарушение конкуренции, «Везёт» может получить предписание продать часть бизнеса не «Яндексу», а его конкурентам. Об этом сообщил глава ФАС **Игорь Артемьев** в ходе брифинга на полях Конференции по конкуренции под эгидой БРИКС.

«Речь идет о том, что есть достаточно большие, но при этом четко очерченные границы нескольких рынков на территории России, там ситуация будет разная при этом слиянии (...) Вполне возможно, что по отдельным округам они (данные) будут разными. Тогда, если они будут разными, мы заставим в тех округах, где будут нарушения конкуренции, этот бизнес продать не «Яндексу», а другому их конкуренту», - сказал глава ФАС.

Артемьев подчеркнул, что эти данные служба собирается получить до конца сентября. «Посмотрим, какие будут цифры», - сказал он.

В июле «Яндекс.Такси» объявил о покупке «Везёт» и подал соответствующее ходатайство в ФАС. По условиям сделки, «Яндекс.Такси» выкупает софт и колл-центры «Везёт». До конца года нынешние акционеры «Везёт» получают до 3,6% акций «Яндекс.Такси» и до \$71,5 млн при условии успешного достижения KPI.

После закрытия сделки «Яндексу» будет принадлежать 56,2% «Яндекс.Такси», у Uber будет 35%, еще 5,3% - у сотрудников в рамках программы поощрения.

В течение трех лет «Яндекс.Такси» планирует вложить около 8 млрд рублей в развитие такси в регионах, из них примерно 4 млрд рублей пойдут на внедрение технологий, обеспечивающих безопасность поездок, а остальное - на поддержку местных таксопарков и водителей, говорится в пресс-релизе. Водители и таксопарки после закрытия сделки перейдут на единую технологическую платформу «Яндекс.Такси».

ГК «Везёт» образована в 2017 году в результате объединения бизнесов «Сатурн» и Rutaxi. Она управляет сервисами заказа такси «Везёт», «Такси Сатурн», Fasten и Red Taxi. Сервисы доступны в 123 городах России. Сделка по объединению была реализована при поддержке UFG Private Equity, инвестировавшего в сервис около \$100 млн. В декабре в ГК «Везёт» инвестировал фонд Almaz Capital. Летом 2018 года Mail.ru Group предоставил ГК «Везёт» заем с правом конвертировать его в долю в бизнесе.

В феврале 2018 года «Яндекс.Такси» и Uber объединили бизнесы по онлайн-заказу поездок в РФ, Азербайджане, Армении, Белоруссии, Грузии и Казахстане. Стороны оценили совместный бизнес более чем в \$3,8 млрд. В материалах «Яндекса» сообщалось, что доля интернет-компании в СП составляет 61%, у Uber - 37,96%, еще 1,04% - у соотрудников.

Объединённая компания «Яндекс.Такси» и Uber - MLU B.V. - управляет сервисом онлайн-заказа поездок под брендами «Яндекс.Такси», Uber и Yango.

ТАСС; 2019.09.18; МОСТ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГЕ «КАВКАЗ» В КБР ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА

Дорожники до конца года отремонтируют мост через канал Золка на федеральной трассе Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарии (КБР), где в сутки проезжает до 20 тыс. автомобилей, до конца года, сообщили журналистам в среду в пресс-службе ФКУ Упрдор «Кавказ».

«Ремонт сооружения через канал Золка в селении Прогресс на км 403 федеральной автодороги начался в конце августа. Согласно госконтракту, ремонт планируется завершить к концу этого года. Среднесуточная интенсивность на автодороге Р-217 «Кавказ» составляет 20 тыс. автомобилей в сутки», - говорится в сообщении Упрдора «Кавказ».

В ведомстве уточнили ТАСС, что работы ведутся в графике.

Проектом предусмотрена замена пролетных строений и деформационных швов, а также устройство нового покрытия проезжей части. «Подрядная организация уже демонтировала старый мост и ведет подготовку к устройству новых пролетных строений. Для повышения уровня безопасности дорожного движения установят барьерное и перильное ограждение. Специалисты нанесут термопластиковую разметку и установят новые дорожные знаки, что обеспечит комфортный проезд в любое время суток», - пояснили в ведомстве.

На время работ движение автотранспорта осуществляется по временной объездной дороге.

Недалеко от этого места на 405 км этой же трассы в селение Малка в настоящее время капитально ремонтируют путепровод, сейчас бетонируются фундаменты опор и подпорные стены.

<https://tass.ru/v-strane/6900856>

ТАСС; 2019.09.18; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 20 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПУТЕПРОВОДА НАД ТРАНССИБОМ

Власти в городе Свободном Амурской области решили выделить 20 млн рублей для проектирования нового путепровода над Транссибом, сообщается на сайте регионального правительства.

Автомобильный мост, соединяющий залинейную часть города Свободный, в которой проживает около 15 тыс. человек, с центральной, обрушился в октябре прошлого года. На участок Транссиба упали два пролета автомобильного моста. При обрушении пострадал водитель проезжавшего по мосту грузовика, были повреждены два пустых полувагона товарного состава, движение по станции приостановили. Власти решили демонтировать мост, встал вопрос о строительстве нового путепровода, стоимость которого, по предварительной оценке, около 2 млрд рублей.

«На внеочередном заседании городского совета <...> решили выделить 20 млн для создания проекта нового путепровода. Сейчас отработываем вопросы конкурсной документации, и в ближайшие несколько дней мы объявим аукцион на проектирование путепровода, соединяющего залинейную часть города с центром по улице Михайло-Чесноковская», - приводятся в сообщении слова мэра города Свободного Владимира Константинова.

Как уточняется, данную информацию мэр Свободного озвучил во время рабочего визита в город президентского внимания губернатора Приамурья Василия Орлова. Одним из основных вопросов в рамках этой командировки стало развитие дорожно-уличной сети города. В частности, губернатор осмотрел недавно реконструированную объездную дорогу, соединяющую две части города, разделенные «Транссибом», ее сдали на прошлой неделе. Работы велись в течение лета и осложнялись погодными условиями, однако подрядчик справился с высоким переувлажнением основания, сделав качественную отсыпку полотна.

При этом в Свободном дорожные работы продолжаются на других участках. «11 объектов строится с общим финансированием 211 млн руб. Считаю, что город Свободный в ближайшее время способен полностью модернизировать дорожно-уличную сеть, в первую очередь в связи с тем, что значительными темпами растут доходы местного бюджета. Рост по собственным доходам за последние два года практически удвоился, это позволяет планировать затраты, в том числе на развитие дорожной инфраструктуры, строительство арендного жилья, благоустройство и другие социально важные направления», - приводятся на сайте слова Орлова.

В городе Свободном Приамурья, который находится в 146 км от Благовещенска, проживают 53,6 тыс. человек. В городе создана территория опережающего развития «Свободный», планируется построить два крупных предприятия, которые станут важным звеном технологической цепочки будущих поставок природного газа по газопроводу «Сила Сибири». Свободный неформально считается городом президентского внимания.

<https://tass.ru/ekonomika/6899574>

ТАСС; 2019.09.18; ПРОЕКТ УЧАСТКА ШЕСТОЙ ВЕТКИ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ЗА 743 МЛН РУБЛЕЙ

Участок Красносельско-Калининской (шестой) линии петербургского метро от станции «Казаковская» до станции «Сосновая поляна» спроектирует «Ленметрогипротранс» - он снизил начальную цену лота с 990,1 до 743,5 млн рублей, говорится в материалах, опубликованных на сайте госзакупок.

«Заявка на участие в открытом конкурсе в электронной форме соответствует требованиям конкурсной документации и закона. ОАО «Научно-исследовательский, проектно-изыскательский институт «Ленметрогипротранс». <...> Предложение по цене контракта: 743,5 млн рублей. Срок завершения выполнения работ: не позднее 31 августа 2023 года», - говорится в протоколе подведения итогов открытого конкурса.

В участок строительства входят станции «Брестская» с двумя вестибюлями, «Улица Доблести» с двумя вестибюлями, «Петергофское шоссе» с двумя вестибюлями и «Сосновая поляна» с двумя вестибюлями. Подрядчику будет нужно предусмотреть

устройство транспортного-пересадочного узла «Сосновая поляна» с одноименной железнодорожной станцией.

Ввод шестой линии метрополитена Петербурга запланирован на 2025 год, первый участок должен быть запущен уже в 2022 году.

Губернатор города Александр Беглов ранее сообщил журналистам, что в течение пяти лет в Санкт-Петербурге планируется открыть семь новых станций: две станции «Шуваловский проспект» на фиолетовой и зеленой линиях метро, станции «Путиловская», «Казаковская», «Горный институт», «Театральная» и «Богатырская» («Туристская»).

<https://tass.ru/ekonomika/6901085>

ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2019.09.19; ВАГОНЫ ЗАПИСАЛИ НА КАССЕТЫ; МАГИСТРАЛИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ДОГОВОРИЛИСЬ ПЕРЕЙТИ НА ПОДШИПНИКИ КАССЕТНОГО ТИПА

Комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества на своем 68-м заседании, прошедшем в Саранске на минувшей неделе, согласовала предложение России о введении на территории РФ с 1 января 2021 года требования по обязательной установке после капремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, подшипников кассетного типа. За переход на новый тип подшипников высказались и члены Комиссии по безопасности движения Совета по железнодорожному транспорту СНГ, которая в то же время заседала в Душанбе.

Этот вопрос регулируется требованиями «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1520 мм)», который действует на территории стран Совета по железнодорожному транспорту. Поэтому согласованное решение о внесении изменений в него предложено на утверждение 71-го заседания Совета, которое пройдет в октябре в Минске, после чего оно вступит в силу. Другие государства пространства 1520 о готовности введения указанных требований пока не заявляли.

Как пояснил «Гудку» председатель Комиссии вагонного хозяйства, начальник управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» Михаил Сапетов, решение Совета направлено на постепенный перевод парка грузовых вагонов РФ на колесные пары, оснащенные кассетным подшипником. Этот переход возможен в течение 8-10 лет.

«Сегодня в России всеми собственниками эксплуатируются 133 тыс. вагонов, в колесных парах которых стоят кассетные подшипники. Это около 13% объединенного парка. Опыт эксплуатации доказал высокую эффективность их применения в сравнении с роликовыми подшипниками, которые применяются в вагонах остальных 87% парка», - сообщил Михаил Сапетов.

О большей надежности кассетных подшипников в сравнении с роликовыми свидетельствуют цифры. В 2018 году отцепки в ремонт грузовых вагонов из-за неисправности буксовых узлов с роликовыми подшипниками составили 35 случаев на 1 тыс. вагонов, а с кассетными - всего семь. Гарантийный срок службы роликовых подшипников - три года, кассетных - 16 лет (восемь лет до ремонта и восемь после). Установленная периодичность проведения среднего ремонта колесной пары - пять лет, а наличие в их комплектации роликовых подшипников по факту сокращает это время до трех лет. Кроме того, как отметили в Управлении вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, эксплуатация кассетных подшипников уменьшает интенсивность износа гребня колес и позволяет использовать их с гарантией до восьми лет.

«Роликовому подшипнику уже больше 60 лет, он устарел технологически. На сети РЖД 67% отказов в работе вагонов происходит по вине роликовых подшипников», - говорит генеральный директор ООО «Инспекторский центр «Приемка вагонов и комплектующих» Владимир Асриянц.

Кассетные подшипники в России выпускают три предприятия: филиалы шведской SKF и американской компании Timken, «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие российской «Европейской подшипниковой корпорации» и фирмы «Бренко» из США. Уровень локализации производства в SKF и «ЕПК-Бренко» - 85%, в Timken - 40%. Правительство РФ поставило перед ними задачу нарастить уровень локализации к 2021 году до 90-95%.

Общими усилиями эти предприятия производят около 500 тыс. штук кассетных подшипников и обещают нарастить объемы производства к 2021 году до 1,2 млн штук, что равно годовой потребности: примерно столько подшипников, по данным Михаила Сапегина, потребуется в этом году для капитального ремонта и производства вагонов в стране.

При этом кассетные подшипники дороже: комплект из двух подшипников, необходимый для оснащения одной колесной пары, стоит примерно 52 тыс. руб. против около 14 тыс. руб. за комплект роликовых. Но за 16 лет эксплуатации кассетных подшипников роликовые придется поменять пять раз, затраты только на их покупку составят 70 тыс. руб.

Большинство эксплуатируемых как в России, так и в странах пространства 1520 вагонных тележек относятся к типу 2 по ГОСТу 9246, созданному под роликовые подшипники, но установка кассетных подшипников на них технически возможна.

Предлагаемое решение поддержано Минтрансом России. По словам заместителя министра транспорта России **Владимира Токарева**, переход на кассетные подшипники позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог страны.

Мировой опыт применения кассетных подшипников показывает, что переход на их использование является одним из приоритетных направлений развития железнодорожного транспорта. По данным портала Gudok.ru, Ассоциация североамериканских железных дорог с 1968 года обязывает устанавливать кассетные подшипники на все новые вагоны. С 1978 года более 70% парка грузовых вагонов в США переведено на кассетные подшипники, что привело к уменьшению отказов по подшипникам в 25 раз по сравнению с уровнем 1955 года.

На их использование перешли и «Китайские железные дороги», что позволило повысить скорость перемещения грузов по национальным магистралям с 80-100 км/ч до 160 км/ч.

На железных дорогах Европы благодаря стандартной системе крепежа подшипники кассетного типа устанавливаются не только на новые вагоны, но и на колесные тележки предыдущих модификаций.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1477538>

ТАСС; 2019.09.18; СЕУЛ НАДЕЕТСЯ НА СОТРУДНИЧЕСТВО С РФ ПО ПРОЕКТУ Ж/Д СООБЩЕСТВА ВОСТОЧНОЙ АЗИИ - ПОСОЛ

Власти Южной Кореи рассчитывают на дальнейшее укрепление сотрудничества с Россией для реализации проекта создания железнодорожного сообщества Восточной Азии. Об этом заявил в среду посол республики в РФ Ли Сок Пэ в интервью российским агентствам, отвечая на вопрос, как продвигается работа по снятию ограничений в отношении пробных контейнерных перевозок из Южной Кореи через территорию КНДР в Россию и далее в Европу.

Посол рассказал, что **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**, принимавший в Сеуле участие в международном семинаре, посвященном этой теме, назвал демонстрационный проект контейнерной перевозки пилотным проектом

железнодорожной транспортной логистики между КНДР и Россией. «На этом семинаре было объявлено о четырех железнодорожных маршрутах, по которым можно развивать сотрудничество между государствами Восточной Азии. В эти маршруты были включены также участки, соединяющие Раджин и Хасан. Мы надеемся на дальнейшее укрепление взаимодействия между Республикой Корея и Россией для воплощения проекта создания железнодорожного сообщества Восточной Азии, идею которого предложил президент Мун Чжэ Ин в 2018 году», - сказал дипломат.

«Как отметил и **заместитель министра Токарев**, есть задачи, которые необходимо решить, в том числе подача запроса на получение предварительного разрешения для освобождения от санкций Совета Безопасности ООН», - сообщил дипломат.

ТАСС; 2019.09.18; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ВО II ЧТЕНИИ НУЛЕВОЙ НДС НА ТРАНЗИТ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ В ЕАЭС

Госдума приняла во втором чтении законопроект о распространении действия нулевой ставки НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов и о гармонизации налогового законодательства государств - членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в этой сфере. Документ был инициирован группой депутатов во главе с Алексеем Кобилевым («Единая Россия»).

В настоящее время основной грузопоток глобальной внешней торговли, который может представлять интерес для российских организаций, формируется на маршрутах Восток - Запад или Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) - Европа с наибольшей долей участия экспортного потенциал Китая в формировании этого направления, указывают авторы документа.

Международные транзитные перевозки включают в себя не только перевозки товаров, но и транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов. При этом действующие нормы Налогового кодекса РФ устанавливают ставку НДС 0% только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых при осуществлении таких перевозок. В свою очередь транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению НДС по ставке 18%.

«Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей. В свою очередь установление ставки НДС 0% в отношении международных транзитных перевозок порожних контейнеров и вагонов соответствует экономическому смыслу данных операций и будет способствовать увеличению объемов перевозок, повышению транзитного потенциала РФ», - считает автор законопроекта.

Депутат напомнил, что в Белоруссии и Казахстане, которые являются членами ЕАЭС, ставка НДС 0% применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится. «Установление ставки НДС 0% в отношении транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов будет способствовать гармонизации налогового законодательства государств - членов ЕАЭС», - говорится в пояснительной записке.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее первого числа очередного налогового периода по НДС.

<https://tass.ru/ekonomika/6898654>

ТАСС; 2019.09.18; ГЛАВА ЕВРЕЙСКОЙ АО ПОПРОСИТ РЖД СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ ИЗ-ЗА ПАВОДКА

Губернатор Еврейской автономной области Александр Левинталь попросит РЖД снизить стоимость перевозки сельхозпродукции из других регионов в связи с подорожанием местной продукции из-за паводка. Об этом в среду сообщило управление внутренней политики областного правительства.

«Глава ЕАО Левинталь провел совещание с руководителями крупных торговых сетей и производителям сельхозпродукции в регионе. Бизнесмены отметили большие затраты на логистику. Из-за высокой стоимости железнодорожных перевозок цены на товары приходится значительно повышать. Глава региона намерен провести консультации по этому вопросу с руководством **Российских железных дорог**», - говорится в сообщении.

В связи с паводком в крупных хозяйствах и личных подворьях отмечается крайне низкий урожай овощей. По этой причине выросли цены на картофель, морковь и другие продукты питания. В управлении экономики областного правительства ТАСС ранее сообщали, что цена на картофель увеличилась на 22%, капусту белокочанную - на 58%, лук - на 18%, морковь - на 2%.

«На совещании глава региона отметил, что, несмотря на тяжелую ситуацию, цены необходимо держать в разумных рамках. Также Александр Левинталь напомнил о социальной ответственности бизнеса и призвал предпринимателей помочь с товарами первой необходимости пострадавшим от паводка многодетным семьям», - отмечается в сообщении. Так, в некоторых районах ЕАО совместно с владельцами торговых сетей пройдут ярмарки, где сельхозпродукцию можно будет закупить по невысоким ценам. Исключения составят Октябрьский и Ленинский районы - в среду там выявили новый очаг африканской чумы свиней.

Сложная гидрологическая обстановка в этом году в Еврейской АО сохраняется с августа. В настоящее время подтопленными остаются 43 населенных пункта, 137 жилых домов, свыше 5,8 тыс. придомовых территорий. В пунктах временного размещения находятся 29 человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6900238>

ТАСС; 2019.09.18; ТМХ ПОСТАВИТ СВЕРДЛОВСКОЙ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ С МЕСТАМИ ДЛЯ СИДЕНИЯ

АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит Свердловской пригородной компании три пассажирских вагона с местами для сидения моделей 61-4458 и 61-4458.14 производства Тверского вагоностроительного завода, следует из сообщения компании.

Новые вагоны, которые приобретает в лизинг СПК, будут курсировать на Свердловской железной дороге в составе пригородных поездов на направлении Куть-Ях - Сургут - Нижневартовск.

В 2018 году СПК уже приобрела партию из восьми пассажирских вагонов с местами для сидения.

<https://tass.ru/ekonomika/6898344>

ВЕСТИ; ГТРК МУРМАНСК; 2019.09.18; ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД «КРАСИН» ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ 2020 ГОДА

Легенда отечественного ледокольного флота — дизель-электроход «Красин» — готовится к ремонтным работам. Для их проведения он вернулся в Кольский залив, чтобы в навигацию 2020 вновь выполнить все поставленные перед ним задачи.

С начала октября до конца года ледокол должен быть готов к новой навигации. Карское море, устье реки Обь, район Сабетты — основные места работы «Красина». За последний рейс моряки провели свыше 100 судов. Ударные темпы требуют повышенного внимания к профилактике и ремонту.

Капитан ледокола «Красин» Александр Стельмах говорит: «Ледоколы обычно 50-70 лет работают. В основном сейчас что предстоит — это доковые работы, корпусные работы, винторулевая группа».

Это второй полярный работяга, носящий имя «Красин». Первый был построен в 1916 году по проекту «Ермака». Изначально назывался «Святогор» и был на тот момент мощнейшим в мире. Переименовали его в 1927. А через год моряки спасли оставшихся в живых членов экспедиции генерала Умберто Нобиле, на обратном пути помогли налетевшему на льдины немецкому судну с полутора тысячами пассажирами на борту. В послужном списке первого «Красина» и участие в спасательной операции челюскинцев, и героические военные годы.

День рождения дизель-электрохода «Красин» — 28 апреля 1976 года. Известная на весь мир страница в его трудовой биографии — спасение почти тысячи американских полярников на станции Мак Мердо в Антарктиде, когда 2 ледокола США с продуктами застряли во льдах. Все эти и многие другие события нашли своё место в экспозициях музея на борту ледокола.

Главный механик ледокола «Красин» Андрей Гуменюк говорит: «Здесь и герои пятилеток были. Оно, может, ушло куда-то, но мы-то это помним. Наша задача — это помнить, воплощать дальше в жизнь».

Полярники со стажем время от времени приходят сюда. Уверяют — вдохновляет на новые трудовые подвиги. Ведь это только кажется, как легко и просто работать на ледоколе. А между тем экипажи по 6 месяцев проводят на трассах Северного морского пути, не сходя на берег. И вся автономность и бесперебойность процесса полностью ложатся на моряков. Андрей Гуменюк поясняет: «Зачастую приходится выполнять работы заводского характера. Как то замена поршней, втулок. И всё это, не выводя судно из эксплуатации. Всё это осуществляется на ходу членами экипажа».

Трубопроводные работы, замена корпусных элементов, выемка гребных конструкций. Подготовка к новой автономной навигации началась. Очередной рейс намечен на первые числа января.

Первый ледокол «Красин» был назван в честь советского дипломата Леонида Борисовича Красина. Дизель-электроход получил название уже от своего предшественника. Живая легенда продолжает свою историю, историю российского ледокольного флота.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3190523>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.18; ГИГАНТСКИЙ ЛАЙНЕР С ПЯТЬЮ ТЫСЯЧАМИ ТУРИСТОВ ИЗ КИТАЯ ЗАШЕЛ ВО ВЛАДИВОСТОК

Гигантский круизный лайнер Quantum of the Seas, на борту которого находятся пять тысяч туристов из Китая, пришвартовался во Владивостоке, сообщает городской морской вокзал.

Отмечается, что лайнер Quantum of the Seas повторил рекорд по длине и пассажироместимости судна Spectrum of the Seas, который посетил Владивосток 9 сентября, и стал самым большим круизным лайнером, заходившим в порты России.

«Круиз стартовал 13 сентября в Тяньзине, откуда туристы направились к берегам Японии в порты Фукуока и Сакаиминато, и после захода во Владивосток круиз завершится 21 сентября в Тяньзине», - говорится в сообщении в Instagram морвокзала.

На причале состоялась торжественная церемония приветствия пассажиров и экипажа лайнера.

Quantum of the Seas построен на верфи Meyer Werft в Германии и спущен на воду в 2014 году. Порт приписки - Нассау, Багамские острова. Длина лайнера - 348 метров, ширина - 41 метр. На корабле 16 палуб, 14 из них - пассажирские.

<https://ria.ru/20190918/1558794642.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГТЛК И «КРАСНОЕ СОРМОВО» ДОГОВОРИЛИСЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ 20 СУХОГРУЗОВ ДО 2023 ГОДА

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и завод «Красное Сормово» (МОЕХ: KSMV) (Нижний Новгород, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) договорились о строительстве 20 сухогрузов проекта RSD59 до 2023 года.

Стороны в рамках выставки «Нева-2019» подписали соглашение о предоставлении ГТЛК опциона на заключение договоров на строительство и поставку судов, передал корреспондент «Интерфакса» с подписания.

Согласно сообщению ГТЛК, компании планируют заключить 20 договоров на строительство и поставку судов проекта RSD59. В отношении каждого судна будет заключен отдельный договор. Проект будет реализован в течение трех лет. Первые 9 судов ГТЛК получит уже в 2021 году, а остальные в 2022 году.

«Стоимость строительства каждого судна составляет около 1 млрд рублей», - пояснил журналистам генеральный директор «Красного Сормово» Михаил Першин. Первое соглашение на строительство 10 сухогрузов верфь планирует заключить до конца текущего года. Першин не стал комментировать вопрос, кто выступит получателем судов. Как сообщалось, «Красное Сормово» в марте текущего года подписало двухсторонний контракт с ГТЛК на строительство третьей серии из одиннадцати сухогрузных судов проекта RSD59. Согласно условиям контракта, судостроитель обязуется сдать три сухогруза до конца 2019 года и восемь - не позднее 30 ноября 2020 года. Первое судно серии было спущено на воду 2 августа 2019 года.

Ранее «Красное Сормово» построило две серии сухогрузов проекта RSD59. Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов по контракту с ГТЛК и «Пола Райз» было завершено в октябре 2018 года. В июле 2019 года верфь достроила вторую серию из четырех сухогрузов.

Ранее «Красное Сормово» построило две серии сухогрузов проекта RSD59. Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов по контракту с ГТЛК и «Пола Райз» было завершено в октябре 2018 года. В июле 2019 года верфь достроила вторую серию из четырех сухогрузов.

Проект RSD59 - это самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками, морского и смешанного «река/море» плавания «Волго-Дон макс» класса. Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро - Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ. Основные характеристики судна: длина - 140,88 м, ширина - 16,98 м, высота борта - 6 м, дедвейт река/море - 5,128 тыс. т/7,535 тыс. т, объем грузовых трюмов - 11,292 куб. м, количество трюмов - 2, осадка река/море - 3,6 м/4,53 м.

ТАСС; 2019.09.18; ЗАВЕРШЕНА НАВИГАЦИЯ ГРУЗОВ В САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ РОССИИ

«Енисейское речное пароходство» (основной акционер компания «Норникель») завершило грузовую навигацию в самый северный населенный пункт России - поселок Диксон. Об этом в среду говорится в сообщении компании.

«Суда Енисейского речного пароходства завершили доставку грузов на Диксон», - говорится в сообщении. Навигация была выполнена в полном объеме, и порядка 8 тыс. т каменного угля были доставлены для нужд предприятий ЖКХ, бюджетных учреждений и населения.

Как отмечают в компании, доставка грузов в Диксон имеет свои особенности. Расстояние от порта Дудинки до Диксона составляет 680 км, из них на 570 км действуют правила морского судоходства. Именно поэтому суда пароходства, работающие в морских условиях, оснащены усиленными корпусами, специальным навигационным оборудованием. Все экипажи, доставляющие грузы на крайний Север, прошли подготовку в соответствии с требованиями Морского кодекса.

«Енисейское речное пароходство» - самое крупное в Красноярском крае транспортное предприятие, осуществляющее перевозки грузов и пассажиров в бассейнах рек Енисей и Ангара. Флот компании состоит из 460 судов общей грузоподъемностью 650 тыс. т.

Поселок Диксон расположен на побережье Енисейского залива и одноименном острове и является самым северным в России. Первоначально, в 1915 году, поселок был основан на острове Диксон. В настоящее время в поселке проживает около 600 человек.

<https://tass.ru/sibir-news/6897912>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ГТЛК И КРАСНОЯРСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОГОВОРИЛИСЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ 2 ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ДЛЯ РЕГИОНА

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и правительство Красноярского края договорились о строительстве и передаче в лизинг двух пассажирских судов.

Соглашение о намерениях стороны подписали на полях судостроительного форума «Нева-2019» в среду.

Как говорится в сообщении ГТЛК, суда будут ходить по Енисею на линии Красноярск-Дудинка. Они предназначены для осуществления грузопассажирских перевозок на социально значимом маршруте Красноярского края: перевозки жителей отдаленных районов, медикаментов и продуктов первой необходимости.

Новые суда заменят теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов», которые эксплуатируются на Енисее более 50 лет и требуют постоянного дорогостоящего ремонта, отмечает ГТЛК.

В ГТЛК не стали комментировать «Интерфаксу» информацию о том, кому в лизинг будут переданы теплоходы.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.09.19; НЕ СТОЙ ПОД КРЫЛОМ; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПОДМОСКОВЬЯ ПРОСИТ БЫСТРЕЕ РАССЕЛИТЬ ЖИТЕЛЕЙ СЗЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Шереметьево 19 сентября начинает эксплуатацию третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3), хотя жители деревень Дубровка и Перепечино, которые попадают в санитарно-защитную зону аэропорта, до сих пор не расселены. По данным «Ъ», Роспотребнадзор по Московской области просит власти региона ускорить процесс, отмечая, что иначе люди будут вынуждены «проживать в центре действующего крупнейшего аэропорта как минимум в течение первого квартала 2020 года». Юристы считают запуск полосы до расселения жителей нарушением постановления правительства.

Во время торжественной церемонии открытия новая ВПП-3 в Шереметьево 19 сентября примет самолет «Аэрофлота», базового перевозчика аэропорта, из Петербурга. Полоса увеличит пропускную способность Шереметьево почти вдвое, с 55 до 90 взлетно-посадочных операций в час. Однако будут и пострадавшие. Около 500 жителей деревень Дубровка и Перепечино, которые располагаются в санитарно-защитной зоне (СЗЗ) аэропорта, до сих пор не расселены (см. «Ъ» от 31 августа).

По данным «Ъ», руководитель управления Роспотребнадзора по Московской области Ольга Микаилова в письме от 12 сентября просит первого вице-губернатора Московской области Ильдара Габдрахманова «оказать содействие» по скорейшему переселению жителей. Она отмечает, что главный государственный санитарный врач РФ Анна Попова

установила размеры СЗЗ 19 апреля «с условием отселения из СЗЗ жителей до начала эксплуатации ВПП-3», однако «в нарушение действующего законодательства» этого не произошло.

Заказчик строительства ФГУП АГА(А), говорится в письме, произвел оценку объектов недвижимости, но не оформил с жителями деревень соглашения о выкупе.

«С учетом необходимого времени на получение средств, подбор земельного участка и строительство нового жилья жители могут остаться проживать в границах установленной СЗЗ в центре действующего крупнейшего аэропорта как минимум в течение первого квартала 2020 года»,— пишет Ольга Микаилова. В ее приемной сказали, что госпожа Микаилова в отпуске, в правительстве области не ответили “Ъ”.

В пресс-службе центрального аппарата Роспотребнадзора заявили, что расселение жителей может продолжаться до апреля 2021 года, исходя из формулировок постановления правительства о СЗЗ от 3 марта 2018 года. «Расселение и снос жилых домов, расположенных в границах санитарно-защитной зоны ВПП-3, должно быть осуществлено в течение двух лет после установления размеров СЗЗ»,— пояснили в ведомстве.

В Шереметьево подчеркивают, что не несут ответственности за расселение жителей: «Имеется распоряжение суда, возлагающее на Росавиацию обязанность по сносу домов».

В аэропорту отметили, что на расселение жителей и снос домов выделены бюджетные средства согласно постановлению правительства №1205 от 5 октября 2018 года.

«Оператором субсидий назначено ФГУП АГА(А), которое должно снести здания и сооружения, благоустроить территорию и возместить убытки собственникам недвижимости, расположенной на попавших в СЗЗ участках»,— добавили в Шереметьево.

В **Минтрансе** отказались от комментариев, перенаправив вопросы “Ъ” во ФГУП АГА(А).

Там на запрос “Ъ” не ответили. В Росавиации заявили, что ввод в эксплуатацию ВПП-3 осуществляется «в соответствии с действующим законодательством». Источник “Ъ” в **Минтрансе** говорит, что, согласно ч. 2 ст. 55.24 Градостроительного кодекса, эксплуатация объектов допускается после получения застройщиком актов ввода в эксплуатацию. «Заклучения о соответствии получены»,— утверждает он.

О строительстве ВПП-3 объявлено в 2009 году. Первая и вторая ВПП МАШ расположены слишком близко друг к другу, что делает практически невозможной их одновременную эксплуатацию. Без учета затрат на выкуп земель строительство ВПП-3 обошлось в 55,7 млрд руб.

Однако исполнительный директор юридической компании «Глазунов и Семенов» Дмитрий Семенов утверждает, что ввод в эксплуатацию ВПП-3 нарушит постановление правительства №222, на которое ссылается Роспотребнадзор. «Положения п. 2 постановления №222 устанавливают возможность приведения вида разрешенного использования земельных участков в течение двух лет только в отношении объектов капитального строительства, введенных в эксплуатацию до марта 2018 года,— объясняет господин Семенов.— Таким образом, введение в эксплуатацию ВПП-3 до момента расселения жителей в СЗЗ не допускается».

<https://www.kommersant.ru/doc/4096502>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.18; UTAIR ПРЕДЛОЖИЛА БАНКАМ ВЫКУПИТЬ БОЛЕЕ 50% ДОЛГА С ГИГАНТСКИМ ДИСКОНТОМ; ИДУЩИЕ ГОД ПЕРЕГОВОРЫ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ АВИАКОМПАНИИ ЗАШЛИ В ТУПИК

В первой половине сентября авиакомпания Utair направила 11 банкам – участникам синдицированных кредитов на 39,1 млрд руб. предложение о выкупе этих долгов, рассказали «Ведомостям» сотрудники трех банков-кредиторов. Семилетний кредит на 15,4 млрд руб. Utair предлагает выкупить за 20% от номинала. Именно по нему

авиакомпания уже дважды – в декабре 2018 г. и июне 2019 г. – допустила дефолт, не выплатив проценты. 12-летний кредит на 23,7 млрд руб. предлагается выкупить за 6% от номинала. По нему пока действует символическая ставка 0,01% годовых, и его авиакомпания обслуживает. Таким образом, оба кредита Utair готова выкупить за 4,5 млрд руб., или 11,5% от их суммарного номинала.

Еще 17,4 млрд руб. Utair должна Сбербанку, по этому семилетнему кредиту также дважды не выплачены проценты, но по нему действует гарантия структур «Сургутнефтегаза», и выкупать его перевозчик не предлагает. Всего по двум дефолтным кредитам авиакомпания не заплатила около 3 млрд руб. процентов, эти средства были направлены на операционную деятельность.

Utair – четвертая авиакомпания России после группы «Аэрофлот», S7 Airlines и «Уральских авиалиний» по количеству перевезенных пассажиров, в январе – августе перевезла 5,4 млн человек.

Utair с октября прошлого года ведет переговоры с банками о реструктуризации всех трех кредитов. Погашение их тела по действующим условиям начнется в 2022 г. Но переговоры зашли в тупик. Авиакомпания сначала предложила списать 31,4 млрд руб., или 80% синдицированных кредитов, и продолжить обслуживать и погашать только половину семилетнего кредита, или 7,7 млрд руб., затем не списывать эту сумму, а пролонгировать на 35 лет по символической ставке, еще позже – пролонгировать на 35 лет меньшую часть кредитов, а обслуживать по реальной ставке и погашать 60 и даже 70% семилетнего кредита. Ни один вариант банкиров не устроил, так как возврат средств получается слишком низким.

Принять новое предложение Utair банки могут по отдельности, не обязательно его одобрение единогласно или большинством, говорят три собеседника «Ведомостей». Ответ от каждого банка ожидается до 30 сентября. Юридически это будет не выкуп, а замена долга, поясняют два собеседника: согласившийся банк отказывается от своей части синдицированного кредита или кредитов и перед ним возникает новый долг (старший транш), который Utair обязуется погасить до 15 декабря.

Авиакомпания всегда понимала, что долги мелких участников синдиката скорее всего придется выкупать в любом случае, говорят два банкира: для реструктуризации кредитов необходимо согласие всех участников синдиката, а мелкие кредиторы на долгосрочные варианты не пойдут, а будут принуждать выкупить их долю.

«До конца сентября Utair будет ждать от банков решения и сформирует старший транш. После этого есть два варианта. Первый – авиакомпания предложит крупнейшим кредиторам, которые не захотят участвовать в старшем транше, выкупить доли в синдикатах кредиторов, которые войдут в старший транш. Второй, если не получится реализовать первый, – авиакомпания проведет расчеты и примет решение, насколько экономически выгодно самой погасить старший транш», – рассказывает человек, близкий к Utair.

Но слишком большой дисконт не устраивает, говорят сотрудники двух банков. «Дисконт действительно выглядит слишком большим. С одной стороны, Utair, как следует из ее отчетности за прошлый год и первое полугодие 2019 г., не в состоянии обслуживать кредиты на существующих условиях. С другой – кредиторам надо оценить, насколько справедливо такое большое списание. Думаю, они смогут торговаться о размере дисконта», – говорит аналитик ING Bank Егор Федоров. Банки, которые не создали 100%-ные резервы по кредитам Utair, при продаже долга с таким дисконтом будут вынуждены резервы досоздать, что означает дополнительные убытки, добавляет Федоров.

Мы готовы рассмотреть выкуп долга, но с меньшим дисконтом, говорит один банкир. Возможность выкупа пока не оценивалась совсем, указывает другой банкир.

Представители Utair и Сбербанка от комментариев отказались. Представители банков «Траст», «Россия», Связь-банка, МКБ, «Юникредита», «МТС банка»,

Сургутнефтегазбанка, «Уралсиба», «Руси» и Нико-банка на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/18/811546-utair-predlozhila-bankam>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; АРТЕМЬЕВ НЕ ВИДИТ В ДОПУСКЕ ИНОСТРАННЫХ ЛОУКОСТЕРОВ В «ПУЛКОВО» ОПАСНОСТИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Допуск иностранных лоукостеров к работе в аэропорту «Пулково» не создаст опасности для российских перевозчиков, положительно повлияет на цены, заявил глава ФАС Игорь Артемьев в интервью телеканалу «Россия-24» (ВГТРК).

«Это хорошо повлияет на цены. А опасности большой какой-то для наших компаний, которые летают по этим же маршрутам - потенциально они понятны, я не вижу», - сказал Артемьев, комментируя поддержанную вице-премьером Максимом Акимовым инициативу оператора аэропорта «Пулково» (ООО «Воздушные ворота северной столицы», ВВСС) о режиме «открытого неба».

«Все должно быть взаимно, все должно быть правильно. Но в любом случае приход конкуренции в обе стороны поможет и той стране, из которой по происхождению летают лоукостеры, и наоборот», - добавил глава ФАС.

Как сообщалось, вице-премьер **Акимов** поддержал инициативу по режиму «открытого неба» в петербургском аэропорту «Пулково». «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», - сообщил представитель вице-преьера.

С инициативой о либерализации международного авиасообщения выступил генеральный директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» Леонид Сергеев. По его мнению, введение седьмой свободы воздуха откроет Петербург для иностранных авиакомпаний-лоукостеров, которые развивают перевозки из хабов за пределами стран своей регистрации.

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», - приводил представитель **Акимова** его слова.

По словам директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светланы Петровой, которую цитировал 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 авиаперевозок.

ТАСС; 2019.09.18; ФАС НАСТАИВАЕТ НА ИЗМЕНЕНИИ МЕТОДИКИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ МАРШРУТОВ МЕЖДУ АВИАКОМПАНИЯМИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) будет добиваться изменения действующих принципов **Росавиации** по распределению маршрутов между авиакомпаниями, при которых большая часть направлений достается «**Аэрофлоту**». Об этом сообщил руководитель ФАС Игорь Артемьев в интервью телеканалу «Россия-24» в среду.

«Во-первых, перестать раздавать, как Росавиация, новые рейсы все в одну калитку, только в «Аэрофлот». Поэтому мы сейчас будем настаивать и настаиваем на изменении методики, соответствующей Росавиации, которая почему-то так любит «Аэрофлот», что все рейсы, которые появляются, и все слоты почему-то достаются «Аэрофлоту», за редким исключением», - сказал он, отвечая на вопрос, каким образом можно повысить конкуренцию на непопулярных направлениях.

Артемьев отметил, что по ряду маршрутов летает только «Аэрофлот», а на некоторых направлениях компания устанавливает слишком высокие цены на билеты, хотя не является на них единственным перевозчиком.

Глава ФАС сказал, что ведомство учитывает большую социальную нагрузку «Аэрофлота», связанную с перелетами на Дальний Восток и в Крым, где компания летает себе в убыток. «Но все равно им дают сверх того, чтобы компенсировать эти убытки», - подчеркнул он.

Артемьев высказал мнение, что необходимо расширять участие лоукостеров в авиаперевозках, в частности, увеличить количество компаний, осуществляющих такие рейсы между Россией и странами СНГ. «Сейчас же как фиксировано: одна компания с российской стороны, одна компания из страны СНГ - это очень плохо. Надо сделать по две, и цены будут другими», - пояснил он.

По его словам, допуск международных лоукостеров к полетам в РФ тоже может повысить конкуренцию на некоторых направлениях. «Я очень с большой радостью узнал о решении вице-премьера Акимов и о инициативе Пулково о том, чтобы туда допускать международные лоукостеры, это хорошо повлияет на цены. А опасности какой-то для наших компаний, которые летают по этим же маршрутам, я не вижу», - добавил Артемьев.

<https://tass.ru/ekonomika/6901537>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; «АЗИМУТ» НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ОМСК СО 2 НОЯБРЯ

Авиакомпания «Азимут» со 2 ноября начнет выполнять рейсы по маршруту Ростов-на-Дону - Омск и обратно, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Полеты будут осуществляться дважды в неделю. Вылеты из Ростова-на-Дону - по средам и субботам в 23:40, прибытие в Омск - по четвергам и воскресеньям в 06:20. Вылет в обратном направлении по четвергам и субботам в 07:15, прибытие в Ростов-на-Дону в 08:00. Время указано местное для каждого аэропорта.

В настоящее время прямое авиасообщение между городами отсутствует.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6900516>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА МЕТРО ДО «ВНУКОВО» НАЧНЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ

Строительство участка метро до аэропорта «Внуково» начнется до конца этого года, заявил журналистам в среду глава департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

«Уже до конца этого года мы планируем начать активные строительные работы на новом участке Калининско-Солнцевской линии от станции «Рассказовка» до аэропорта «Внуково», — сказал Бочкарев.

По его словам, работы планируется завершить в течение ближайших двух-трех лет.

«На этом участке будет две станции — «Пыхтино» и «Внуково» около самого аэропорта. Трассировка линии согласована с местными жителями», — добавил Бочкарев.

Ранее Бочкарев отмечал, что «желтую» линию московского метро планируется продлить до Внуково к 2022 году.

Как сообщалось, в январе 2019 года проект планировки нового участка Калининско-Солнцевской линии метрополитена от станции «Рассказовка» до станции «Внуково» был одобрен на заседании градостроительно-земельной комиссии Москвы. Протяженность участка составит 5,2 км, в его составе будут открыты две станции — «Пыхтино» и «Внуково» (последняя будет наземной и разместится на территории паркингов у одноименного аэропорта).

Ожидается, что пассажиропоток обеих станций в утренний «час пик» составит 10-12 тыс. человек. Мэр столицы Сергей Собянин отмечал, что ветка метро пройдет вдоль трассы «Аэроэкспресса» без захода в поселок Внуково.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/109935>

ТАСС; 2019.09.18; СТАПЕЛЬНАЯ СБОРКА ПЕРВОГО ОБРАЗЦА САМОЛЕТА ИЛ-96-400М ЗАВЕРШЕНА В ВОРОНЕЖЕ

Специалисты Воронежского авиастроительного объединения (ВАСО) завершили ступельную сборку первого опытного образца самолета Ил-96-400М. Об этом сообщила журналистам пресс-служба дивизиона транспортной авиации Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

«На ВАСО (входит в дивизион транспортной авиации ОАК) завершилась ступельная сборка первого опытного образца широкофюзеляжного дальнемагистрального пассажирского самолета Ил-96-400М. Это один из значимых технологических этапов создания нового авиалайнера, после которого агрегаты планера будут перемещены в цех окончательной сборки, где начнется финальная сборка воздушного судна», - говорится в сообщении пресс-службы ОАК.

К концу 2020 года планируется завершить строительство самолета, после чего он будет передан в ПАО «Ил» для наземных и летных испытаний. На 2021 год намечен первый полет опытного образца.

Ил-96-400М полностью состоит из российских комплектующих, на нем будут установлены двигатели отечественного производства ПС-90А1.

<https://tass.ru/ekonomika/6900418>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ 1,9 МЛРД РУБ. С КИТАЙСКОГО ПОДРЯДЧИКА

АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС») подало два иска к ООО «Петро-Хэуа» (Москва, российская структура китайской Haihua Industry Group) на общую сумму 1,899 млрд рублей, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

Исковые заявления на 1,774 млрд рублей и 125 млн рублей направлены в Арбитражный суд Крыма 16 и 17 сентября, соответственно. Они пока не приняты к производству, суть исков не раскрывается.

Между тем, ранее, 10 сентября, «Петро-Хэуа» подало в тот же суд иск к АО «МАС». Заседание по нему Арбитражный суд Крыма назначил на 22 октября. Суть претензий компании также не ясна, определение суда пока не опубликовано в картотеке арбитражных дел.

АО «Международный аэропорт «Симферополь» отказалось комментировать «Интерфаксу» иски. «Мы не то предприятие, которое обязано отчитываться перед вашей компанией. Делайте запрос на имя суда», - сказал представитель компании.

ООО «Петро-Хэуа» воздержалось от комментария.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах, в апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей. Около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% - кредиты банков.

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

По федеральной целевой программе (ФЦП) развития республики Крым и Севастополя предусмотрены порядка 12,6 млрд рублей на развитие симферопольского аэропорта.

В частности, в августе 2018 года началась реконструкция не используемой с 2000-х годов взлетно-посадочной полосы (ВПП-1).

Подрядчик работ не раскрывался, по информации осведомленного источника «Интерфакса», реконструкцией ВПП-1 занимается компания «Петро Хэуа».

Haihua Industry Group - одно из ведущих предприятий в сфере нефтегазовой, химической, металлургической и фармацевтической промышленности Китая. В России структура корпорации - ООО «Петро-Хэуа» уже реконструировала аэродромные сооружения и водосточно-дренажную сеть международного аэропорта «Калуга» (1,7 млрд рублей).

ВПП-1 в аэропорте Симферополя не эксплуатируется сейчас из-за недостаточной длины и прочности. Проект предусматривает удлинение полосы на 0,5 км: с 2,7 км до 3,2 км. Это позволит обеспечить эксплуатацию расчетных типов воздушных судов Boeing-777-300ER и классом ниже без ограничений.

В рамках проекта предусмотрена также установка новой радиомаячной системы, светосигнального оборудования по категории IIIA (высшая) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и строительство новых рулежных дорожек.

В настоящее время в аэропорту «Симферополь» эксплуатируется ВПП-2 длиной 3,7 км. Полоса построена в 1982 году в рамках его подготовки в качестве «Западного запасного аэродрома» для посадки космических кораблей «Буран». Согласно классификации ИКАО, полоса имеет категорию I (низшую).

В рамках ФЦП в крымском аэропорту будут также выполнены работы по строительству поверхностного стока очистных сооружений, новой аварийно-спасательной станции, контрольно-пропускных пунктов и реконструкция ограждения с оснащением техническими средствами охраны.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.18; ВС РФ ПОДДЕРЖАЛ ОТКАЗ РОСАВИАЦИИ СОГЛАСОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МУСОРОСОРТИРОВОЧНОЙ СТАНЦИИ У АЭРОПОРТА

Верховный суд (ВС) РФ в среду признал законным отказ тюменских чиновников от Росавиации согласовать строительство мусоросортировочной станции в пяти километрах от аэропорта Нижневартовска в Тюменской области, передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

Решения трех нижестоящих судов, признавших такой отказ незаконным, отменены. Судебная коллегия по экономическим спорам удовлетворила кассационную жалобу Тюменского территориального управления воздушного транспорта (Тюменское МТУ Росавиации).

Спор между управлением Росавиации и ООО «Коммунальник» возник из-за строительства мусоросортировочной станции в 5 км по прямой от аэропорта Нижневартовска. «Коммунальник» строит ее рядом со свалкой бытовых отходов, участок под которую он арендует у города. На тот момент приаэродромная территория, на которой особым образом регулируется размещение различных объектов, еще не была установлена.

В марте 2019 года суд признал незаконным разрешение на строительство станции, выданное администрацией Нижневартовска, однако оно продолжается, говорится в материалах дела. До этого, в январе 2018 года, управление Росавиации отказалось согласовывать такое соседство с аэропортом, опасаясь, что станция будет способствовать массовому скоплению птиц, и это негативно повлияет на безопасность полетов.

Управление сочло неэффективными предложенные меры по обеспечению безопасности и заявляло о наличии на полигоне несортируемых бытовых отходов, «в том числе пищевые,

от убоя скота, что может являться источником привлечения птиц». «Пересыпка, утрамбовка полигона невозможны в виду того, что полигону 44 года, акустическое отпугивание птиц неэффективно», - приводится позиция управления в материалах дела. Однако «Коммунальник» настаивал, что это не так, и станция не может способствовать массовому скоплению птиц, так как там нет отходов, привлекающих внимание птиц. Все работы на объекте производятся в закрытых помещениях, полностью исключая возможность попадания орнитофауны на территорию объекта.

В результате три судебных инстанции встали на сторону «Коммунальника». По их мнению, опасения чиновников Росавиации «носят предположительный характер», а при выдаче отказа в согласовании строительства они не знали, какие отходы планируется сортировать на этом объекте.

Это решение Тюменское МТУ Росавиации обжаловало в ВС РФ. Оно ссылалось на то, что строительство объектов в пределах приаэродромной территории должно проводиться по согласованию с собственником аэродрома. А выданное администрацией города Нижневартовска разрешение на строительство мусоросортировочной станции суд в марте 2019 года признал незаконным, как раз из-за отсутствия согласования с собственником аэродрома - АО «Нижневартовскавиа».

Представители от Росавиации на заседание в ВС РФ не пришли - спорить представителю «Коммунальника» было не с кем. Он повторил позицию компании о том, что мусоросортировочная станция не представляет никакой опасности и не будет способствовать скоплению птиц, так как технологический процесс предусматривает сортировку отходов в закрытом помещении. «Приезжает транспортное средство, разгружается, уезжает, двери закрываются. То есть невозможно попадание туда каких-либо птиц или грызунов», - объяснял он. Кроме того, по его словам, на этой станции планировалось сортировать лишь промышленные отходы, которые не представляют какой-либо пищевой ценности.

«Мы представили полный пакет документов, который только возможен. И считаем, что нижестоящие суды вынесли законное решение», - подчеркивал представитель «Коммунальника».

Однако эти решения не восстановили прав «Коммунальника», посетовал его представитель, так как Тюменское МТУ Росавиации в ноябре 2018 года повторно отказалось согласовывать размещение станции. И суд первой инстанции вновь встал на сторону компании, а не чиновников. Апелляция еще не успела рассмотреть этот спор.

После непродолжительного совещания судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ отменила решения трех нижестоящих судов, и отказала «Коммунальнику» в удовлетворении его требований.

Тема борьбы с птицами вблизи российских аэропортов актуализировалась после инцидента с самолетом А321 авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), который в августе 2019 года совершил жесткую посадку в кукурузном поле в Раменском районе Московской области после столкновения со стаей чаек. Тогда все пассажиры и члены экипажа остались в живых.

[Вернуться в оглавление](#)