



Ежедневный мониторинг СМИ

04 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.10.03; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ МОНИТОРИНГА СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЕФИЦИТ ГРАЖДАНСКИХ ПИЛОТОВ В РФ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС И РЖД ДО 2026Г НЕ ПЛАНИРУЮТ ОТСТУПАТЬ ОТ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В Ж/Д ОТРАСЛИ.....	6
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 03.10.2019 09:19; ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ: СКВОЗЬ ВРЕМЯ В БУДУЩЕЕ»	9
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.04; ТРАНСПОРТУ ПРИПОМНИЛИ ИСТОРИЮ; В ЦЕНТРАЛЬНОМ МУЗЕЕ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ ОТКРЫЛАСЬ ОТРАСЛЕВАЯ ВЫСТАВКА	9
КОММЕРСАНТЪ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.10.04; В ОЧЕРЕДЬ ЗА СУБСИДИЕЙ; ГУММИД ОКОНЧАТЕЛЬНО ПРОИГРАЛ ИСК ПО «СТРЕЛКЕ», НО ДЕНЕГ В БЮДЖЕТЕ ГОРОДА НЕТ.....	10
ГУДОК; ТИМУР БЕК; 2019.10.03; МИНТРАНС РФ УТВЕРДИЛ ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЕДОМСТВА НА 2019 - 2024 ГОДЫ	11
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.10.03; ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ПОДВЕЛИ НА ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ.....	12
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.04; СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ НЕ ПЕРЕВАЛИВАЕТСЯ В БЮДЖЕТ; ПРОЕКТ НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАН ПО КОНЦЕССИИ	14
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.10.03; РЫНОК НУЖДАЕТСЯ В УСЛУГАХ; КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА – ФОРМИРОВАНИЕ К 2024 ГОДУ ОПОРНОЙ СЕТИ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ МОЩНОСТЬЮ НЕ МЕНЕЕ 51,6 МЛН ТОНН.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ПРОЕКТ ПЕРЕХОДА НА САХАЛИН ЗАВИСИТ ОТ ПАРАМЕТРОВ «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ РЖД, НО ПО НИМ РЕШЕНИЯ НЕТ	18
ТАСС; 2019.10.03; ВЛАСТИ КУЗБАССА ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ ДЛЯ СВЯЗИ С РЕГИОНАМИ СИБИРИ И ЗАБАЙКАЛЬЯ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ НА ВЫДЕЛЕНИЕ В 2020-21ГГ ИЗ БЮДЖЕТА 26,5 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ТРУТНЕВ ПОТРЕБОВАЛ ОТ ВЛАСТЕЙ ВЛАДИВОСТОКА РЕМОНИРОВАТЬ ДОРОГИ, А НЕ «РЕСТАВРИРОВАТЬ ЯМЫ»	23
ТАСС; 2019.10.03; ЖИТЕЛИ БЛАГОВЕЩЕНСКА НАЗВАЛИ 60 УЧАСТКОВ ДОРОГ ДЛЯ РЕМОНТА.....	23
ТАСС; 2019.10.03; КАРЕЛИЯ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	24
ТАСС; 2019.10.03; ГУБЕРНАТОР: МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН НАЦПРОЕКТА ПО ДОРОГАМ ЗА 2019 ГОД.....	24

ТАСС; 2019.10.03; В МОНОГОРОДЕ НА СТАВРОПОЛЬЕ ОБНОВИЛИ ДОРОГИ НА ПЯТИ УЛИЦАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	25
ТАСС; 2019.10.03; РЕМОНТ ДОРОГ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ИДЕТ БЕЗ ОТСТАВАНИЯ ОТ ГРАФИКА	25
ТАСС; 2019.10.03; ВЛАСТИ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ УПРАВЛЕНИЕ ПО КОНТРОЛЮ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ.....	26
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.04; ФАС ХОЧЕТ ЗАСТАВИТЬ ИНВЕСТОРОВ ВКЛАДЫВАТЬ БОЛЬШЕ СВОИХ ДЕНЕГ В ГОСПРОЕКТЫ; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА ИЗ-ЗА ЭТОГО ТОЛЬКО ВЫРАСТУТ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ.....	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2019.10.03; КАК НЕ ИСПОРТИТЬ «ЛИЦО» НАЦПРОЕКТА В БАШКОРТОСТАНЕ ЗАВЕРШИЛСЯ ФОРУМ «ТРАНСПОРТ УРАЛА»	28
РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; РОССИЯ ОТКРЫТА К РАБОТЕ ПО СОЗДАНИЮ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА	30
РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; ПУТИН РАССКАЗАЛ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ЕВРАЗИЙСКИХ ТОРГОВЫХ МАРШРУТОВ	31
РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; РОССИЯ И КИТАЙ АКТИВИЗИРУЮТ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»	31
ТАСС; 2019.10.03; ПУТИН ПОРУЧИЛ ОКАЗАТЬ ВСЕСТОРОННЮЮ ПОМОЩЬ ПОЖИЛЫМ И ИНВАЛИДАМ, ПОСТРАДАВШИМ ОТ ПАВОДКОВ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; АНАЛОГ РОССИЙСКОЙ ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» БУДЕТ СОЗДАН В УЗБЕКИСТАНЕ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; БЕЛАЗ ХОТЕЛ БЫ ПРОДЛЕНИЯ МОРАТОРИЯ НА ПОШЛИНЫ НА Ж/Д КОЛЕСА ИНТЕРПАЙПА ПОСЛЕ ИЮНЯ 2020 Г	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ЕБРР ВЫДЕЛИТ \$60 МЛН КРЕДИТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО В ГРУЗИИ ТОННЕЛЯ ЧЕРЕЗ КРЕСТОВЫЙ ПЕРЕВАЛ	35
ТАСС; 2019.10.03; ПОЕЗДКИ ПО РЕГИОНУ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ В КАРЕЛИИ БЛАГОДАРЯ НОВЫМ АВТОБУСАМ	35
ТАСС; 2019.10.03; ЭКСПЕРТ: ГЧП В ТРАНСПОРТЕ РАЗВИВАЕТСЯ В РЕГИОНАХ ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА	36
ГУДОК; АНДРЕЙ ВАЛЕНТИНОВ; 2019.10.03; ДВЕ «УНИВЕРСИТЕТСКИЕ СУББОТЫ» В ОДИН ДЕНЬ.....	37
РБК AUTONEWS; 2019.10.03; ЗА И ПРОТИВ: ПОЧЕМУ НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ +20 КМ/Ч НЕЛЬЗЯ ОТМЕНЯТЬ	38
РБК+; 2019.10.02; БУДУЩЕЕ ТАКСИ; О ТОМ, ЧТО БУДЕТ ВЛИЯТЬ НА РЫНОК ЛЕГКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, РБК+ РАССКАЗАЛИ ЭКСПЕРТЫ ОТРАСЛИ.	39
РБК+; МАРИЯ ПОПОВА; 2019.10.02; ПАССАЖИР ГОЛОСУЕТ РУБЛЕМ.....	40
ТАСС; 2019.10.03; АВТОМОБИЛЯМ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ БЕСПЛАТНО ЕЗДИТЬ ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ.....	42
ТАСС; 2019.10.03; АВТОМОБИЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНАСТЯТ ТАХОГРАФАМИ.....	43
ТАСС; 2019.10.03; КРЭТ И ФИЦ ЗАЙМУТСЯ РАЗВИТИЕМ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	43
ТАСС; 2019.10.03; В МВД ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ИНИЦИИРОВАЛИ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ЛИМИТА СКОРОСТИ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.10.04; НА ЭКРАНЕ В «ЕРЕВАНЕ»; В СТОЛИЧНОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ЗАРАБОТАЛ ЕДИНЬИЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР	45

ТАСС; 2019.10.03; СОБЯНИН ОТКРЫЛ ЕДИНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР МЕТРО НА СЕВЕРЕ МОСКВЫ	45
АВТО ВЕСТИ; 2019.10.03; ПЕРЕДВИЖНЫЕ КАМЕРЫ: ТОЧНЫЕ АДРЕСА РАССЕКРЕЧЕНЫ, А ОСОБЫЕ ЗНАКИ ПРЕДУПРЕДЯТ	47
ТАСС; 2019.10.03; СТАНЦИИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	47
РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; ГУБЕРНАТОР БУРКОВ ДОБИВАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА ОМСКА	48
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.04; МЕТАЛЛУРГИ ВЪЕЗЖАЮТ В ДЕПО; СТРУКТУРА АНАТОЛИЯ СЕДЫХ КУПИЛА ВАГОНРЕМОНТНУЮ КОМПАНИЮ	49
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.10.04; РСПП ПРЕДЛАГАЕТ НЕ СПЕШИТЬ С ПЕРЕВОДОМ ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ; СНАЧАЛА НУЖНО ДОКАЗАТЬ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ТАКОГО ПЕРЕХОДА, СЧИТАЮТ В СОЮЗЕ	50
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.10.04; КУБИЧЕСКИЕ КИЛОМЕТРЫ: РФ ВОССТАНОВИТ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОСТРОВА СВОБОДЫ; МОСКВА И ГАВАНА ДОГОВОРИЛИСЬ О ДАЛЬНЕЙШЕМ НАРАЩИВАНИИ ТОРГОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА	51
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ УСТАНОВИТЬ ЛЬГОТЫ НА Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ В КРЫМУ С 2020Г НА 11 ЛЕТ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; РЖД В ДЕКАБРЕ ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В ПЕТРОЗАВОДСК, ПЕНЗУ И БРЯНСК	53
ТАСС; 2019.10.03; РЖД ПРОДАЛИ ВАГОНРЕМОНТНУЮ «ДОЧКУ» ЗА 8,65 МЛРД РУБЛЕЙ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА ТРЕТЬ ЗА СЧЕТ УГЛЯ И НЕФТЕПРОДУКТОВ	54
ТАСС; 2019.10.03; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В ГРАНИЦАХ МЖД СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ ВДВОЕ С НАЧАЛА 2019 ГОДА	54
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2019.10.03; КРУИЗЫ ВОЗРОЖДАЮТСЯ ПАССАЖИРСКИЙ ЛАЙНЕР «МУСТАЙ КАРИМ» СПУЩЕН НА ВОДУ НА НИЖЕГОРОДСКОМ ЗАВОДЕ «КРАСНОЕ СОРМОВО»	54
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.10.03; ВЫСОКАЯ НАГРУЗКА ЛОЖИТСЯ НА РЕКИ ИМЕННО ПО НИМ ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ДОСТАВКА ГРУЗОВ В СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ СТРАНЫ	55
РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО; 2019.10.03; В РОССИИ СОЗДАДУТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА ПОЛЕТОВ ДРОНОВ КОМУ ОНА НУЖНА И КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ	58
ПРАЙМ; НАТАЛЬЯ КАРНОВА; 2019.10.03; БЕСПИЛОТНИКАМ В РОССИИ МОГУТ «ПОДРЕЗАТЬ КРЫЛЬЯ»	60
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.04; КОМПЕНСАЦИИ ПОВИСЛИ В ВОЗДУХЕ; АВИАКОМПАНИИ ТРЕБУЮТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ПОТЕРЬ ОТ ЗАКРЫТИЯ ГРУЗИИ	61
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.10.04; ТБИЛИССИМО: ГРУЗИЯ ЖДЁТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ; В МОСКВЕ СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ РАССМОТРЕНИЕ ДАННОГО ВОПРОСА	62
ИЗВЕСТИЯ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.04; ПЕРЕЛЕТНЫЕ ТОННЫ: ГОСКОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ АВИАТОПЛИВА	

Министерство транспорта РФ

УСИЛЯТ; ПОРУЧИТЬ ПРОВЕРКИ КЕРОСИНА ХОТЯТ РОССТАНДАРТУ, ОТВЕЧАЮЩЕМУ ЗА БЕНЗИН И ДИЗЕЛЬ	64
ТАСС; 2019.10.03; ЭКСПЕРТЫ: НУЛЕВОЙ НДС НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ В РОССИИ ПОВЫСИТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, НО НЕ СНИЗИТ ЦЕНЫ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ГЕНДИРЕКТОРА ОПЕРАТОРА ПСКОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПСКОВАВИА» СМЕНИЛ ЕГО ЗАМЕСТИТЕЛЬ	68
ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; BOEING ОТДАЕТ ПРИОРИТЕТ КОНТРОЛЮ РАСХОДОВ И СРОКОВ В УЩЕРЬ БЕЗОПАСНОСТИ - ИНЖЕНЕР	69
ВЕСТИ; 2019.10.03; НА ОСТРОВ КИЖИ И В СЕННУЮ ГУБУ ЖИТЕЛЕЙ КАРЕЛИИ ДОСТАВИТ ВЕРТОЛЕТ.....	69

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.10.03; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ МОНИТОРИНГА СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ

Минтранс РФ разработал механизм мониторинга стоимости авиабилетов, реализованных, в том числе по динамическому ценообразованию (стоимость такого билета устанавливается автоматически, в зависимости от ряда факторов - загрузки самолета, даты вылета и др.). Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в кулуарах выставки «Транспорт России».

«Мы сделали несколько в этом смысле шагов», - сказал он, отвечая на вопрос о том, выработал ли **Минтранс** меры по сдерживанию роста стоимости авиабилетов.

«Во-первых, мы сверились с точки зрения подходов, которые используются для мониторинга цен на билеты, мониторинга по году - соотношение роста, условно говоря, периода текущего года к соответствующему периоду предыдущего года - для того, чтобы иметь возможность отвечать на вопрос, а насколько мы выросли по отношению к соответствующему периоду прошлого года. Мы выработали подходы к мониторингу цен на каждый конкретный рейс с применением механизмов динамического ценообразования», - добавил министр.

Дитрих отметил, что этот механизм был рассмотрен и на внутриведомственных совещаниях, «с ведущими авиакомпаниями поговорили о том, как они, собственно говоря, к ним относятся, с Федеральной антимонопольной службой, которая осуществляет в целом мониторинг ценовой политики авиакомпаний и конкретных выбросов по ценам на билеты». «Собственно, вся эта работа на сегодняшний момент проведена. Мы сейчас занимаемся обобщением, будем докладывать руководству, как намечали», - заключил он.

В начале сентября **Дитрих** сообщил журналистам, что **Минтранс** в сентябре готовится представить новый комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиабилетов. По его словам, **Минтранс** постарается, чтобы в итоге увеличение цены не превысило инфляцию.

Начальник департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлана Петрова говорила журналистам, что стоимость авиабилетов в первом полугодии 2019 года выросла на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. 4 сентября перед выступлением на Госсовете президент РФ **Владимир Путин** обратил внимание главы «Аэрофлота» Виталия Савельева, что рост цен на авиабилеты в РФ в этом году опережает инфляцию.

<https://tass.ru/ekonomika/6958340>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-virabotal-mehanizm-monitoringa-tsen-na-aviabileti-na-otdelnie-reisi-2019-10-03/>

<https://ria.ru/20191003/1559391896.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЕФИЦИТ ГРАЖДАНСКИХ ПИЛОТОВ В РФ

Минтранс прогнозирует, что в ближайшие пять лет в гражданской авиации РФ будет наблюдаться дефицит командиров воздушного судна (КВС).

«С учетом планируемого роста перевозок, а мы традиционно растем где-то на 12% в год, отрасли авиаперевозок в России, даже с учетом увеличения объемов выпуска российскими вузами, все равно в период этого пятилетнего срока будет не хватать пилотов», - заявил журналистам глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих** в кулуарах выставки «Транспорт

России. Сквозь время - в будущее». Так он объяснил решение **Минтранса** продлить еще на пять лет постановление правительства о возможности найма российскими авиакомпаниями иностранных КВС.

«Порядка 900 человек - это наш прогноз потребности, около 780 - выпускают наши вузы в этот период времени. Поэтому какой-то дефицит, возможно, все равно будет наблюдаться», - уточнил министр.

Российские авиакомпании получили право трудоустраивать иностранцев на должности КВС (общая для отрасли годовая квота - 200 человек) с 2014 года. Такая мера вводилась для борьбы с дефицитом командиров в РФ. Если компании не выбирают квоту в течение года, оставшиеся позиции могут использоваться в следующем. В этом году действие постановления заканчивается.

При этом еще в мае **Минтранс** начал подготовку изменений в постановление, предложив урезать квоту с 200 до 100 человек в год. Вопрос о продлении документа в такой редакции рассматривался на прошлом заседании правительства.

«На самом деле за весь период работы этой нормы закона квота по 200 иностранных пилотов в год была задействована только в 28 случаях: 28 иностранных пилотов были привлечены в разные годы действия этой нормы. Она в большей степени применяется, когда в тех или иных ситуациях не могут быть подобраны по тем или иным причинам российские пилоты соответствующего опыта и квалификации», - прокомментировал **Дитрих**.

«С другой стороны, поскольку рынок этих пилотов является уже по сути международным - выпускников наших училищ, КВС российских авиакомпаний - их часто перетягивают к себе иностранные авиакомпании. Собственно говоря, мы бы хотели тоже иметь возможность использовать эту норму и в дальнейшем. Опять же, повторю, только в тех случаях, когда мы не можем отыскать соответствующих российских пилотов должной квалификации», - сказал министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6958337>

<https://ria.ru/20191003/1559392967.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС И РЖД ДО 2026Г НЕ ПЛАНИРУЮТ ОТСТУПАТЬ ОТ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В Ж/Д ОТРАСЛИ

Министерство транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» в период до 2026 года не намерены отступать от утвержденной политики по индексации железнодорожных тарифов, заявляют в ведомстве.

«РЖД и **Минтранс** относятся к выработанной сегодня тарифной политике, утвержденной в программных документах, очень взвешенно и разумно», - заявил журналистам глава **Минтранса Евгений Дитрих** в кулуарах церемонии открытия выставки «Транспорт России. Сквозь время - в будущее».

«Все те творческие идеи, которые в разных кругах бытуют сейчас в отношении того, что тарифная политика могла бы быть каким-то образом модифицирована, относятся к периоду за 2025 г., когда та, сегодня принятая, согласованная в муках всеми сторонами тарифная политика, закончится», - сказал он, отвечая на вопрос, предлагают ли РЖД дополнительные надбавки или индексацию к базовому повышению ж/д тарифов в 2020 г.

«За это время мы надеемся, что какие-то возможные предложения по модификации (тарифной политики - ИФ) могут быть выработаны. На сегодняшнем этапе никаких резких или мягких изменений мы не предлагаем», - подчеркнул чиновник.

«У нас «инфляция минус 0,1 (процентных пункта - ИФ)» зафиксирована. Соответственно, она и будет применяться, как мы и обещали. Это важно и для тех, кто планирует перевозки, производственные мощности свои. Важно понимать долгосрочность этой тарифной политики. Мы ее будем придерживаться», - заявил **Дитрих**.

Как сообщалось ранее, в прошлом году правительство РФ утвердило решение о том, что до 2025 г. индексация грузовых железнодорожных тарифов будет рассчитываться по принципу «инфляция минус» на основе макропрогноза министерства экономического развития РФ. Конкретный уровень повышения представляет собой среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - минус 0,1 п.п. По последним расчетам Минэкономразвития, рост грузовых тарифов по такой формуле в 2020 г. составит 3,5%, в 2021 г. - 3,7%, в 2022 г. - 3,6%, в 2023 г. - 3,8%, в 2024 г. - 3,9%.

Также на 2019-2025 гг. в базе тарифа сохранена целевая 2%-ная надбавка, вводимая на 2017 г. для дополнительного финансирования капитального ремонта пути: то есть фактически из базы расчета тарифов ее было решено не исключать. Кроме того, к базовой индексации в 2018 г. была введена еще одна дополнительная, 1,5%-ная надбавка, призванная компенсировать расходы владельцу инфраструктуры (на большей части РФ это РЖД), связанные с корректировкой налогового законодательства. Она будет действовать до 2022 г. Помимо этого, в 2019 г. в тарифный прейскурант также были перенесены 8%-ная надбавка на экспортные перевозки грузов (за исключением алюминия и «нефтянки») и 6%-ная - на возврат порожних вагонов.

НА АНАЛОГИЧНЫХ ПОЗИЦИЯХ

Ранее в интервью «Коммерсанту» генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров выразил мнение, что традиционных для осени дискуссий о тарификации грузовых железнодорожных перевозок в 2020 г. может не быть, поскольку принятые в прошлом году решения покрывают потребности долгосрочной программы развития (ДПР) компании. «В этом году я не могу сказать, что тарифная кампания вообще будет», - сказал он.

«В ходе дебатов, которые предшествовали подписанию нашей ДПР были приняты очень сложные, но сбалансированные решения. Они отражены в программе. С Федеральной антимонопольной службой и с потребителями мы договорились, что тарифы зафиксированы в рамках ДПР до 2026 г. по принципу «инфляция минус» и будем этого придерживаться. (...) Дискуссии об увеличении тарифа - наверное, ключевой момент - мы не поднимаем. Мы считаем, что все решения приняты. И всем участникам их просто нужно выполнять», - пояснил он.

При этом введенные ранее надбавки к базовому ж/д тарифу, по словам главы РЖД, «родились не на пустом месте и как раз сделали ДПР сбалансированной». «Изменились внешние условия, причем не за один день, а постепенно, и мы должны были эти изменения зафиксировать на более длительный период», - сказал топ-менеджер.

«Вопросы по экспортным надбавкам тоже обсуждались: дискутировали, какие направления движения нужно стимулировать. Расчеты делались, в том числе, исходя из изменения стоимости валюты, конъюнктуры рынка. Все пришли к выводу, что баланс правильный», - отметил Белозеров. «Мы все время говорим о балансе интересов, а не о том, что нужно «Российским железным дорогам». И понимаем, что должны не выбиваться и создавать условия (для развития клиентов - ИФ). Мы полностью придерживаемся позиции, что решения должны быть долгосрочными, понятными, взвешенными. Поэтому сейчас считаем невозможным говорить об изменении тарифов в рамках ДПР», - подчеркнул генеральный директор РЖД.

«Мы считаем, что договоренности нужно выполнять. В течение этого года произошел ряд изменений. Изменились направления движения по сети, изменилась конъюнктура, не очень хорошо обстоят дела с экспортной продукцией, у нас меняется структура перевозки нефтяных грузов... Несмотря на это, мы обязаны выполнять программу и не менять ни тарифной, ни другой составляющей», - добавил топ-менеджер.

ЗА ГОРИЗОНТОМ

При этом в интервью газете Белозеров дал понять, что, по его мнению, новую версию тарифного прейскуранта грузовых железнодорожных перевозок в РФ нужно делать после 2026 г. и более индивидуальной для каждой группы отправителей. «Нам постоянно говорят: вы все делаете в последний момент. Сейчас мы предлагаем системные, стратегические решения за пределами ДПР. То есть с 1 января 2026 г.», - заявил глава РЖД.

«Прейскурант устарел: изменились технологии, изменились страна, месторасположение грузов, направления перевозки. Многие тарифные схемы были выстроены исходя из системы перекрестного субсидирования отдельных перевозок. Соответственно, требуется их уточнить, и такую работу нужно, с нашей точки зрения, вести постоянно. До 2025 года модель сбалансирована, и менять ее нецелесообразно. Если, конечно, не произойдет каких-то объективных изменений, но в этом случае, наверное, будут приняты соответствующие законодательные решения, которые в рамках ДПР придется оценить и дать им какое-то ценовое или иное осмысление», - сказал он.

«Сегодня мы многие вещи заказываем в электронном виде, в несколько кликов. Прейскурант должен работать так же, по принципу электронного калькулятора, на котором в ответ на запрос «перевезти из точки «А» в точку «В» появляется стоимость. Мы для себя видим, что калькулятор будет автоматически рассчитывать тариф на перевозку конкретного груза по конкретному маршруту с учетом дополнительных потребностей клиента», - отметил топ-менеджер.

«Прейскурант должен стать проще и, в то же время, обеспечивать индивидуальный подход к каждому потребителю. Когда мы идем от средней цены, это не всегда точно отражает ситуацию. Разные участки дорог отличаются по ряду параметров, по затратам на их содержание. Мы более определенно сможем сказать: этот маршрут выгодный, этот невыгодный, здесь нужно за одну и ту же продукцию заплатить чуть больше, а там меньше», - заявил он.

Другими словами, тариф должен быть поставлен и в зависимость от конкретного участка инфраструктуры, а не только от километража, веса и характера груза. «Конкретная стоимость выставляется на конкретный участок. Москва - Санкт-Петербург, например, или любой другой. То есть не в целом «3,5 тыс. км от Москвы», а детальный расчет. Мы смогли бы более четко давать скидки», - сказал Белозеров.

ПРАВИЛА И ИСКЛЮЧЕНИЯ

В этой связи он напомнил, что у компании есть ряд предложений по изменению подходов к образованию прейскуранта при транспортировке металла и сырья для него. «Исторически все перевозила железная дорога, и на этом строились тарифные схемы: дешевое сырье и дорогая готовая продукция. Все это регулировалось Госпланом. Сегодня из-за высокой стоимости перевозки черных металлов они уходят на автотранспорт, мы проигрываем в конкуренции, нам остается дешевое сырье. Формируется дисбаланс: мы обязаны везти сырье, а обязательств, что нам отдадут металл для перевозки, нет, - возникает тарифный разрыв, перекрестное субсидирование», - заявил глава РЖД.

«Мы предлагаем это перекрестное субсидирование внутри металлургической отрасли «схлопнуть». РЖД - перевозчик и не должно брать на себя риски перекрестного субсидирования. Я в свое время не понимал, почему металл уходит на автодорогу, почему несколько тысяч километров его выгоднее везти грузовиками. Мне говорили, что прейскурант железной дороги невыгодный. Теперь я это вижу - так давайте выровняем. И тогда металл будет везти по железным дорогам гораздо дешевле. Да, поднимется стоимость сырья. Но при этом нагрузка на потребителей не увеличится - вся операция выйдет в ноль», - сказал он.

«Металл у нас относится к III классу с самой высокой стоимостью перевозки. Мы считаем, что эту цифру нужно снижать. Мы могли бы и еще немного снизить тарифы на грузы II класса, при этом поднять на грузы I класса - там, где перевозка осуществляется

ниже полной себестоимости. У нас зачастую возникает парадокс: чем больше мы везем, тем ниже доходность», - сказал топ-менеджер.

При этом, правда, он согласился с «важностью вопроса» о том, что такие тарифные решения повлияют на компании, которые торгуют преимущественно рудой и не продают конечный продукт. «По ряду направлений так действительно исторически сложилось. Мы считаем, что в этих случаях нужно создать максимально комфортные условия по использованию существующих производств, предусмотреть механизмы хеджирования рисков. Но если мы оставляем существующий тарифный подход, то развиваться месторождения будут исходя из транспортной составляющей, а нам нужно, чтобы каждый инвестор четко понимал, какими будут его затраты на перевозку», - заявил Белозеров.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-ne-planiruet-menyat-tarifi-v-platskarte-RZHD-do-2025-goda--2019-10-03/>

<https://tass.ru/ekonomika/6958349>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 03.10.2019 09:19; ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ: СКВОЗЬ ВРЕМЯ В БУДУЩЕЕ»

В: Легендарный автомобиль «Руссо-Балт», первый российский паровоз и уникальные авиационные двигатели могут увидеть посетители выставки «Транспорт России: сквозь время в будущее». Она открылась в Москве и приурочена к 210-летию министерства транспорта России. Проект рассказывает о важнейших вехах развития инфраструктуры страны: создании Транссибирской магистрали, освоении Арктики, начале эры реактивной авиации, строительстве БАМа. Среди экспонатов фотографии и документы.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Эта экспозиция позволяет глубже погрузиться в то самое время, когда транспорт только начинался, когда все развивалось, когда, собственно, почувствовать дух того времени, когда все это зарождалось, строилось энтузиазмом людей увлеченных, энтузиазмом тех, кто смотрит в будущее.

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.04; ТРАНСПОРТУ ПРИПОМНИЛИ ИСТОРИЮ; В ЦЕНТРАЛЬНОМ МУЗЕЕ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ ОТКРЫЛАСЬ ОТРАСЛЕВАЯ ВЫСТАВКА

В среду в Государственном центральном музее современной истории России прошло торжественное открытие выставки «Транспорт России. Сквозь время - в будущее».

Оно приурочено к 210-летию транспортного ведомства и отраслевой системы профессионального образования.

Выставочно-просветительский проект «Транспорт России. Сквозь время - в будущее» организован **Минтрансом**. На выставке представлено 329 экспонатов - документы, фотографии, образцы техники и форменной одежды, нагрудные знаки. Их помогали собирать отраслевые музеи, в частности Центральный музей железнодорожного транспорта России и Музей истории РУТ (МИИТ).

В церемонии открытия выставки приняли участие помощник президента России **Игорь Левитин**, министр транспорта **Евгений Дитрих**, министр культуры Владимир Мединский.

«Экспозиция позволяет глубже погрузиться в то время, когда транспорт в стране только начинал развиваться и никто не знал, каким он будет завтра. Это дань традициям, зародившимся более 200 лет назад, и тем людям, которые прикладывали усилия для совершенствования транспортной системы государства», - сказал **Евгений Дитрих**.

Выставка охватывает основные вехи развития транспортного комплекса России за последние 210 лет, начиная с подписания Александром I манифеста об учреждении первого в истории страны единого органа управления транспортом - Управления водяных

и сухопутных коммуникаций, а также открытия первого отраслевого учебного заведения - Корпуса инженеров путей сообщения (ныне - Петербургский госуниверситет путей сообщения Императора Александра I).

Посетители смогут ознакомиться с информацией о появлении в России первой железной дороги общего пользования, становлении отечественного воздухоплавания, строительстве первой очереди Московского метрополитена, сооружении БАМа и Транссиба, героическом труде работников транспортной отрасли в годы Великой Отечественной войны. Отдельный блок посвящен современному состоянию отрасли: представлены макеты транспортной техники последних лет (например, модель электропоезда «Ласточка»). Залы оборудованы интерактивными мультимедийными средствами, позволяющими получить подробную информацию об экспонатах.

На выставке, которая открыта до 3 ноября, ежедневно будут проводиться образовательные мероприятия. Так, преподаватели РУТ (МИИТ) прочитают 60 лекций по транспортной тематике, а студенты университета, в свою очередь, выступят в качестве экскурсоводов. Кстати, в течение работы выставки вход в Музей современной истории России будет бесплатным.

«Хотелось бы, чтобы эту выставку посетили как можно больше молодых людей, чтобы они своими глазами увидели, как интересно работать на транспорте и насколько эта отрасль важна для России. Работа миллионов профессионалов-транспортников - бесценна, ведь транспорт скрепляет всю нашу необъятную страну», - подчеркнул Владимир Мединский.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1479589>

КОММЕРСАНТЪ # НИЖНИЙ НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.10.04; В ОЧЕРЕДЬ ЗА СУБСИДИЕЙ; ГУММИД ОКОНЧАТЕЛЬНО ПРОИГРАЛ ИСК ПО «СТРЕЛКЕ», НО ДЕНЕГ В БЮДЖЕТЕ ГОРОДА НЕТ

МКУ «Главное управление по строительству метрополитена мостов и дорожных сетей Нижнего Новгорода» (ГУММИД) проиграло во всех трех судебных инстанциях дело о взыскании 634,5 млн руб. долга за строительство станции метро «Стрелка». Право их требования еще в конце мая получило ООО «Проектное бюро «Инженер»» по переуступке от предбанкротного генподрядчика. В ГУММИД пока не получили исполнительный лист от взыскателя, а денег в городском бюджете все равно нет - в правительстве РФ с начала года не могут решить, стоит ли возвращать Нижнему Новгороду 645 млн руб. неизрасходованной целевой субсидии на строительство метро. Из нее предполагается погасить долг кредитору, за которым стоит банк, но без денег до сих пор сидят обманутые нижегородские субподрядчики стройки, которым должны более 100 млн руб.

Арбитражный суд Волго-Вятского округа окончательно отказал городскому заказчику строительства метро ГУММИД в удовлетворении его кассационной жалобы по взысканию крупного долга за строительство станции метро «Стрелка» в 2015-2018 годах. Напомним, осенью прошлого года генподрядчик стройки ООО СК УС-620, находясь в предбанкротном состоянии после ввода станции и задолжав около 150 млн руб. нижегородским субподрядчикам и своим рабочим, уступил право требования долгов ГУММИД аффилированному ООО «Проектное бюро «Инженер»» (зарегистрировано в подмосковном Серпухове). В свою очередь «Инженер» взыскал с ГУММИД 634,5 млн оплаты за дополнительные работы, которых не было в проекте, но они были необходимы. Городской заказчик долго оспаривал это решение и экспертизу по делу, настаивал на привлечении к спору «Стройконтроля-2018» - организации, надзиравшей за стройками стадионов и инфраструктуры к чемпионату мира по футболу. По мнению ответчика, контролирующая сметы и стройку организация должна была высказать свое мнение, но суды ее не привлекли. Однако все судебные инстанции признали, что ГУММИД должен

выплатить этот долг по переуступке ООО ПБ «Инженер», не отвечавшей за стройку «Стрелки».

В ГУММиД сообщили, что пока исполнительный лист по взысканию 634,5 млн от ООО ПБ «Инженер» не поступал (хотя право его подачи появилось у взыскателя еще в конце мая после решения апелляции). Впрочем, таких денег на счете муниципального заказчика все равно нет. Напомним, для завершения в 2018 году стройки станции метро губернатор Глеб Никитин добился выделения целевой субсидии 645,5 млн руб. из резервного фонда правительства РФ. Нижегородская область перечислила эти федеральные средства в бюджет Нижнего Новгорода. Однако в конце 2018 года их пришлось вернуть обратно в российскую казну как неиспользованные. С начала 2019 года региональные власти пытаются повторно получить для Нижнего Новгорода эту субсидию, из которой предполагается оплатить долг за «Стрелку». Однако до сих пор в правительстве РФ решение по этой сумме не принято. В пресс-службе областного правительства лишь сообщили, что министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** было направлено обращение о выделении Нижегородской области 645,5 млн. «На сегодняшний день данный вопрос рассматривается», - отметили в пресс-службе.

Связаться с руководством ООО ПБ «Инженер», претендующим на крупную сумму из федерального бюджета, не удалось, указанные в базах телефоны компании не отвечали. Ранее эта фирма была аффилирована с владельцем ООО СК УС-620 Владиславом Костенко, но он с весны сидит в нижегородском следственном изоляторе по обвинению в хищениях со стройки метро. В ООО ПБ «Инженер» за последние два года дважды менялись директора и учредители. Последним участником и управленцем общества, по данным Kartoteka.ru, значится Павел Лобанов, индивидуальный предприниматель из Выборга Ленинградской области. Как утверждают два информированных собеседника «Ъ-Приволжье», за фирмой - взыскателем 634,5 млн руб. стоит банк «Пересвет», который кредитовал обанкротившего генподрядчика «Стрелки», выдав ему на стройку станции около полутора миллиардов рублей кредитов. Теперь кредитор намерен вернуть хотя бы часть своих средств, но администрация Нижнего Новгорода упрашивает взыскателя подождать с подачей исполнительного листа, так как денег в бюджете пока нет, отметил собеседник, близкий к правительству области.

Другой собеседник «Ъ-Приволжье» в правоохранительных органах рассказал, что следователь СЧ ГСУ, ведущий расследование по фактам мошенничества и невыплаты зарплат на стройке «Стрелки», наложил арест на дебиторскую задолженность ГУММиД, поэтому право требования ООО ПБ «Инженер» не реализуемо. «Ничего эта контора не получит, пока не будут возмещены долги по зарплатам и контрактам с нижегородскими субподрядчиками. Из средств субсидии можно с лихвой их покрыть», - полагает силовик. Впрочем, сами субподрядчики, которых городские и областные власти давно кормили обещаниями помочь с получением заработанного, мало верят в справедливость, вставая в реестры кредиторов ООО СК УС-620 и ее местного подрядчика ННСУ-620. «В апреле 2018 года мы подали заявление на арест имущества ННСУ-620 в счет долга. А в мае подрядчик заключает договор с тем же самым ООО ПБ «Инженер» и передает ему все свое ликвидное имущество и стройматериалы на сумму более 30 млн руб. Все эти схемы по выводу активов необходимо теперь оспаривать в рамках процедуры банкротства», - отметил директор ООО «ПромКранСтрой» Александр Барташук, компания которого не получила более 14 млн руб. за предоставленную строительную технику.

ГУДОК; ТИМУР БЕК; 2019.10.03; МИНТРАНС РФ УТВЕРДИЛ ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЕДОМСТВА НА 2019 - 2024 ГОДЫ

Министр транспорта Евгений Дитрих утвердил план деятельности ведомства на 2019 - 2024 годы. Документ сегодня опубликован на сайте **Минтранса** РФ. Он, в частности, включает в себя план-график мероприятий по развитию железнодорожного сообщения.

Планом предусмотрено увеличение средней скорости доставки транзитного контейнеропотока с 931 км/сутки в 2019 году до 998 км/сутки в 2020 году и 1319 км/сутки в 2024 году, увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом с 615 тыс. TEU в 2019 году до 750 тыс. TEU в 2020-ом и 1656 тыс. TEU в 2024-ом. При этом в 2021 году добавятся перевозки по направлению «Север-Юг» (Красное, порты и погранпереходы Северо-Запада - Самур). Срок доставки по ним составит сначала 2,5 суток, затем - в 2021 году - сократится до 2,1 суток.

Провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей увеличится со 132 млн тонн в 2019 году до 144 млн тонн в 2020 году и 182 млн тонн в 2024 году. При этом количество пар грузовых поездов в сутки вырастет с 95 до 101 и 129 соответственно.

Провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна вырастет в 2020 году до 145,6 млн тонн с нынешних 138 млн тонн.

Пропускная способность железнодорожных **пунктов пропуска** увеличится в планируемом периоде дважды - в 2021 году до 27,5 тыс. транспортных средств и в 2022 году до 42 тыс. при нынешних 15,5 тыс.

Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте вырастет с 868,7 пасс.-км на одного жителя в 2019 году до 891,9 пасс.-км в 2020 году и до 975,8 пасс.-км в 2024 году. Пассажиропоток в пригородном железнодорожном сообщении Московского транспортного узла вырастет с 764,9 млн пассажиров в 2019 году до 772,8 млн в 2020 году и до 850 млн в 2024 году. Количество отправленных пассажиров в дальнем следовании - с 108,4 млн до 113,9 млн и 130,3 млн соответственно.

Накануне, планы и итоги работы ОАО «Российские железные дороги» были обсуждены на сетевом селекторном совещании.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1479495>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.10.03; ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ПОДВЕЛИ НА ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих провел заседание коллегии **Минтранса** с участием представителей Администрации Президента РФ и Правительства РФ, членов Совета Федерации и депутатов Госдумы, федеральных и региональных органов исполнительной власти РФ, руководителей предприятий и организаций транспортного комплекса.

Членам коллегии были представлены промежуточные итоги реализации **нацпроекта БКАД** и транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В рамках **нацпроекта БКАД** на реализацию федерального проекта «Дорожная сеть» государство в 2019 году направляет беспрецедентный объем финансирования – 111,2 млрд руб., из которых 5 млрд руб. – на капиталоемкие мероприятия, в том числе на приведение в порядок аварийных мостовых сооружений. На эти средства в 83 субъектах проходят работы более чем на 6800 объектах. По данным СОУ «Эталон» на 24 сентября 2019 года, общая площадь объектов составляет более 130 млн кв. м. При этом общий объем выполнения работ по всем субъектам РФ составляет более 70,2%, или 91 млн кв. м, работы оплачены на сумму свыше 58 млрд руб., или 52,2%. Мониторинг реализации мероприятий проекта **БКАД** и транспортной части комплексного плана, проведенный Счетной палатой, серьезных замечаний не выявил.

В 16 регионах уровень выполненных работ превышает 90%. Такие субъекты, как Белгородская и Московская области, Республика Ингушетия, полностью выполнили свои обязательства и завершили работы в рамках федерального проекта «Дорожная сеть».

Вместе с тем в ряде субъектов – Забайкальском крае, Республике Крым, Ненецком автономном округе, Республике Тыва, Еврейской автономной области, Приморском крае, Чеченской Республике, Сахалинской области работы по укладке асфальтобетона выполнены менее чем на 35%.

Капиталоемкие мероприятия были запланированы на 17 объектах, однако законтрактованы 12 объектов. В частности, не заключены государственные контракты на такие объекты, как: строительство обхода Рузаевки в Республике Мордовия; реконструкция моста через реку Бира в Еврейской автономной области; реконструкция путепровода по ул. Джамбула в городе Иркутске и др.

Отсутствие динамики по вышеуказанным мероприятиям создает риски для реализации проекта «Дорожная сеть», заявил первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

В рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» была запланирована работа системы повышения квалификации для работников дорожного хозяйства, однако ни одна группа по этой программе так и не была

обучена. «Затягивание времени по этому вопросу ставит под угрозу реализацию **нацпроекта**», – сказал **Евгений Дитрих** и призвал как можно скорее разработать программу повышения квалификации дорожников.

Минтранс уделяет серьезное внимание информационному сопровождению реализации **нацпроекта БКАД**: с начала года по сентябрь в СМИ были опубликованы свыше 156 тыс. материалов с его упоминанием. Результатом целенаправленной информационной кампании стало то, что по итогам 9 месяцев 2019 года **БКАД** занимает 1–е место среди других национальных проектов по упоминаемости в СМИ. Однако не все главы субъектов РФ понимают важность этой работы, в связи с чем **министр транспорта** поручил сформировать комиссию, которая проводила бы выездные проверки в регионах, не уделяющих должного внимания информационному сопровождению **нацпроекта**.

В декабре 2019 года должна завершиться верификация данных, внесенных субъектами в СКДФ, об автомобильных дорогах общего пользования, но эта работа тоже идет очень низкими темпами и требует ускорения, считают в **Минтрансе**.

В транспортную часть комплексного плана включены 9 федеральных проектов, на реализацию которых за счет средств субъектов РФ и увеличения объема внебюджетного финансирования на период до 2024 года предусмотрены более 7 трлн руб.

В 2019 году в рамках транспортной части комплексного плана запланировано проведение работ по 442 объектам (223 – переходящие, 219 – вновь начинаемые). В федеральном бюджете на эти цели в 2019 году предусмотрено финансирование в объеме 321,4 млрд руб. По состоянию на 1 сентября 2019 года кассовое исполнение по этим объектам составило 116,2 млрд руб.

Было отмечено, что системной проблемой при реализации **нацпроекта** является неурегулированность взаимоотношений с частными инвесторами. **Евгений Дитрих** предложил при решении этого вопроса синхронизироваться с законом о СПИКах (специальных инвестиционных контрактах) и обратился к Комитету Госдумы по транспорту и строительству с просьбой оказать содействие в решении этой проблемы.

Для нормативно–правового обеспечения реализации проекта **БКАД** и транспортной части комплексного плана до середины декабря текущего года необходимо принять ряд федеральных законов. «Именно в результате плохо проработанной нормативной правовой базы по 3–4 раза проводятся торги по реконструкции аэродромных комплексов, возникает много вопросов, связанных с ценообразованием в дорожном хозяйстве», – отметил **Евгений Дитрих**. Он предложил обобщить все проблемные вопросы, выявленные по итогам первого года исполнения **нацпроектов**, и направить их в Проектный комитет Правительства РФ.

Ожидается, что промежуточные итоги реализации **нацпроекта БКАД** и транспортной части комплексного плана будут также подведены на Международной специализированной выставке «Дорога 2019», которая пройдет 16 октября в Екатеринбурге.

Коллегия заслушала и приняла к сведению доклад генерального директора ПАО «ГТЛК» Сергея Храмагина о реализации программ обновления производственных фондов транспортных предприятий с применением механизма некоммерческого лизинга.

ПАО «ГТЛК» реализует 7 программ с государственным участием в основных сегментах транспортной отрасли, таких как авиационный, водный транспорт, дорожно–строительная техника, энергоэффективный транспорт. Общий объем инвестиций на обновление производственных фондов транспортных предприятий с применением механизма некоммерческого лизинга составляет около 200 млрд руб.

По итогам первого полугодия 2019 года парк авиатехники составляет 254 ед., парк вагонов – свыше 76 тыс. ед., флота – 117 ед., закуплено более 11,6 тыс. ед. дорожно–строительной, коммунальной, спецтехники и автотранспорта. Также ГТЛК является владельцем крупнейшего парка энергоэффективной техники в России – 1,7 тыс. автобусов и коммунальной техники на ГМТ, троллейбусов и трамваев.

ПАО «ГТЛК» подготовило и направило в **Минтранс России** предложения по предоставлению бюджетных инвестиций в целях дальнейшей реализации программ с государственным участием.

В рамках национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» планируется предоставление бюджетных инвестиций в виде вноса в уставной капитал ПАО «ГТЛК» в объеме 3 млрд руб. на приобретение высокотехнологичного оборудования в целях последующей реализации лизинговых сделок по внедрению цифровых технологий и платформенных решений преимущественно на основе отечественных разработок.

Также предлагается использование инструментов ПАО «ГТЛК» в рамках транспортной части комплексного плана при реализации проекта по созданию комплекса перегрузки угля «Лавна» в Мурманской области и проекта по развитию транспортно–логистического комплекса «Южноуральский» в качестве объекта сети транспортно–логистических центров.

Лизинговая компания включена в число ответственных исполнителей мероприятия проекта **БКАД** по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта. Кроме этого, ГТЛК будет участвовать в реализации программы модернизации и пополнения парка техники дорожно–строительных и коммунальных предприятий с государственным софинансированием в объеме 30 млрд руб.

<http://transportrussia.ru/item/5195-promezhutochnye-itogi.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.04; СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ НЕ ПЕРЕВАЛИВАЕТСЯ В БЮДЖЕТ; ПРОЕКТ НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАН ПО КОНЦЕССИИ

Проект НОВАТЭКа по созданию морского перегрузочного комплекса СПГ на Камчатке остался без 28 млрд руб. бюджетного финансирования. Источники “Ъ” говорят, что Минфин не включил эти средства, необходимые для создания федеральной инфраструктуры, в проект бюджета на 2020–2022 годы. Кроме того, терминал не попал и в профильный **нацпроект** — **комплексный план** магистральной инфраструктуры. Хаб на Камчатке необходим НОВАТЭКу для вывоза СПГ в восточном направлении. В **Минтрансе** полагают, что в сложившейся ситуации проект может быть реализован по концессии.

Как стало известно “Ъ”, проект НОВАТЭКа по строительству морского перегрузочного комплекса СПГ на Камчатке не включен в бюджет на 2020–2022 годы и поэтому также не

попал в **комплексный план** магистральной инфраструктуры (КПМИ). Об этом рассказали источники “Ъ” в отрасли. По их словам, дополнительное финансирование просил **Минтранс**, но Минфин его не согласовал. Речь идет о 28 млрд руб., которые необходимы для создания инфраструктуры (причалы и т. д.), которой по закону не могут владеть частные компании. В Минфине на запрос “Ъ” не ответили.

Морской перегрузочный комплекс СПГ на Камчатке должен быть введен в эксплуатацию в 2023 году. Предполагаемая мощность — 21,7 млн тонн в год. Стоимость всего проекта оценивалась в 100 млрд руб., из которых бюджет должен был обеспечить 30,5 млрд руб. Средства планировалось выделять уже с 2019 года в размере 194 млн руб., а затем 5,8 млрд руб. в 2020 году, 18,8 млрд руб. в 2021 году и 5,6 млрд руб. в 2022 году. В апреле вице-премьер и полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев уточнял, что бюджетное финансирование составит 28 млрд руб. Эту же цифру называл и в начале сентября в рамках Восточного экономического форума зампред правления НОВАТЭКа Эдуард Гудков.

На данный момент терминал не входит ни в один федеральный проект КПМИ, рассказывают собеседники “Ъ”. В одной из версий паспорта проекта «Севморпуть» строительство морского перегрузочного комплекса СПГ на Камчатке отмечено как «мероприятие, поддерживающее достижение целей федерального проекта, (но) не входящее в КПМИ».

В конце августа заместитель главы **Минтранса** Александр **Юрчик** в своем письме (копия есть у “Ъ”) гендиректору «Росатома» Алексею Лихачеву отмечал, что включение строительства терминала на Камчатке в проект «Севморпуть» «нецелесообразно». Его реализация планируется за границами акватории Северного морского пути, поясняется в письме. Мероприятие «предложено к реализации в рамках проекта «Морские порты РФ»». Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, объясняет непопадание камчатского терминала в КПМИ тем, что в **нацпроект** включаются только мероприятия, по которым есть бюджетные обязательства. Кроме того, мероприятие должно вносить прямой вклад в достижение целей майского указа президента.

В секретариате вице-преьера Максима **Акимова** уточнили, что заключительное решение по проектам, претендующим на включение в КПМИ, принимает правкомиссия по транспорту, ее ближайшее заседание намечено на ноябрь.

В НОВАТЭКе “Ъ” напомнили, что распоряжением правительства от 14 марта утвержден **комплексный план** реализации терминала на Камчатке, которым «предусмотрено определение источников финансирования объектов федеральной собственности за счет бюджетных средств». В компании добавили, что предоставили в **Минтранс** и **Росморречфлот** все материалы, необходимые для принятия решения о бюджетных инвестициях в проект.

В **Минтрансе** “Ъ” заявили, что проект действительно предполагал вложение 28 млрд руб. за счет бюджета. Министерство 19 сентября предлагало внести его и в КПМИ на заседании проектного комитета его транспортной части. Однако, признают в **Минтрансе**, сейчас источник финансирования федеральной части проекта не определен, и «с учетом значительного объема финансирования федеральной составляющей проекта вероятным механизмом его дальнейшей реализации представляется концессия».

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев поясняет, что перевалка на Камчатке нужна НОВАТЭКу, чтобы минимизировать протяженность маршрута газозовов высокого ледового класса Arc7 и улучшить экономику СПГ-проектов на Ямале и Гыдане. Хаб на Камчатке уже заложен в бизнес-планы НОВАТЭКа: так, отмечает господин Григорьев, новые газозовы Arc7 для «Арктик СПГ-2» планируется строить по измененному проекту, который повысит их ледопроездимость, но ухудшит мореходные качества для открытой воды.

<https://www.kommersant.ru/doc/4112461>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.10.03; РЫНОК НУЖДАЕТСЯ В УСЛУГАХ; КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА – ФОРМИРОВАНИЕ К 2024 ГОДУ ОПОРНОЙ СЕТИ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ МОЩНОСТЬЮ НЕ МЕНЕЕ 51,6 МЛН ТОНН

Балтийский транспортный форум давно уже стал площадкой, на которой по традиции встречаются представители всего транспортного сообщества и всех субъектов, интересы которых определяет выгода географического положения этого региона. Действительно, Балтика всегда была и будет точкой пересечения различных транспортных коммуникаций. И если рассматривать Балтийский регион с этой точки зрения, то его настоящее и будущее в первую очередь зависит от уровня оказываемых логистических услуг. Вот почему все участники форума в том или ином аспекте логистическую тему затрагивали.

Позиции и перспективы

Логистика любого региона, несмотря на свою специфику, развивается в рамках общей национальной концепции. И такая концепция есть, более того, она имеет правовое оформление. Речь идет о федеральном проекте «Транспортно–логистические центры», с которым вслед за участниками форума хотелось бы ознакомить наших читателей.

Итак, на каком месте находится логистика в России по сравнению с другими странами? Так ли уж нам необходимо развивать логистику? Позиции наши к настоящему времени невысокие. Так, по версии Всемирного банка общая позиция РФ в рейтинге эффективности логистики в 2018 году – 75 место из 160 стран. Если рассмотреть этот показатель детально, то по таможенным услугам мы на 97 месте, по качеству логистических услуг на 71, международные перевозки ставят Россию аж на 96 место, практически на таком же (97 место) находится контроль за движением груза. Выше оцениваются только инфраструктура (61 место) и пунктуальность (66 место).

Как следствие, очень высокие логистические издержки в ВВП – 16,1%. По этому показателю мы «обгоняем» Китай (14,5%) и Индию (13%). Для сравнения, средний мировой показатель составляет 10,9%, а в таких странах, как Германия, Япония и США, он колеблется от 8,2 до 8,8%. Так что проблема повышения эффективности деятельности отечественного рынка логистических услуг актуальна для России.

Направление развития логистического отечественного рынка нашло свое место в указе Президента России от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Так, в пункте 15А говорится о необходимости формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров.

В основных направлениях деятельности Правительства РФ до 2024 года в пункте 1.2.1.1 также указано на необходимость создания опорной сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров.

И наконец, уже **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года включает в себя федеральный проект «Транспортно–логистические центры» (ФП ТЛЦ).

Целью федерального проекта является формирование к 2024 году опорной сети транспортно–логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн (нарастающим итогом с 2019 года), которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товаро-

движения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км в сутки.

Для реализации поставленной в проекте цели необходимо решать ряд задач, которые в свою очередь будут оцениваться по соответствующим целевым показателям.

Так, формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно–логистических центров будет оцениваться по количеству введенных в эксплуатацию ТЛЦ, их суммарной мощности в млн тонн, а также по средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте (км/сутки).

Формирование единой цифровой транспортно–логистической среды будет контролироваться по количеству цифровых сервисов, реализующих взаимодействие «хозяйствующие субъекты–хозяйствующие субъекты», «государство–государство», а также «орган госвласти–хозяйствующие субъекты».

В свою очередь для системы развития и повышения эффективности использования международных транспортных коридоров важно количество маршрутов МТК.

Что очень важно, в федеральном проекте четко определились с терминами, такими как транспортно–логистический центр (ТЛЦ), опорная сеть (ОС), железнодорожный порт (ЖД), сателлит, транспортно–технологическая система (ТТС), оптово–распределительный центр (ОРЦ), производственно–логистический комплекс (ПЛК). Единое понимание и обозначение структур безусловно облегчит работу по оказанию логистических услуг и повысит их эффективность.

Опорную сеть сформируют ТЛЦ в 12 регионах Российской Федерации: 5 ТЛЦ в Московской агломерации, 2 ТЛЦ в Санкт–Петербургской агломерации, а также в Краснодарском и Приморском краях, Республиках Татарстан и Бурятия, Нижегородской, Ростовской, Калининградской, Самарской, Новосибирской и Свердловской областях.

Функционал ТЛЦ включает в себя прежде всего обеспечение инфраструктурной возможности организации регулярного контейнерного, контейнерного и грузового скоростного сообщения. Кроме этого предполагается организация хранения и складской обработки грузов, в том числе сортировка, фасовка, упаковка, маркировка, комплектование и доставка смешанных заказов в торговые сети, предпродажная подготовка, проверка качества, управление запасами, крупноузловая сборка, обратная логистика и др.

Отсюда и высокие требования к объектам инфраструктуры ТЛЦ. Вот как они выглядят (см. табл.).

Информационно–аналитическое обеспечение логистической деятельности с использованием инфраструктуры ТЛЦ для грузоотправителя и грузополучателя включает в себя такие сервисы, как авторизация, оформление договоров в электронной форме, бронирование, оплата перевозок и сопутствующих услуг, взаиморасчеты, статус выполнения перевозки, мониторинг режимов доставки.

Интегрированная АСУ ТЛЦ обеспечивает электронное таможенное декларирование (ФТС России), оформление заявок электронных документов, осуществление взаиморасчетов (ОАО «РЖД»), заявки на услуги ТЛЦ (данные об исполнителях, отчеты, мониторинг, терминальные операторы).

Цифровые сервисы позволят вести деятельность не только на территории России, но и включить ее в мировое транспортное пространство.

В результате будет создано единое информационное пространство для совместного использования заинтересованными ведомствами данных мониторинга о транзитных перевозках с использованием средств электронной идентификации, обеспечивающих контроль за перевозками в режиме on–line.

Процесс формирования узловых мультимодальных транспортно–логистических центров предполагает меры поддержки со стороны государства, как финансовые, так и нефинансовые. Предполагается софинансирование со стороны бюджетов различных уровней для создания и развития внешней по отношению к ТЛЦ железнодорожной и автодорожной инфраструктуры.

При принятии соответствующих решений Правительством РФ будет субсидирована процентная ставка по кредитам инвесторам ТЛЦ. Что очень важно – будет обеспечена административная поддержка при обеспечении необходимыми земельными, инженерными и другими ресурсами, а также оказана помощь в привлечении национальных институтов развития.

К 2020 году должна быть сформирована генеральная схема развития сети ТЛЦ с параллельным формированием перечня мер господдержки. В период 2021–2022 гг. сложится портфель инвестиционных проектов. К 2023 году предполагается создание опытного участка сети с тем, чтобы в реальном режиме оценить его работоспособность для окончательного ввода в эксплуатацию опорной сети ТЛЦ в 2024 году. От опорной сети ТЛЦ ждут многого: повышения конкурентоспособности производителей, в том числе на внешних рынках, укрепления кооперационных связей, укрепления связности территории РФ, роста деловой активности, повышения качества жизни и т. д.

Успешные решения есть

Безусловно, с реализацией федерального проекта по формированию опорной ТЛЦ логистика в России перейдет на новый, более высокий уровень. Но и сегодня в российской практике есть примеры удачных логистических решений. Особенно интересны в этом отношении регионы, которые по определению ориентированы на транспортно-логистическую деятельность. К таким относится Калининградская область с ее транспортным комплексом. Сочетание морского порта, открытого Европе, и железной дороги, связывающих регион с территорией страны с продолжением в Азию, дает Калининградской области большие преимущества в логистическом отношении.

Калининградская железная дорога имеет очень хорошую динамику: за 8 месяцев 2019 года погрузка в целом выросла на 4,4% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составила 1,984 млн т. Рост по основной номенклатуре еще более значительный: перевозки автомобилей выросли на 12,9%, грузы в контейнерах – на 25,1%, импортные грузы – в 26,6 раз. На последней позиции стоит остановиться особо, поскольку она связана с поставками грузов из Китая (товары народного потребления, бытовая техника) в 40-футовых контейнерах. Для реализации этого интересного направления разработан вариант ускоренной доставки контейнеров в/из Китая за 9 дней. Преимущества нового железнодорожного сервиса не вызывают сомнения: помимо скорости доставки отправки ведутся регулярно, они конкурентоспособны по стоимости, груз отслеживается через клиентский офис. Грузы доставляются от «двери до двери». Предварительная проверка документов на границе также ускоряет процесс доставки.

В развитие темы планируется запустить контрейлерный транспортный коридор от Калининграда до Забайкальска за 8 дней. Контрейлерные перевозки не нуждаются в рекламе: выгодоприобретателями являются не только государство, бизнес, но и население. Помимо экономических преимуществ, связанных со снижением транспортных издержек, повышением скорости, очень важен и экологический эффект, так как снижаются выбросы газов в атмосферу.

На территории Калининградской области уже действуют ТЛЦ «Калининград» и «Черняховск», работающие с различными видами грузов как в контейнерах, так и в вагонах. Здесь оказываются все виды таможенно-брокерских услуг. А зонами обслуживания является практически вся Европа (Роттердам, Гамбург, Антверпен, Вена и т. д.). Центры развиваются, и можно предполагать, что они органично впишутся в национальную опорную сеть ТЛЦ.

<http://transportrussia.ru/item/5199-rynok-nuzhdaetsya-v-uslugakh.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ПРОЕКТ ПЕРЕХОДА НА САХАЛИН ЗАВИСИТ ОТ ПАРАМЕТРОВ «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ РЖД, НО ПО НИМ РЕШЕНИЯ НЕТ

Строительство транспортного перехода на Сахалин зависит от параметров привлечения бессрочных облигаций с гарантированной доходностью в объеме 250 млрд руб., следует из проекта финансового плана ОАО «Российские железные дороги» на ближайшую трехлетку, с которым ознакомился «Интерфакс».

В документе приводится анализ проектов развития РЖД с точки зрения их коммерческой эффективности, в том числе и сахалинского. При этом финансирование работ по созданию

перехода не закладывается в инвестиционную программу компании. Проект анализируется исключительно с точки зрения внутренней нормы доходности (IRR), у которого он составляет 10,2%, дисконтированный срок окупаемости (DPP) - 20 лет с момента ввода объекта в эксплуатацию.

На это указал и источник «Интерфакса», близкий к монополии. «По заданию министерства экономического развития «Российские железные дороги» проанализировали проекты из магистрального плана развития инфраструктуры. Компания завершает подготовку технико-экономического обоснования железнодорожного перехода на Сахалин. Пока в проект инвестиционной программы этот проект не включен и средств РЖД не заложено. В текущие планы компании также не входит выпуск займа «вечных» облигаций для привлечения средств на этот проект», - сказал он.

«Проекты развития («Российских железных дорог» - ИФ) с IRR ниже 10% и DPP более 20 лет направлены на получение бюджетной эффективности и/или имеют социальную направленность. Для снижения негативного влияния на финансовые показатели компании (они - ИФ) реализуются с участием средств субъектов РФ, федерального бюджета и Фонда национального благосостояния», - напоминает монополия в документе применяемый ею подход к инвестированию.

За границей этих параметров находится, например, проект по развитию железнодорожной инфраструктуры так называемых Московских центральных диаметров (организация сквозного движения электричек между разными направлениями МЖД через центр столицы) Одинцово-Лобня и Нахабино-Подольск. Внутренняя норма доходности у него составляет 7,9%, дисконтированный срок окупаемости - 24 года. Однако он закладывается в CAPEX монополии на 2020-2022 гг. с объемом вложений в 16,1 млрд руб., поскольку софинансируется из бюджета Москвы.

То же касается и строительства первого участка высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань - Железнодорожный (Подмосковье) - Владимир - Гороховец. У него IRR - 8,7% и DPP - 38 лет. Но на трехлетку предусмотрены 15 млрд руб. инвестиций, поскольку ожидается частичное выделение средств из федерального бюджета.

В свою очередь, мероприятия по развитию инфраструктуры для увеличения транзитных контейнерных перевозок в 4 раза, в том числе в рамках программы «Транссиб за 7 суток» с внутренней нормой доходности в 8,3% и дисконтированным сроком окупаемости в 29 лет компания финансирует самостоятельно (51,8 млрд руб. в 2020-2022 гг.), поскольку оценивает бюджетные притоки в 89,6 млрд руб. Такой же подход применяется ко II этапу проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, где IRR - 9,4% и DPP - 29 лет: инвестиции РЖД за 3 года составят 144,4 млрд руб., бюджетные притоки - 600 млрд.

Наибольшая коммерческая эффективность из представленных в документе - у проекта по реконструкции станций Чугун-II и Казинка, обслуживающих «Новолипецкий металлургический комбинат» (МОЕХ: NLMK) (НЛМК, основной владелец - Владимир Лисин). На эти цели планируется в течение трехлетки выделить 2,7 млрд руб. У проекта внутренняя норма доходности оценивается в 34,1%, дисконтированный срок окупаемости - в 7 лет.

Показатели коммерческой эффективности у программы по развитию ж/д инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна: IRR - 14%, DPP - 15 лет. Причем при инвестициях в сумме 65 млрд руб. за 3 года бюджетные притоки могут составить 425,6 млрд руб., говорится в документе. То же - на другом магистральном направлении - к портам Северо-Запада РФ. У проекта внутренняя норма доходности - 12,3%, дисконтированный срок окупаемости - 19 лет. Вложения за трехлетний период могут составить 104,3 млрд руб. при бюджетных поступлениях в 525,5 млрд руб.

У программы по усилению инфраструктуры Северной и Свердловской железных дорог на подходах (с западной и восточной стороны) к Северному широтному ходу IRR - 23%, DPP

- 10 лет, поэтому компания так же готова профинансировать в эти работы самостоятельно, выделив около 100 млрд руб. в 2020-2022 гг.

Достаточно высокая коммерческая эффективность у небольших проектов. Например, по созданию и эксплуатации линии к ОЭЗ «Тольятти». 1 октября Самарская область и «Российские железные дороги» подписали соответствующее концессионное соглашение. По нему РЖД за собственные средства (0,9 млрд руб.) построят пути, которые перейдут в собственность концедента-региона (тот взял на себя обязательство обеспечить загрузку ветки, она должна быть построена к 2022 г.). В течении действия концессии - 15 лет - линия будет находиться в пользовании концессионера на условиях обеспечения регионом минимального гарантированного дохода. IRR проекта, согласно проекту финплана монополии - 19%, DPP - 10 лет.

Примерно 2,7 млрд руб. «Российские железные дороги» готовы вложить 2,7 млрд руб. в развитие станции Суда (в пригороде Череповца) для обслуживания нового целлюлозного завода в Вологодской области. Предприятие построит группа «Свеза», принадлежащая владельцу «Северстали» (МОЕХ: СНМФ) Алексею Мордашову. Внутренняя норма доходности у транспортной части проекта оценивается РЖД в 18%, дисконтированный срок окупаемости - в 10 лет.

Близкие показатели коммерческой эффективности у двух проектов в Прикамье - по развитию направления Пермь-Соликамск и пермского железнодорожного узла со строительством нового моста, ориентированные, в частности на растущие потребности «Уралкалия» (МОЕХ: URKA) и «ЕвроХима» в вывозе своих грузов. IRR у них - 17,3% и 15,3%, DPP - 12 лет и 15 лет, соответственно. На первый проект за 3 года «Российские железные дороги» готовы направить 6,2 млрд руб., на второй - 15,3 млрд.

Программа по электрификации участков Ртищево (Саратовская обл.) - Кочетовка (г.Мичуринск, Тамбовская обл.) и Ожерелье (Кашира, Подмосковье) - Узловая (Тульская обл.) - Елец (Белгородская обл.) для специализации линий из центра европейской части страны в направлении юга РФ (под грузовое и пассажирское движение, соответственно) имеет внутреннюю норму доходности 21,6%, дисконтированный срок окупаемости у нее оценивается в 13 лет. Поэтому монополия готова направить на эти цели в 2020-2022 гг. 13,2 млрд руб.

IRR строительства обхода саратовского узла составляет 14,7%, DPP - 16 лет. На его создание компания планирует за 3 года направить 26,9 млрд руб. Обход позволит сократить маршруты от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей.

Еще 5,3 млрд руб. монополия планирует направить на организацию скоростного пассажирского сообщения на маршруте Липяги - Самара - Тольятти-Южное. При том, что DPP проекта составляет 20 лет, IRR - 11%. Линия должна соединить Самару, местный аэропорт Курумоч и Тольятти.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6958034>

ТАСС; 2019.10.03; ВЛАСТИ КУЗБАССА ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ ДЛЯ СВЯЗИ С РЕГИОНАМИ СИБИРИ И ЗАБАЙКАЛЬЯ

Власти Кузбасса планируют развивать автомобильную, железнодорожную, авиационную инфраструктуру для сообщения с регионами Сибири и Забайкалья. Проект необходим для того, чтобы граждане могли добираться в Кемерово, где приступил к работе Восьмой кассационный суд. Об этом рассказал журналистам губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

«Мы развиваем инфраструктуру автомобильную, железнодорожную, авиационную, субсидируем авиационные перевозки, чтобы все могли добраться сюда. Ведем переговоры с РЖД о том, чтобы и железнодорожный транспорт был налажен», - сообщил Цивилев.

Он добавил, что железнодорожные перевозки будут совершаться из Новосибирска и Томска. Остальные направления находятся в стадии разработки.

Также губернатор заметил, что власти Кузбасса обратились к губернаторам регионов с инициативой обсудить возможность совместного субсидирования авиационных перевозок из бюджетов. На данный момент положительное решение о выделении средств из бюджета на 2020 год приняла Новосибирская область. Кроме того, проведена ревизия автомобильного дорожного хозяйства между регионами Сибири и Кузбассом, ведутся ремонтные работы и разрабатываются планы по строительству новых автомобильных дорог в направлении всех ближайших субъектов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-kuzbassa-planiruut-zapustit-novye-transportnye-marsruty>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ НА ВЫДЕЛЕНИЕ В 2020-21ГГ ИЗ БЮДЖЕТА 26,5 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

Для начала проектирования высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург в 2020-2021 гг. необходимо дополнительное госфинансирование в объеме 26,5 млрд руб., говорится в материалах к проекту финансового плана ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на ближайшую трехлетку, с которыми ознакомился «Интерфакс».

На инженерные изыскания и разработку проектной документации по планировке территорий ВСМ Москва - Санкт-Петербург в 2020 году необходимо выделить из бюджета 11,8 млрд рублей, в 2021 году - 14,7 млрд рублей.

Вопрос выделения дополнительных средств из федерального бюджета на проектирование ВСМ Москва-Петербург рассматривается, говорится в документе.

В целом в проекте инвестпрограммы РЖД на ближайшую трехлетку на реализацию проекта ВСМ Москва - Петербург (разработку проектно-сметной документации) в 2020-2021 гг. заложены 28,9 млрд рублей, из них 11,945 млрд рублей планируется выделить в 2020 году и 16,965 млрд руб. в 2021 году. Объем инвестиций РЖД в 2019 году может составить 1,7 млрд руб.

Согласно основным технико-экономическим показателям проекта, ввод ВСМ в эксплуатацию предполагается в 2026 году, эксплуатационная длина трассы составит 659 км, минимальное время в пути - 2 часа 10 мин (без остановок), говорится в пояснительной записке. Обоснование инвестиций по проекту разработано в 2009 году, на него получено положительное заключение Главгосэкспертизы. На трассе расположено 13 станций (и 2 техстанции), 37 больших и 105 средних мостов, 18 эстакада, 96 ж/д путепроводов. Предполагаемый маршрут - Москва - Тверь - Торжок - Окуловка - Санкт-Петербург.

В настоящее время по проекту ВСМ Москва - Санкт-Петербург ведутся предпроектные проработки, по итогам которых правительство РФ примет решение о реализации проекта, необходимости выделения средств федерального бюджета, говорится в материалах. На текущий момент подготовлен график проектно-изыскательских работ и комплекса работ по сопровождению проекта с оценкой стоимости мероприятий.

Кроме того, в проекте бюджета монополии на три года учтены 14,9 млрд рублей на реализацию I этапа ВСМ Москва - Казань (участок Железнодорожный (Подмосковье) - Владимир - Гороховец). Из них 88 млн рублей - средства федерального бюджета, остальная сумма в размере 14,8 млрд руб. - средства РЖД. Проект ВСМ Москва - Казань включен в инвестпрограмму в рамках реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

«В связи с отсутствием решения государства о начале строительства ВСМ Москва - Казань, проектные работы в 2019 году, на которые планировалось направить 88 млн рублей, были приостановлены», - пояснил «Интерфаксу» источник, близкий к компании.

По его словам, на случай продолжения реализации проекта, эти средства предлагается зарезервировать в инвестпрограмме следующего года.

Как сообщалось, существенное бюджетное финансирование высокоскоростного ж/д сообщения в РФ может начаться не ранее 2022 года. Так, в проекте федерального бюджета на 2020-2022 годы на финансирование проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» в 2020-2021 гг. предлагается направить по 88 млн рублей, выделение 70 млрд рублей на ВСМ предусмотрено лишь в 2022 году. В документе не указаны подробности, на какой проект ВСМ предполагается выделение средств.

Президент РФ **Владимир Путин** в апреле поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Проектирование участка ВСМ Москва - Санкт-Петербург может занять три года, проект планируется включить в **комплексный план** модернизации и развития инфраструктуры, сообщил в сентябре **заместитель министра** транспорта РФ **Владимир Токарев**.

В рамках подготовки к проектированию в 2019 году планируется провести сравнительный анализ параметров проектирования и принятых основных проектных решений обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург и проектной документации ВСМ Москва - Казань, сообщил генеральный директор - главный инженер РЖД Сергей Кобзев. Кроме того планируется провести пересчет сметной стоимости обоснования инвестиций в строительство ВСМ Санкт-Петербург - Москва в текущий и прогнозный уровень цен.

По итогам проведенных работ будут сформированы основные выводы о возможности и целесообразности строительства ВСМ Москва - Петербург по согласованному в 2009 году западному варианту трассы, которые позволят определить исходные данные для проектирования и уточнить предварительную стоимость строительства. При этом многие решения, которые использовались в проекте ВСМ Москва - Казань, будут использоваться для строительства ВСМ Москва - Петербург, пояснил топ-менеджер.

ВСМ Москва-Петербург, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении северо-запада РФ, заявлял заместитель генерального директора компании Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

ВСМ Москва-Казань предполагается проложить по территории семи регионов, на которых проживает более 25 млн человек. В 2015 году в Москве был подписан меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта как приоритетного участка евразийского транспортного коридора «Москва-Пекин». Строительные работы предполагалось начать в 2019 году - с участка Железнодорожный (Подмосковье) - Гороховец (Владимирская область) - он позволит запустить движение между Москвой и Нижним Новгородом.

Объем работ по проектированию магистрали, выполненный российско-китайским консорциумом в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», СРЕЕС с 2015 по 2018 год, составил 22,9 млрд рублей (с учетом НДС). Общая потребность в финансировании проекта оценивается в 621,5 млрд рублей в ценах соответствующих лет (без учета НДС), из которых 200 млрд рублей планируется профинансировать за счет средств федерального бюджета.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ТРУТНЕВ ПОТРЕБОВАЛ ОТ ВЛАСТЕЙ ВЛАДИВОСТОКА РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ, А НЕ «РЕСТАВРИРОВАТЬ ЯМЫ»

Вице-премьер - полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев недоволен состоянием и ходом ремонта главных дорог Владивостока, заявил он в четверг в ходе рабочей поездки в Приморский край.

Он запросил от городской власти и руководства краевого ГИБДД ТОП-6 проблемных дорог Владивостока и заслушал их отчет о том, как идет ремонт этих дорог, что было сделано в этом году. Не дослушав до конца доклад, полпред сказал, что работы его не устраивают.

Все перечисленные в докладе улицы, отметил Трутнев, почему-то не вошли в национальный проект «Безопасные и качественные дороги».

Он призвал власти Владивостока поработать совместно с ГИБДД, чтобы решить проблему транспортной доступности города.

«У вас должна быть одна позиция, а потом эта позиция должна совпадать с интересами горожан. Если по уму сказать честно, я бы вместе поработал и на публичное обсуждение вынес, чтобы люди еще сказали - насколько они с вами согласны. Денег не бесконечное количество, но достаточно большие средства выделены (на ремонт и реконструкцию дорог краевого центра - ИФ). Можно существенно изменить ситуацию и надо это делать», - сказал полпред.

«Мы вам дали деньги для организации дорог, а не для реставрации ям. Это делайте за свои деньги», - призвал он городские власти.

Осматривая ул. Луговую полпред отметил, что ширина тротуара такая же, как дорожного полотна, «на тротуаре людей нет, зато машины девают некуда».

«Президентским указом Владивосток стал столицей Дальнего Востока, и мы хотели, чтобы здесь по дорогам можно было ездить. Суть вопроса мне понятна. Больше по дорогам я ездить не намерен. Вы готовьте проекты расширения (дорог - ИФ), у вас времени ещё много - впереди зима. Мы эти проекты посмотрим, согласуем», - поручил он городской власти.

Владивостоку на реконструкцию и ремонт дорог в рамках **нацпроекта** в 2019 году выделено 1,8 млрд руб.

Мэр города Олег Гуменюк пояснил полпреду, что работы по реконструкции дорог осложнились в этом году дождливым летом, также подрядчики «не смогли качественно и в срок выполнить все работы». Сейчас, по его словам, работы по ремонту дорог в краевом центре ведутся круглосуточно.

ТАСС; 2019.10.03; ЖИТЕЛИ БЛАГОВЕЩЕНСКА НАЗВАЛИ 60 УЧАСТКОВ ДОРОГ ДЛЯ РЕМОНТА

Жители Благовещенска в ходе проведенного властями опроса назвали порядка 60 участков дорог в столице региона, которые они хотят видеть отремонтированными в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Эти пожелания будут учтены при формировании плана ремонтов, сообщается в четверг на сайте регионального правительства.

О начале опроса в области объявили 11 сентября. Участвовать в нем могли жители Благовещенска и Благовещенского района Приамурья, чтобы помочь властям определить, какие дороги нужно отремонтировать в рамках **нацпроекта** в 2020 году. В опросе им нужно было указать улицу и необходимые ремонтные работы. Свои пожелания жители оставляли на сайтах администраций города и района.

«По итогам опроса общественного мнения, который проводился на официальных сайтах и в инстаграм-аккаунтах администраций города Благовещенска и Благовещенского района, были определены те участки, которые, по мнению жителей, необходимо привести в

порядок в первую очередь. Опрос показал, жители городской агломерации хотят, чтобы в следующем году были отремонтированы порядка 60 благовещенских улиц», - говорится в сообщении.

Как уточняется, всего в опросе приняли участие более 600 человек. В приоритете у жителей - главные городские магистрали. Также были названы и участки улично-дорожной сети вблизи домов, где проживают горожане.

«Пожелания жителей города будут обязательно учтены при формировании плана ремонтов в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году на территории Благовещенска. Эта работа городскими властями уже ведется», - отмечается в сообщении.

В Благовещенском районе больше всего участков для ремонта жители выбрали в селе Чигири, предложив провести его на четырех сельских улицах и трех дорогах.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ziteli-blagovesenska-nazvali-60-ucastkov-dorog-dla-remonta-po-nacproektu---vlasti>

ТАСС; 2019.10.03; КАРЕЛИЯ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Карелия превысила плановый показатель ремонта дорог по национальному проекту **«Безопасные и качественный автомобильные дороги»**, об этом сообщил на заседании комиссии заксобрания региона по вопросам развития транспорта в республике руководитель управления автодорог Карелии Виктор Рассыпнов.

«Отмечу, что удалось не только выполнить [национальный] проект, но даже перевыполнить: сделано больше на 6 километров дорог относительно ранее запланированных. И возможно, до конца сезона мы эту цифру еще сможем увеличить, поскольку по определенным объектам ввиду внимательного контроля и добросовестности подрядчиков было выявлено, что часть средств можно перенаправить на увеличение объемов», - сказал Рассыпнов.

В целом все дорожные работы по национальному проекту в Карелии выполняются в запланированные сроки, отметил министр по дорожному хозяйству, транспорту и связи республики Алексей Кайдалов. На региональных дорогах «Шуйкая-Гирвас», «Петрозаводск-Суоярви» и «Подъезд к водопаду Кивач» идет процесс сдачи работ. Не позднее 15 октября завершится укладка верхнего слоя асфальта на дороге «Подъезд к городу Сегежа».

«[По агломерации] всего планировалось отремонтировать порядка 30 км дорог в Петрозаводске и в Кондопоге. По покрытию на проезжей части работы завершены, сейчас подрядчик заканчивает работы на тротуарах, и будет идти активный процесс приемки. Там порядка 50 процентов только профинансировано - [сейчас] будет вестись приемка, [заказчик начнет] подписывать акты, проверять качество и оплачивать работы», - сказал **заместитель министра** транспорта Карелии Дмитрий Кондрашин.

За шесть лет действия национального **проекта «Безопасные и качественные автодороги»** Карелия получит 13,29 млрд рублей на ремонт 1165 км дорог. К 2024 году показатель региональных трасс, соответствующих нормативным требованиям, должен вырасти с 32% до 48,8%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6961859>

ТАСС; 2019.10.03; ГУБЕРНАТОР: МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН НАЦПРОЕКТА ПО ДОРОГАМ ЗА 2019 ГОД

Губернатор Магаданской области Сергей Носов сообщил в четверг о 100-процентном выполнении в регионе планового объема работ 2019 года по **нацпроекту «Безопасные и**

качественные автодороги». Он уточнил, что все федеральные бюджетные средства полностью освоены, осталось устранить недочеты и подать отчетные документы.

Отремонтировано 28 участков дорог, потрачено более 213 млн рублей. Всего на приведение в порядок дорог в регионе требуется около 18 млрд рублей.

«Запланированный объем работ в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выполнен на 100 процентов», - сказал Носов на совещании по итогам дорожного сезона.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/magadanskaa-oblast-vypolnila-plan-nacproekta-po-dorogam-za-2019-god---gubernator>

ТАСС; 2019.10.03; В МОНОГОРОДЕ НА СТАВРОПОЛЬЕ ОБНОВИЛИ ДОРОГИ НА ПЯТИ УЛИЦАХ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Ремонт дорог на пяти улицах моногорода Невинномысска в Ставропольском крае прошел в рамках национального проекта, обновлено более 6,5 км дорог. Об этом в среду сообщили в пресс-службе администрации города.

«В Невинномысске обновили дорожное полотно в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Новое дорожное полотно появилось на участках дорог по улицам Полевая, Шаумяна, Коммунистическая, Ленина и на проезжей части бульвара Мира. Общая протяженность отремонтированных участков - более 6,5 км», - говорится в сообщении.

На проведение ремонтных работ в рамках **нацпроекта** было направлено более 210 млн рублей. На улицах также заменили системы освещения и светофоры, установили новые дорожные знаки, обустроили пешеходные дорожки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-monogorode-na-stavropole-obnovili-dorogi-na-pati-ulicah-v-ramkah-nacproekta>

ТАСС; 2019.10.03; РЕМОНТ ДОРОГ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ИДЕТ БЕЗ ОТСТАВАНИЯ ОТ ГРАФИКА

Тверская область, ранее называвшаяся в числе регионов, отстающих в реализации национального проекта **«Безопасные и качественные дороги»** выполняет работы без отставания от графика, готовность дорожных объектов составляет 75-90%. Об этом ТАСС в четверг сообщили в пресс-службе правительства региона.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** 5 июня провел заседание проектного комитета **нацпроекта**, на котором была отмечена неудовлетворительная работа ряда регионов по контрактной работе. К 31 мая регионы должны были заключить все необходимые контракты с подрядчиками на выполнение дорожных работ. В Тверской области, Республике Крым, Чукотском автономном округе и Республике Мордовия, по словам **Акимова**, контрактация составляла менее 40%.

«Заключение контрактов с подрядчиками полностью завершилась в августе, проведение дорожных работ идет по графику. Например, в Твери по **нацпроекту** ремонтируется порядка 35 км дорог, объем финансирования из федерального и областного бюджетов составил 840 млн рублей, больше 75% объектов уже отремонтированы. На 85-90% завершено благоустройство дворов, например, во дворе дома №74 по набережной А. Никитина, на территориях домов №71 и №73 на улице Можайского и по ряду других адресов», - сказал собеседник агентства.

Без отставания от графика, по данным пресс-службы, идет и ремонт моста через Октябрьскую железную дорогу в Твери, его протяженность превышает 260 метров, по **нацпроекту** на эти цели направлено более 211 млн рублей. Капремонт не проводился с 1967 года, его планируют завершить в мае 2020 года.

Выполнение ремонта дорог и благоустройства придомовых территорий в областном центре в четверг проинспектировал губернатор Игорь Руденя. «Качество работ на

объектах оцениваем удовлетворительно. Если говорить об объемах ремонта в городе, считаю, что запланировано недостаточно. Сегодня поступают соответствующие обращения и пожелания наших граждан», - цитирует пресс-служба главу региона.

По **нацпроекту** в Тверской области в этом году должны отремонтировать 28 объектов, из них 24 в Твери протяженностью 33 км и еще четыре в регионе, где планируется привести в нормативное состояние 104 км дорожного покрытия. Всего до 2024 года в рамках **нацпроекта** в Тверской области планируется отремонтировать 1244 км дорог регионального значения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6960588>

ТАСС; 2019.10.03; ВЛАСТИ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ УПРАВЛЕНИЕ ПО КОНТРОЛЮ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ

Власти Челябинской области приняли решение создать управление проектной деятельностью, которое будет координировать и контролировать реализацию национальных проектов, сообщил в четверг глава региона Алексей Текслер на заседании областного правительства.

«В аппарате губернатора и правительства Челябинской области создается управление проектной деятельностью, которое будет обеспечивать координацию и оперативный контроль за реализацией национальных проектов», - сказал губернатор.

Он добавил, что решение по кандидатуре руководителя нового подразделения будет принято позже.

Челябинская область участвует в **нацпроектах** «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Жилье и городская среда», «Экология», «Здравоохранение», «Цифровая экономика», «МСП и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Культура», «Образование», а также в подпрограммах **нацпроекта** по труду и занятости.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-chelabinskoj-oblasti-sozdadut-upravlenie-po-kontrolyu-za-realizaciej-nacproektov>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.04; ФАС ХОЧЕТ ЗАСТАВИТЬ ИНВЕСТОРОВ ВКЛАДЫВАТЬ БОЛЬШЕ СВОИХ ДЕНЕГ В ГОСПРОЕКТЫ; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА ИЗ-ЗА ЭТОГО ТОЛЬКО ВЫРАСТУТ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ

Поправки в законодательстве о государственно-частном партнерстве (ГЧП), которые должны четко отделить концессии от госзакупок, будут обсуждаться 10 октября на совещании у первого вице-преьера и министра финансов Антона Силуанова. Это «Ведомостям» рассказали два участника обсуждений и подтвердил федеральный чиновник.

Провести границу между этими двумя способами реализации госпроектов чиновники пытаются уже три года, когда руководитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев начал борьбу с концессиями, при которых бюджет полностью возмещает частным инвесторам расходы на создание объекта. Он называл такие концессии имитацией, обычными госзакупками и обещал разрушать в судах. Сделать это ФАС попыталась в «башкирском деле» – аннулировала итоги конкурса на строительство по концессии дороги Стерлитамак – Магнитогорск, который в 2016 г. выиграл «Башкирдорстрой». Попытка ФАС провалилась – апелляционный суд встал на сторону инвестора и региональных властей, посчитав претензии службы необоснованными.

Но по рынку концессий созданная неопределенность нанесла удар. Некоторые проекты встали, рассказывали тогда консультанты, не начала строиться и башкирская дорога.

Споры затянулись – из-за этого стоимость проекта нужно было увеличить, с чем не соглашался регион, говорит человек, который знает об этом от региональных чиновников. Тем не менее весной власти Башкирии внесли проект в список перспективных. Представители Башкирии и «Башкирдорстроя» не ответили на вопросы «Ведомостей».

Спор запустил дискуссию в правительстве. Два года назад Минэкономразвития подготовило законопроект, который должен был защитить рынок на случай претензий ФАС, фактически подтвердив законом существующую практику.

В материалах к совещанию у Силуанова ФАС предлагает возмещать из бюджета затраты инвестору только после того, как объект будет несколько лет использоваться. Кроме того, служба предлагает запретить одновременно использовать такие формы поддержки, как капитальный грант (выделение средств на этапе строительства) и плата концедента, возмещающая все расходы концессионера.

Из-за этого увеличится нагрузка на бюджет, приводятся в материалах возражения Минэкономразвития: отсрочка в бюджетном финансировании увеличит его сумму из-за капитализации процентов по кредитам инвестора; а капитальный грант позволяет активнее привлекать банковское финансирование.

Неопределенность в регулировании ГЧП сдерживает его развитие, объясняет необходимость отделить госзакупки от концессий замруководителя ФАС Рачик Петросян, не комментируя предложения службы по существу. Представитель Минэкономразвития не ответил на запрос «Ведомостей». График Силуанова его представитель не комментирует.

Ужесточение требований увеличит финансовую нагрузку на акционеров: банкам в любом случае нужны гарантии финансирования проекта – либо государством, либо акционерами, говорит партнер ЕУ Дмитрий Ковалев. Капитальный грант от государства сокращает сумму кредита, поэтому получить его становится проще, отмечает руководитель юридических практик PwC Владимир Соколов. Без гранта не реализовать большинство проектов в социальной сфере и дорожных, не построить очистные сооружения, говорит исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. Есть два пути, продолжает он: если, как предлагает ФАС, все вкладывает инвестор, а бюджет покрывает затраты на этапе эксплуатации, то объект обойдется государству на 30–40% дороже. При варианте Минэкономразвития – бюджет часть средств даст на этапе стройки, а остальное в течение 2–3 лет – цена растет в пределах 10%, а операционные затраты при эксплуатации несет не государство, а инвестор. Второй вариант явно выгоден государству, это общемировая практика, в России уже реализуется более 40 проектов, в которых используется и капитальный грант на этапе строительства, и плата концедента после ввода объекта в эксплуатацию, частные инвестиции в них превышают 220 млрд руб., говорит Ткаченко: этих проектов могло бы не быть, если принять позицию ФАС. Наиболее опасным является предложение ФАС запретить одновременно использовать капитальный грант и плату концедента, соглашается руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина: ограничения сделают невозможными большинство крупных ГЧП-проектов.

У ФАС и Минэкономразвития есть и другие разногласия, например о предварительном отборе участников конкурса. ФАС настаивает, что требования к опыту финансирования и реализации сопоставимых проектов могут ограничить конкуренцию, привести к злоупотреблениям и усложнят администрирование. Без требований к опыту участников вырастут риски неисполнения обязательств, возражает Минэкономразвития в материалах к совещанию. Они нужны, чтобы инвестор мог привлечь кредит на «пустую» проектную компанию, изолированную от бизнеса акционеров, говорит Соколов.

ФАС не согласна и с предложением Минэкономразвития компенсировать затраты компании, предложившей проект государству, на подготовку документации. Ограничение использования капитального гранта в совокупности с нежеланием вводить механизм

компенсации инвестиций в случае подачи частной концессионной инициативы окончательно демотивирует инвесторов, которых в России и так критически мало, и приведет к стагнации инфраструктурного рынка, заключает Ревзина.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/03/812820-fas-zastavit-investorov>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.10.03; КАК НЕ ИСПОРТИТЬ «ЛИЦО» НАЦПРОЕКТА В БАШКОРТОСТАНЕ ЗАВЕРШИЛСЯ ФОРУМ «ТРАНСПОРТ УРАЛА»

В последние дни сентября в Уфе при поддержке Министерства транспорта РФ прошел традиционный, уже четвертый Международный форум–выставка «Транспорт Урала». Это единственное специализированное мероприятие в регионе, которое позволяет на единой площадке встретиться представителям государственного заказчика и бизнес–сообщества, обсудить текущую ситуацию, подвести предварительные итоги, «сверить часы». В этом году мероприятия форума при-

урочены к 95–летию дорожно–транспортного ведомства Республики Башкортостан.

Курс на интеграцию

Деловую часть форума открыло заседание, приуроченное к Дню Куйбышевской железной дороги. Глава Республики Башкортостан Радий Хабиров отметил, что ежегодно железной дорогой из региона перевозится 25 млн тонн грузов, более половины которых приходится на нефть и нефтепродукты, еще треть – на строительные материалы и цемент. Ежегодно более 4,5 млн пассажиров из Башкортостана пользуются железнодорожным транспортом. По территории республики, в зоне ответственности Куйбышевской дороги, курсируют 80 пассажирских и 59 пригородных поездов. В свою очередь, республика в полном объеме обеспечивает субсидирование недополученных доходов от пригородных пассажирских перевозок в размере более 460 млн руб. ежегодно.

Одним из новых направлений работы транспортного комплекса региона становится интеграция железнодорожных маршрутов с перевозками другими видами общественного транспорта. Для этих целей запланировано строительство четырех транспортно–пересадочных узлов на станциях Давлеканово, Иглино, Раевка и Чишмы. Перспективными проектами в плане развития промышленных предприятий и увеличения объемов железнодорожных грузовых перевозок являются: модернизации железнодорожного южного обхода Уфы; строительство путей необщего пользования к станции Шакша и южного обхода г. Уфы Куйбышевской железной дороги, станции Пещерная Южно–Уральской железной дороги. Начата работа по проектам новых железнодорожных направлений: Сибай – Сара, Уфа – Бирск – Агидель. Это позволит создать альтернативные пути перевозки грузов железнодорожным транспортом по транспортному коридору «Север – Юг» и Транссибу, обеспечит сокращение расстояний перевозки до пограничных **пунктов пропуска** «Орск» и «Сагарчин» (Оренбургская область) на 430 и 250 км соответственно.

И. о. председателя Государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов более подробно остановился на тарифной политике в сфере пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Так, на 2019 год тариф утвержден в размере 4,78 руб. за км, что почти на 20% больше, чем в 2018 году. С начала сентября текущего года на всех пригородных поездах, которые следуют по территории Уфы в пределах станций Дема – Шакша, установлен единый тариф для пассажиров в размере 21 руб. При этом сохраняются все льготы, предусмотренные федеральным и республиканским законодательством. Ранее стоимость проезда на транзитных пригородных поездах по территории городского округа г. Уфа составляла 67 руб. На пригородных поездах внедрена единая транспортная карта «Алга», что позволит интегрировать железнодорожный транспорт в общегородскую транспортную сеть.

Основа развития сети – БКАД

Работа форума продолжилась в секциях по различным аспектам реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В одной из них обсуждались новые вызовы при реализации проекта БКАД. По данным замруководителя по федеральным программам ГКУ УДХ РБ Азамата Таепова, в текущем году дорожные работы производились сразу в двух агломерациях республики – Уфимской и Стерлитамакской. К 2024 году регион планирует увеличить долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 56,5%; снизить долю автодорог, работающих в режиме перегрузки, до 6,97%; уменьшить число мест концентрации ДТП в два раза – до 70.

Протяженность дорожной сети Уфимской агломерации составляет 1381 км, Стерлитамакской – 691 км. Общий объем средств, выделяемых в 2019 году на реализацию мероприятий **нацпроекта**, составил 5,7 млрд руб., из них 2,3 млрд руб. – из федерального бюджета, а 3,4 млрд руб. – консолидированный бюджет Башкортостана. Сейчас участки дорог доводятся до нормативного состояния, устанавливаются дорожные знаки, светофоры, барьерные ограждения. Все работы планируется выполнить в полном объеме в срок до 1 ноября. В общей сложности в Уфимской агломерации в 2019 году будут доведены до нормативного состояния свыше 70 км автомобильных дорог, в Стерлитамакской – около 50 км.

Важным шагом для дорожников региона стало применение новых технологий, в частности, методологии Supergrave. Это комплексная система проектирования состава асфальтобетонных и щебеночно–мастичных смесей, позволяющая получить состав, максимально учитывающий особенности применяемых инертных материалов, условия эксплуатации асфальтобетонного покрытия по нагрузкам и климатическим параметрам. В 2019 году по этому методу ремонтировались все автомобильные дороги регионального, межмуниципального значения и улично–дорожной сети города Уфы, а также часть дорог Стерлитамака и Салавата. На двух объектах Уфы использовался метод холодного ресайклинга, для горизонтальной разметки применялся термопластик. Учитывая социальную значимость проводимых дорожных работ и то, что подрядные организации только начинают широкое применение новых технологий, выстроена многоуровневая система контроля за качеством выполнения работ. Это внутренний производственный и лабораторный контроль подрядной организации; инспекционный контроль заказчика; контроль Федерального дорожного агентства, ФКУ «Росдортехнология», Государственного комитета Республики Башкортостан по жилищному и строительному надзору и, наконец, общественный контроль.

Брак не пройдет

Несмотря на предпринятые меры в части усиления внимания к качеству производства работ, проблем пока хватает. И их решение стало настоящим вызовом для регулятора, отметил первый заместитель председателя Государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству Альберт Сулейманов. Особенно это заметно по объектам Стерлитамакской агломерации. Как показала практика, не все дорожные подрядные организации оказались готовы выполнять повышенные требования заказчика. Да и сам ремонт городских улиц имеет свою специфику: переустройство коммуникаций, работа «под движением» и т. п. «Надо менять мышление подрядчиков (в части повышения качества производства СМР и ответственности), – подчеркнул Альберт Сулейманов. – Заказчики это уже начали».

Конкретные примеры недостатков привел представитель ФКУ «Упрдор «Приуралье». Это низкие темпы выполнения работ, а также невысокая культура производства. Например, выявлены и зафиксированы случаи, когда дорожники просто складывают строительный мусор на обочинах дорог. Зачастую нет паспортов объектов и других документов либо

они заполняются с нарушением требований. Контролирующие органы также отмечают плохое качество стыков нового и старого покрытия, наличие участков с контруклонами. Кроме того, допускаются огрехи при проектировании асфальтобетонных смесей, например, используются материалы, не соответствующие нормативным требованиям. Нарушаются рецепты: вместо минерального порошка добавляют цемент, вместо щебня – ЩПС. Все эти недостатки в конечном итоге снижают качество и долговечность дорожного полотна и не лучшим образом сказываются на имидже самого **нацпроекта**.

Первый заместитель главы администрации г. Стерлитамак по развитию промышленного комплекса Юрий Тротт подтверждает, что проблема недобросовестных подрядных организации существует. Он считает, что действенным рычагом влияния на них может стать ограничение финансирования. «Целесообразно производить оплату только после приемки работ, – прокомментировал он. – При ненадлежащем исполнении своих обязательств в соответствии с контрактом заказчик вправе потребовать выплаты неустоек, штрафов и пеней. Оплата будет производиться только после устранения всех выявленных дефектов». Как другой вариант решения проблемы он предложил включать нерадивых исполнителей в реестр недобросовестных поставщиков. Если организация окажется в этом черном списке, то участие в закупках в ближайшие годы для нее станет фактически невозможным.

Ключевым событием форума стало пленарное заседание «Региональные аспекты в реализации национального проекта Российской Федерации **БКАД** в Поволжье и на Урале». Своим опытом поделились соседи Республики Башкортостан – представители Оренбургской области и Удмуртской Республики. Конечно, у каждого региона есть своя специфика и особенности: разная протяженность дорожной сети, разные погодные условия. Но при этом проблемы схожи: изношенность региональных дорог, многолетнее недофинансирование по содержанию и капремонтам, а также проблемы ценовой политики и сметного нормирования. На этом, в частности, сделал акцент в своем выступлении директор ГУ «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области» Дмитрий Хусид: «Нам всем нужна новая, адекватная система ценообразования. Мы все понимаем, что базисно–индексный метод исчерпал себя, но, к сожалению, переход на ресурсный метод в очередной раз отодвинули на 2021–2022 годы».

<http://transportrussia.ru/item/5196-kak-ne-isportit-litso-natsproekta.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; РОССИЯ ОТКРЫТА К РАБОТЕ ПО СОЗДАНИЮ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА

Президент РФ **Владимир Путин** заявил, что без создания современной транспортной инфраструктуры невозможно развивать торговлю и промышленную кооперацию, Россия открыта для совместной работы по ускорению формирования евразийского транспортного каркаса.

По его словам, основой для выстраивания равноправных и направленных в будущее отношений является экономическое партнерство, которое открывает реальные перспективы для устойчивого и долгосрочного развития всех. **Путин** привел в пример транспортную взаимосвязанность: «без создания современной автомобильной, морской, железнодорожной инфраструктуры невозможно развивать торговлю, промышленную кооперацию, налаживать взаимные обмены в любых других сферах».

«Необходимо вместе подумать, как нам ускорить формирование такого евразийского транспортного каркаса, настоящей сети широтных и меридианных торговых маршрутов. Безусловно, Россия открыта для такой совместной работы и уже реализует здесь целый ряд совместных проектов», - сказал он на пленарном заседании международного дискуссионного клуба «Валдай».

Президент уточнил, что один из таких проектов - торговый маршрут Север-Юг, который пройдет по России из стран Европы через Каспийский регион в центральноазиатские

государства - Иран и Индию. Другой проект - маршрут Европа-Западный Китай - соединит российские порты на Балтике с портами Желтого моря. Еще один перспективный, по мнению **Путина**, маршрут - Арктика-Сибирь-Азия.

«Его смысл в том, чтобы через Восточную Сибирь - центр Евразии - соединить транспортными магистралями порты Северного морского пути с портами Тихого и Индийского океана», - добавил президент.

<https://ria.ru/20191003/1559411983.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; ПУТИН РАССКАЗАЛ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ЕВРАЗИЙСКИХ ТОРГОВЫХ МАРШРУТОВ

Россией уже реализуется ряд совместных проектов евразийских торговых маршрутов, в их числе «Север-Юг», «Европа - Западный Китай» и «Арктика – Сибирь - Азия», заявил президент РФ **Владимир Путин** на пленарном заседании дискуссионного клуба «Валдай».

Президент отметил, что Россия открыта и готова для совместной работы по построению «евразийского транспортного каркаса», развития сетей торговых маршрутов.

«Уже реализуется здесь целый ряд совместных проектов. Один из них - торговый маршрут «Север-Юг», пройдет через нашу территорию из стран Европы через Каспийский регион в центральные азиатские государства - Иран и Индию. Другой, «Европа - Западный Китай», соединит российские порты на Балтике с портами Желтого моря. Еще один перспективный маршрут - «Арктика – Сибирь - Азия». Его смысл в том, чтобы через Восточную Сибирь центра Евразии соединить транспортными магистралями порты Северного морского пути с портами Тихого и Индийского океана», - сказал **Путин**.

«Чтобы реализовать эту идею, сформировать недостающие звенья, мы намерены ускорить строительство железнодорожных подходов к порту Сабетта, это на самом севере России, на полуострове Ямал, реализацию всего комплекса проектов Северного морского пути намерены ускорить и завершить. А также строительство железнодорожной магистрали Курагино – Кызыл... с последующим ее выходом на железнодорожную сеть Монголии, Китая и других государств региона. Готовы работать по этой инициативе, имеющей общеевразийское значение, со всеми заинтересованными партнерами», - добавил **Путин**.

Он отметил, что такие транспортные артерии служат стимулом к выстраиванию отношений, основанных на конкуренции и солидарности.

«На наш взгляд, трансграничные, транснациональные транспортные артерии служат ключом, стимулом к выстраиванию отношений, основанных не только на естественной конкуренции, но и, что очень важно, на солидарности, потому что если не будет политической и экономической стабильности в одной из стран, по которой проходит маршрут, то не заработает и вся цепочка», - пояснил **Путин**.

«Именно руководствуясь принципами совместного прогресса, вместе с партнерами мы строим Евразийский экономический союз», - заключил президент России.

<https://ria.ru/20191003/1559412075.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; РОССИЯ И КИТАЙ АКТИВИЗИРУЮТ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

Россия и Китай договорились об активизации сотрудничества в рамках работы китайского проекта «Один пояс - один путь», заявил президент России **Владимир Путин**.

«Одной из несущих опор «Большой Евразии» призвано стать сопряжение проекта Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь». Мы договорились с нашими китайскими друзьями об активизации этой работы», - сказал **Путин** на пленарном заседании Международного дискуссионного клуба «Валдай».

По его словам, именно руководствуясь принципами совместного, общего прогресса вместе с партнерами строится Евразийский экономический союз. «Это интеграционное

объединение основано на равноправии, прагматизме, учете интересов друг друга. При этом наш союз это не закрытый рынок. ЕврАзЭС активно развивает международные связи», - добавил он.

«Заключены соглашения о зоне свободной торговли с Вьетнамом, вот только что, буквально на днях, подписали соответствующий такой же договор с Сингапуром. Временное соглашение о зоне свободной торговли подписано с Ираном, ведутся переговоры с Израилем, Египтом. Вскоре предстоит первый раунд переговоров с Индией. С Китаем Евразийский союз заключил соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве», - пояснил президент РФ.

Помимо этого он отметил, что стартовала и реализация программы сотрудничества между Евразийской комиссией и АСЕАН на 2019-2020 годы.

«Все эти договоренности важны для формирования Большого Евразийского партнерства с потенциальным участием стран ЕврАзЭС, СНГ, ШОС, АСЕАН и рядом других государств. Построение такого типа отношений между государствами, основанного на прагматизме, учете интересов друг друга, это не благие пожелания и мечты, не вопрос отдаленного будущего, оно возможно и, более того, реализуется сейчас», - подчеркнул **Путин**.

<https://ria.ru/20191003/1559412278.html>

ТАСС; 2019.10.03; ПУТИН ПОРУЧИЛ ОКАЗАТЬ ВСЕСТОРОННЮЮ ПОМОЩЬ ПОЖИЛЫМ И ИНВАЛИДАМ, ПОСТРАДАВШИМ ОТ ПАВОДКОВ

Президент России **Владимир Путин** поручил властям Амурской области, Приморья, Хабаровского края и Еврейской автономной области организовать всестороннюю помощь в решении вызванных паводками проблем социально незащищенных групп граждан. Как сообщает официальный сайт Кремля, такое поручение глава государства дал по итогам состоявшегося 17 сентября совещания о ликвидации последствий паводка на территории Дальневосточного федерального округа.

«Обеспечить информирование граждан, пострадавших в результате паводка, о местах оказания необходимой им помощи, порядке восстановления утраченных документов, праве на получение предусмотренных законодательством Российской Федерации выплат, - говорится в перечне поручений. - Организовать работу по оказанию всесторонней поддержки в решении проблем, вызванных чрезвычайной ситуацией, пожилым, одиноким гражданам, инвалидам и лицам с ограниченными возможностями здоровья». Главам регионов президент порекомендовал посетить территории, пострадавшие от паводка, и провести прием пострадавших граждан.

Минстрою России предстоит обеспечить оказание помощи региональным органам власти в решении проблем пострадавших, а вице-премьеру - полпреду президента РФ на Дальнем Востоке Юрию Трутневу - координировать совместную работу Минстрою, Минфина, **Минтранса**, Минпросвещения, Минтруда, Минсельхоза России и других федеральных и региональных органов власти на этом направлении.

Минстрою и Минэнерго России также поручено совместно с правительством Еврейской автономной области «принять исчерпывающие меры по обеспечению необходимыми запасами топлива, материалами для выполнения аварийно-восстановительных работ в целях прохождения осенне-зимнего периода 2019-2020 годов».

<https://tass.ru/obschestvo/6959087>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; АНАЛОГ РОССИЙСКОЙ ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» БУДЕТ СОЗДАН В УЗБЕКИСТАНЕ

АО «ГЛОНАСС» и компания SmartGeo (Узбекистан) объявили о подписании меморандума о сотрудничестве по развитию навигационно-информационных технологий в транспортной сфере.

«Одним из ключевых направлений сотрудничества станет проект создания на территории Республики Узбекистан системы экстренного реагирования при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах (аналог российской системы «ЭРА-ГЛОНАСС»)), - сказано в сообщении пресс-службы АО «ГЛОНАСС», поступившем в «Интерфакс» в четверг.

По информации пресс-службы, меморандум был подписан 1 октября в рамках заседания российско-узбекского делового совета в Ташкенте.

Документ предусматривает консолидацию уникальных технологических решений и экспертизы, накопленных АО «ГЛОНАСС» в ходе реализации функций оператора ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и усилий узбекской компании SmartGeo, обладающей обширными компетенциями в области геоинфокоммуникационных систем.

«Сотрудничество между компаниями направлено на реализацию проекта по предотвращению ущерба жизни, прежде всего, в сфере транспорта, за счет использования передовых навигационно-информационных технологий АО «ГЛОНАСС», - сказал генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Игорь Милашевский, которого цитирует пресс-служба.

В сообщении приводятся слова директора компании SmartGeo Улугбека Байдадараева, который заявил: «Наше партнерство обозначит новый виток в истории Узбекистана и будет способствовать созданию государственной системы экстренного реагирования при авариях на транспорте». По его словам, «совместный проект выведет Узбекистан на новый уровень в вопросах предотвращения летальных исходов при ДТП и позволит сохранить тысячи жизней».

В сообщении отмечается, что сотрудничество АО «ГЛОНАСС» и компании SmartGeo предусматривает создание системы экстренного реагирования при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах Республики Узбекистан.

Кроме того, стороны будут работать над созданием единой интеллектуальной цифровой транспортно-логистической платформы мониторинга транспортных средств, в том числе осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, в целях решения государственных задач эффективного управления дорожным движением, а также оказания смежных коммерческих услуг.

Меморандумом предусмотрено создание технологического базиса в интересах геоинформационного обеспечения Республики Узбекистан в целях формирования единой государственной технической политики и обеспечения совместимости различных отраслевых навигационно-информационных, геоинформационных и телематических систем.

«В рамках государственно-частного партнерства на базе компании SmartGeo предлагается создать национального оператора геоинфокоммуникационных услуг. Планы сотрудничества предполагают оснащение автомобильного транспорта Республики Узбекистан при его производстве современными устройствами безопасности, а также внедрение интеллектуальных систем обеспечения безопасности дорожного движения», - информирует пресс-служба.

Участники встречи подчеркнули, что развитие высокотехнологичных сервисов будет способствовать решению задач обеспечения экономической и геополитической безопасности Республики Узбекистан, а также достижению положительного синергетического эффекта для экономики государства.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; БЕЛАЗ ХОТЕЛ БЫ ПРОДЛЕНИЯ МОРАТОРИЯ НА ПОШЛИНЫ НА Ж/Д КОЛЕСА ИНТЕРПАЙПА ПОСЛЕ ИЮНЯ 2020 Г

Производитель транспортного оборудования «БелАЗ Холдинг» (Белоруссия) занимается вопросом дальнейшей приостановки действия пошлин на железнодорожные колеса производства трубно-колесной компании (ТКК) «Интерпайп» (Украина).

Как сообщил генеральный директор «БелАЗ Холдинга» Петр Пархомчик на пресс-конференции в Киеве в рамках подписания соглашения о сотрудничестве двух компаний, введение Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) антидемпинговой пошлины на поставки ж/д колес с Украины привело к их значительному дефициту на рынке ЕАЭС, а также стремительному росту цен на этот товар. Рост спроса на ж/д вагоны увеличил нехватку колес.

«Нами была подана соответствующая заявка (на отмену действия пошлин - ИФ). Но для решения этого вопроса нам понадобилось немногим более года. Решение принято, оно положительное. И пошлина отменена пока на один год. Наша компания проводит дальнейшую работу. Надеемся и уверены, что повторно отстоим наше право на покупку колес на Украине», - сказал Пархомчик, добавив, что в этом вопросе поддерживаются «коллеги из Казахстана, которые также нуждаются в ж/д колесах».

Пархомчик признал, что Белоруссия допустила ошибку, когда согласовала документ в ЕЭК о введении пошлин на ж/д колеса «Интерпайпа» в обмен на обещание российской стороны об обеспечении колесами под производственную программу «БелАЗа», которое не было выполнено.

«Мы осознали, что допустили ошибку. У нас было обязательство российской стороны, что проблем с обеспечением наших заводов ж/д колесами не будет. И наши министры в ЕЭК согласовали документ. И (затем - ИФ) мы включили задний ход. И белорусская сторона не даст согласие (на возобновление действия пошлин - ИФ). Думаю, эта норма будет отменена и не будет действовать в ближайшие годы», - выразил уверенность гендиректор «БелАЗ Холдинга».

При этом он уточнил, что потребность Белоруссии в ж/д колесах составляет 80-100 тыс. шт. в год, Белорусские железные дороги готовы приобретать 60 тыс.

«Сегодня есть спрос на вагоны, и не только на постсоветском пространстве. Мы сейчас прорабатываем контракт на поставку на Украину. Будет поставлена первая партия зерновозов частному заказчику. На следующий год обсуждается цифра более 1 тыс.», - сказал Пархомчик.

В свою очередь генеральный директор «Интерпайпа» Фади Храйбе отметил готовность компании обеспечить все запросы «БелАЗа».

Как сообщалось, коллегия ЕЭК по итогам повторного антидемпингового расследования, инициированного «Выксунским метзаводом» и «Нижнетагильским меткомбинатом», в марте 2018 года приняла решение повысить антидемпинговую пошлину на украинские стальные цельнокатаные колеса до 34,22% с 4,75% от таможенной стоимости, которая была объявлена в конце 2015 года. Это привело к острому дефициту колес на рынке ЕАЭС. С жалобами обратились компании «БелАЗ» и нацкомпания «Казахстан темир жолы» (КТЖ, «Казахстанские железные дороги»). Летом 2019 года ЕЭК приняла решение о приостановке антидемпинговой пошлины в размере 34,22% на поставки ж/д колес с Украины до 1 июня 2020 года. Это позволило заключить соглашение между ТКК «Интерпайп» и «БелАЗ Холдингом» о стратегическом партнерстве, которое предусматривает расширение сотрудничества между компаниями в сфере поставки железнодорожных колес в 2019-2020 годах. Компании планируют увеличить поставки ж/д колес с Украины в Белоруссию до 6 тыс. штук в 2019 году и 20 тыс. штук в 2020 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ЕБРР ВЫДЕЛИТ \$60 МЛН КРЕДИТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО В ГРУЗИИ ТОННЕЛЯ ЧЕРЕЗ КРЕСТОВЫЙ ПЕРЕВАЛ

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) утвердил кредит в размере \$60 млн для софинансирования строительства в Грузии тоннеля на участке автомобильной дороги Квешети-Коби на Крестовом перевале, пролегающем через Главный Кавказский хребет и являющемся частью международного автомобильного коридора «Север-Юг».

Как сообщил в четверг департамент автодорог Минрегионразвития и инфраструктуры Грузии, 9-километровый тоннель шириной 15 метров от села Цкере до поселка Коби на участке Военно-Грузинской дороги станет самым длинным на маршруте «Север-Юг» и в целом на Кавказе.

На строительство данного участка дороги и тоннеля Азиатский банк развития (АБР) уже выделил \$415 млн, а софинансирование со стороны правительства Грузии составляет \$83,6 млн.

В сообщении отмечается, что дорога Квешети-Коби, длина которой сейчас составляет 35 км, согласно проекту сократится до 22,7 км. Здесь будет построено 6 мостов и 5 тоннелей. Строительство разделено на два участка, по каждому из которых по итогам международных тендеров определены компании-контракторы и с ними подписаны соответствующие договоры. В частности, строительство 13-километрового участка осуществит China Railway 23rd Bureau Group Co., являющаяся «дочкой» China Railway Construction Corporation Limited, 9-километрового тоннеля - China Railway Tunnel Group Co., Ltd. (CRTG). Строительные работы планируется начать в 2020 году и завершить за четыре года.

Осуществление данного проекта снимет проблему передвижения автотранспорта через Крестовый перевал, обеспечивая проезд на этом участке Военно-Грузинской дороги в любое время года, при этом сократит на 1 час время в пути из Тбилиси до границы с Россией.

Военно-Грузинская дорога в настоящее время является единственным сухопутным маршрутом, связывающим с Россией не только Грузию, но и Армению.

ТАСС; 2019.10.03; ПОЕЗДКИ ПО РЕГИОНУ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ В КАРЕЛИИ БЛАГОДАРЯ НОВЫМ АВТОБУСАМ

Обновленный автобусный парк республиканских транспортных предприятий - «Карелавтотранс» и «Карелавтотранс-сервис» - позволит людям с инвалидностью беспрепятственно ездить на пригородных и межмуниципальных маршрутах. Все 33 автобуса, закупленные на средства регионального и федерального бюджетов, будут оборудованы устройствами для доступной среды, сообщил на заседании комиссии Заксобрания Карелии по вопросам развития транспорта в республике **заместитель министра** по дорожному хозяйству, транспорту и связи региона Виталий Спиридонов.

«Люди с малой подвижностью будут иметь возможность пользоваться всеми маршрутами, включая пригородные и межмуниципальные, в полном объеме», - сказал **заместитель министра** регионального ведомства.

Как рассказал ТАСС **замминистра**, все новые автобусы будут иметь расширенный вход, транспорт оборудуют аппаратами для беспрепятственного заезда на коляске, табличками со шрифтом Брайля для слепых и слабовидящих. В автобусах будет предусмотрено место для стоянки инвалидных колясок, а также оборудование для аудиоповещения пассажиров об остановках.

«Имеющийся сейчас подвижной парк [госпредприятий] очень старый - более чем 85 процентов автобусов имеют износ 100 процентов. Кроме того, автобусы не соответствовали никаким требованиям в плане доступности для людей с инвалидностью», - сказал Спиридонов.

На этой неделе в республику поступили первые восемь новых автобусов ПАЗ-Next, которые поставят на пригородные рейсы. Еще восемь автобусов придут в регион в октябре-ноябре 2019 года. Таким образом, будут израсходованы 98 млн рублей, выделенных из регионального бюджета. Средства, полученные Карелией из резервного фонда РФ, освоят до конца года.

«Сегодня будет объявлен аукцион на закупку автомобилей по федеральным деньгам, которые выделены из резервного фонда. По федеральным деньгам мы приобретаем 17 автобусов, все эти автобусы зарезервированы производителями. Я встречался практически со всеми из них: они выражают уверенность, что до конца года весь объем заявок, который у нас стоит в конкурсе, будет исполнен. До конца года полностью 33 автобуса поступят в распоряжение наших государственных унитарных предприятий», - отметил Спиридонов.

Финансирование на новые автобусы

В начале августа правительство РФ выделило **Минтрансу** 97 млн рублей из резервного фонда для предоставления субсидии Республике Карелия на покупку 17 автобусов. До этого, в апреле 2019 года Заксобрание Карелии также одобрило изменения в бюджете на 98 млн рублей на 16 новых автобусов для республиканского предприятия «Карелавтотранс».

<https://tass.ru/obschestvo/6960600>

ТАСС; 2019.10.03; ЭКСПЕРТ: ГЧП В ТРАНСПОРТЕ РАЗВИВАЕТСЯ В РЕГИОНАХ ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА

По данным платформы «РОСИНФРА», в России реализуется 144 транспортных проекта ГЧП, в рамках которых законтрактовано 2,3 трлн рублей инвестиций, в частности, 1,55 трлн - частных

Москва, 3 октября. 1-2 октября в Москве состоялся V Стратегический форум «Транспортная инфраструктура России», который входит в цикл мероприятий Инфраструктурного конгресса «РОСИНФРА». Организаторы мероприятия - Национальный Центр ГЧП и Фонд Росконгресс.

Начался Форум с подписания концессионного соглашения между ОАО «РЖД» и правительством Самарской области, которое прошло при участии первого **замминистра** транспорта **Иннокентия Алафинова**, генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова и губернатора Самарской области Дмитрия Азарова. Соглашение предполагает создание инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения деятельности особой экономической зоны «Тольятти». Объем инвестиций в реализацию проекта составит 0,9 млрд рублей.

«В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года важная роль отведена проектам государственно-частного партнерства. Инструменты ГЧП в транспорте сегодня являются экономическими драйверами отрасли и позволяют существенно ускорить реализацию инфраструктурных проектов», - отметил советник Президента Российской Федерации Антон Кобяков.

Участники пленарной дискуссии Форума обсудили текущий статус магистрального плана и подходы к реализации включенных в него проектов, а также региональные проекты ГЧП, реализуемые «вне плана». Модератор сессии, председатель правления Национального Центра ГЧП и председатель совета директоров «Автодор-Инвест» Павел Селезнев задал тон дискуссии, обозначив основные показатели рынка ГЧП в транспортной сфере. По данным платформы «РОСИНФРА», в России реализуется 144 транспортных проекта ГЧП, в рамках которых законтрактовано 2,3 трлн рублей инвестиций, в частности, 1,55 трлн - частных. Концессия является наиболее распространенным механизмом - 64 проекта с объемом инвестиций 1,27 трлн рублей. «И

постоянно мы слышим о новых планах и инициативах в регионах. Это говорит о том, что даже без магистрального плана с помощью ГЧП в России реализуется много транспортных проектов», - подчеркнул Селезнев.

Первый заместитель министра транспорта **Иннокентий Алафинов** также отметил, что магистральный план не может обеспечить всех потребностей инфраструктуры: региональные проекты надо разрабатывать вне зависимости от него, и для этого нужны различные инструменты. При этом, по его словам, надо смотреть не на количество, а на качество - многие проекты существуют лишь на бумаге. Генеральный директор ДСК «Автобан» Алексей Андреев отметил высокие ожидания по новым проектам и упомянул о создании участков международного транспортного коридора Европа - Западный Китай. Он считает, что проекту нужна дополнительная экспертиза и привлечение профильных компаний к обсуждениям, потому что иначе могут быть приняты решения, которые не будут интересны инвесторам и реальным участникам. В свою очередь **Алафинов** заверил его, что запланированы дополнительные обсуждения и корректировки. Заместитель председателя ВЭБ.РФ Юрий Корсун отметил, что **комплексный план** - это очень правильное начинание и, в отличие от других **нацпроектов**, имеет четкую структуру, а ГЧП - это правильный подход к развитию инфраструктуры в рамках этого плана. «Важно не забывать, что крупные проекты плана не должны заслонять региональную повестку», - добавил Корсун. В целом, представители рынка, принимающие участие в дискуссии, сошлись во мнении, что после некоторых донастроек уже в следующем году количество проектов ГЧП, реализуемых в рамках магистрального плана, вырастет.

Кроме этого, в рамках Форума состоялись профильные сессии, посвященные автомобильным и железным дорогам, городскому транспорту и цифровизации. Участники дискуссий обсудили привлечение частных инвесторов, структурирование и реализацию проектов ГЧП, а также возвратность вложенных средств для инвесторов и социально-экономические эффекты для регионов. Также была проведена презентация сервисов платформы «РОСИНФРА», которые могут быть полезны участникам рынка транспортной инфраструктуры. Во второй день ГЧП-Институт на площадке PWC провел образовательную программу, посвященную особенностям подготовки и реализации ГЧП-проектов в транспортной сфере.

Всего в мероприятиях Форума приняло участие более 300 человек: это представители профильных федеральных и региональных ведомств, руководители ключевых инфраструктурных и строительных компаний транспортного сектора, банкиры и частные инвесторы, эксперты и журналисты. Официальный партнер Форума - компания InfraONE, деловой партнер - ВТБ Капитал, партнеры сессий - EY (Ernst & Young) и Dentons.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6959725>

ГУДОК; АНДРЕЙ ВАЛЕНТИНОВ; 2019.10.03; ДВЕ «УНИВЕРСИТЕТСКИЕ СУББОТЫ» В ОДИН ДЕНЬ

Принять участие в изучении новых химических элементов - такая возможность появится у школьников, которые посетят «Университетскую субботу» в РУТ (МИИТ) 5 октября.

В этот день, как сообщили «Московскому железнодорожнику» в пресс-службе РУТ, преподаватели гуманитарного института РУТ (МИИТ) проведут для подростков познавательную лекцию о жизни и научных достижениях великого русского ученого Дмитрия Менделеева. Школьники смогут принять участие в изучении таких химических элементов, как оганесон, nihonium, moscovium и tennessin.

Адрес проведения: Москва, улица Образцова, дом 9, стр. 9, учебный корпус № 8, начало в 11.00.

А в институте международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) в тот же день учащиеся познакомят с основными геополитическими направлениями развития

транспорта в России. Теоретическая часть занятия посвящена международным векторам развития транспортной системы. В завершение встречи преподаватели ответят на вопросы ребят.

Адрес проведения: Москва, улица Новосущевская, дом 26 А, начало в 12.00.

Для того чтобы принять участие в этих мероприятиях, доступ на лекции бесплатный, необходимо предварительно зарегистрироваться на сайте «Университетских суббот» <http://us.educom.ru/>.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1479610>

РБК AUTONEWS; 2019.10.03; ЗА И ПРОТИВ: ПОЧЕМУ НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ +20 КМ/Ч НЕЛЬЗЯ ОТМЕНЯТЬ

Первый зампреда комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, автор действующей нормы о нештрафуемом пороге в +20 км/ч, объясняет, почему в России снижать лимит рано

Моя позиция как автора действующей нормы о нештрафуемых 20 км/час, которую поддержала фракция «Единая Россия», такова: сначала правительство должно провести тотальный аудит улично-дорожной сети, включая проверку разметки и дорожных знаков на предмет их соответствия дорожной обстановке, федеральным законам и ПДД, обоснованность ограничений скоростного режима и расстановку камер.

К сожалению, в России стало нормой устанавливать ничем не обоснованные ограничения скоростного режима в паре с камерами не там, где это необходимо для обеспечения безопасности и профилактики нарушений, а там, где легче собрать штрафные деньги. Это самые настоящие ловушки для водителей. Нередко из ниоткуда появляются знаки с ограничением скорости 40 км в час. А до этого, представьте, водители ехали с разрешенной скоростью 90–110 км в час. При этом камера фиксирует автомобиль сразу с точки установки камеры, а не через, например, 200 метров. Эти «кормушки» надо убирать. Далее необходимо поднять скоростной режим там, где он не соответствует категории дороги. Сейчас в России он значительно занижен. На Кутузовском проспекте в Москве скорость ограничена 80 км/час, но сейчас благодаря поправке +20 км/час по нему можно ехать более-менее прилично. А власти еще хотят снизить порог до 60 км в час.

А почему я должен ехать по добротному Минскому шоссе до Белоруссии 90 км/час, а уже за границей по такой же дороге могу законно передвигаться со скоростью 120 км/час плюс 10 км в час? Если у нас снизить до +10 км/ч, мы по такой же дороге сможем ехать только со скоростью 100 км в час. Почему мы должны ездить медленнее на 30 км/час, чем водители в соседней стране на трассах того же качества? Что за издевательство? Я считаю, что на трассе М-9 водителей специально провоцируют, чтобы они нарушали. Там хорошая дорога, гаишников мало, камер тоже негусто. Люди позволяют себе немного поднажать.

А еще на некоторых участках стоит система «Автодория» родом из Татарстана, которая незаконно измеряет среднюю скорость — камеры стоят при въезде и при выезде с участка в 30–50 километров. И люди получают штрафы, хотя в законодательстве нет понятия «средняя скорость». Есть нарушение скоростного режима с конкретными цифрами: 20–40 км/час, 40–60, 60–80 и свыше 80 км в час. Кроме всего прочего, у нас есть и перевозчики, которые несут убытки из-за того, что суточный пробег в России у них в два раза меньше, чем по Европе.

Есть и еще одно необходимое изменение. Необходимо вернуть Госавтоинспекции полномочия по согласованию планов и проектов организации дорожного движения. Сейчас организацией дорожного движения занимаются органы исполнительной власти регионов — это местные департаменты и министерства транспорта. И получается, что чиновники на местах сами расставляют знаки, наносят разметку, ставят камеры, сами собирают деньги и при этом сами себя же контролируют. Это недопустимо!

Раньше ГИБДД могла проводить независимую оценку планов организации дорожного движения. Сейчас же государственная контрольно-надзорная вертикаль в лице МВД разрушается, министерство готово охотно передать свои полномочия регионам (читай: людям с улицы), и это крайне опасно. Ведь нередко организация дорожного движения во многих субъектах противоречит существующим нормам. Это происходит потому, что власти в этих субъектах заинтересованы в максимальном сборе штрафных денег. То есть главной целью ставится не организация дорожного движения и дорожная безопасность, а сбор денег с автомобилистов всеми возможными путями.

Например, в Москве множество мест, где стоянка или остановка автомобиля не создает помех другим участникам дорожного движения, но стоянка или остановка там запрещены. И наоборот, там, где стоянка или остановка прямо запрещены ПДД, устроена платная парковка. Этот подход, который я называю тотальной коммерциализацией, недопустим. Он создает социальное напряжение в обществе, озлобляет людей, формирует правовой нигилизм. Это нагрев социального котла.

Поэтому сначала надо решить все вышеописанные проблемы и только потом ставить вопрос о возможном снижении нештрафуемого порога скорости. Во фракции «Единая Россия» придерживаются именно такой точки зрения, такой последовательности приоритетов. Если всего перечисленного сделано не будет, Госдума, уверен, снижение нештрафуемого порога не поддержит.

Сейчас правительство РФ готовит новую редакцию КоАПа с обновленным текстом, измененными санкциями и нормами — это дело небыстрое. Черновой вариант будет готов в лучшем случае в конце следующего года. После чего его будут дорабатывать. На принятие Госдумой тоже понадобится время. В целом, по моему прогнозу, новый КоАП появится не ранее чем через пару лет. У всех нас есть время, чтобы подготовиться.

<https://www.autonews.ru/news/5d959e4f9a7947736882164b?ruid=uUj1A11/G9F67QSdAy0KA&g=&from=center>

РБК+; 2019.10.02; БУДУЩЕЕ ТАКСИ; О ТОМ, ЧТО БУДЕТ ВЛИЯТЬ НА РЫНОК ЛЕГКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, РБК+ РАССКАЗАЛИ ЭКСПЕРТЫ ОТРАСЛИ.

Цифровизация рынка такси очень высока. Основные его игроки — агрегаторы, роль которых выходит за рамки традиционной функции перевозчиков.

Данные большого количества пассажиров и водителей — серьезный ресурс, который дает возможность выстроить систему профилей потребителей, интегрировать их как пользователей других сервисов в единую структуру.

На цифровых рынках разворачивается борьба за построение мегаплатформ. Это битва за контроль над большим массивом данных. Цифровые гиганты (Google, «Яндекс» и другие) инвестируют в разные цифровые платформы — от транспорта до медицины. Им важен многосторонний доступ к потребителю.

Объединение «Яндекс.Такси» и «Везет» — пример того, как бизнес стремится получить критическое преимущество, с которым будет сложно бороться в обычной конкурентной борьбе. Такая платформа станет архитектором экономических процессов в сфере пассажирских перевозок и будет управлять процессами и на других рынках. Сетевые эффекты позволяют увеличивать рыночную власть даже в большем объеме, чем это вытекает из существенной доли платформы на рынке.

Сохранение конкуренции — гарантия, что ключевой игрок на рынке не станет его единственным архитектором, а остальные смогут и дальше развивать сервис.

Развитие отрасли зависит от оперативной трансформации антимонопольного регулирования цифровизирующихся рынков: учета сетевых эффектов, оценки взаимного влияния смежных рынков на увеличение власти платформы.

Прежде всего для дальнейшего развития рынка такси необходимо принимать законы, которые будут четко регулировать рынок и его участников. О разработке нового законопроекта чиновники говорят с 2012 года, но воз и ныне там. Без нового законодательства, в котором бы не было правовых пробелов и ссылочных норм, рынку очень сложно развиваться.

То, что мы видим сегодня в отрасли, удручает. На вызовы к пассажирам зачастую приезжают нелегалы, которые не имеют водительских удостоверений российского образца. Регулярные рейды с сотрудниками ГИБДД и представителями СМИ свидетельствуют, что семь из десяти водителей ездят без документов.

Отсутствие регулирования рынка агрегаторов приводит и к нарушениям трудовых прав легальных таксистов: если раньше стандартный рабочий день таксиста был восемь—десять часов, то сейчас это 12 часов и больше. При нынешней тенденции к укрупнению игроков на рынке доминирование одного из участников может привести к тому, что водители попадут просто в кабальные условия, снизится безопасность перевозок.

Дальнейшее развитие рынка агрегаторов связано с совершенствованием сервиса, повышением безопасности поездок. Способствовать этому будет более системный контроль за подключенными к сервисным платформам водителями, ужесточением требований к ним.

Однако нужно понимать, что процессы консолидации игроков рынка, которые запущены сегодня, будут кардинально влиять на будущее всей отрасли. Сегодня только высокая конкуренция среди игроков рынка заставляет их учитывать потребности пассажиров и водителей.

В случае же развития рынка по негативному сценарию, каким мне видится объединение крупных игроков, монополия одного из агрегаторов позволит повышать комиссию для конкретного водителя: в итоге водители будут работать все больше, а зарабатывать все меньше.

Для конкретного пассажира процессы, происходящие сегодня на рынке, грозят увеличением стоимости поездки и отсутствием впоследствии возможности вызвать альтернативное такси. Особенно таких возможностей станет крайне мало в регионах.

Сегодня сфера пассажирских перевозок легковым автотранспортом остро нуждается во внимании государства.

Причем установление понятных и прозрачных правил игры для основных игроков рынка такси — агрегаторов имеет важное значение для всей цифровой экономики.

Невмешательство государства грозит тем, что укрупнение одного агрегатора путем поглощения других участников рынка или выдавливания их из ниши будет способствовать сведению на нет конкуренции и возможности выбора для потребителя в любой сфере бизнеса.

В пассажирских перевозках монополизация может напрямую коснуться безопасности пассажиров. Обеспечение безопасности является лишь строкой расходов для участника рынка, ставшего монополистом. Монопольное положение на рынке игрока, не желающего тратить часть своей прибыли, сделает расходы на обеспечение реальной безопасности поездок необязательными.

https://plus.rbc.ru/news/5d93b4e17a8aa973ceae6584?utm_source=rbc&utm_medium=main&utm_campaign=813327-5d93b4e17a8aa973ceae6584

РБК+; МАРИЯ ПОПОВА; 2019.10.02; ПАССАЖИР ГОЛОСУЕТ РУБЛЕМ

Развитие агрегаторов такси привело к росту популярности поездок на такси, усилению требований к качеству и безопасности услуг. Все чаще горожане предпочитают такси личному автомобилю.

Приложения агрегаторов такси стали преимущественным способом заказа услуги, следует из опроса 2019 года Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ).

Более чем две трети — 64% опрошенных — чаще всего заказывают такси через мобильное приложение. Приложения удобны тем, что стоимость поездки известна заранее и можно сравнить тариф у разных сервисов (71% респондентов отмечают это преимущество), все параметры поездки пользователь задает самостоятельно без общения с кол-центром (64%), видно местоположение водителя и можно отслеживать время прибытия (63%).

В стране растет популярность услуги: агрегаторы такси присутствуют не только в мегаполисах, но и в средних и даже в малых городах. За последние пять лет 46% российских потребителей стали чаще ездить на такси, отмечали ранее во ВЦИОМе. В столице за прошлый год остались неохваченными услугами таксистов лишь 22% горожан, показал опрос «РБК Исследования рынков» (исследование пользовательского опыта ведущих агрегаторов такси в Москве проводилось в этом году среди более чем 2,4 тыс. респондентов).

Цена и скорость

Согласно данным социологов, главными факторами, влияющими на выбор того или иного сервиса такси, стали цена (ее отметили 78% респондентов) и время подачи машины (54%). Наиболее популярным среди пользователей такси является более дешевый тариф — класс эконом / эконом плюс: девять опрошенных из десяти хотя бы раз за последний год заказывали такси экономкласса, по данным опроса «РБК Исследования рынков». Многие потребители не готовы переплачивать за повышенное качество, например за более престижную марку машины или более просторный салон. «У некоторых агрегаторов такси данные классы практически не отличаются друг от друга: одни и те же стандарты поведения водителя, пересекающиеся марки машин и т.д.», — отмечают аналитики РБК. Фиксированные тарифы делают поездки выгодными в том числе по загруженным улицам мегаполисов, отмечают авторы отчета «Анализ рынка агрегаторов такси в России» Discovery Research Group.

При этом есть группа пассажиров, которым важно личное удобство: 46% опрошенных «РБК Исследования рынков» выбирают такси класса комфорт. Чаще остальных пользуются классом комфорт и комфорт плюс возрастные группы 25–34 и 35–44 лет, то есть наиболее экономически активные.

Такси еще более высокого класса — бизнес и премиум — в течение последнего года пользовались порядка 11 и 2,4% респондентов соответственно. В данных сегментах парк автомобилей более высокого класса, их заказывают в основном россияне с доходом более 200 тыс. руб. в месяц.

Женщины и мужчины

Аналитики «РБК Исследования рынков» отмечают ряд гендерных особенностей в отношении потребления услуг такси. Для женщин, пользующихся такси, важными опциями являются «встреча с табличкой в аэропорту», «наличие детского сиденья» и «возможность разделить стоимость поездки». Пассажирки больше склонны к экономии на такси, тогда как мужчины не только менее всего ценят возможность разделить стоимость поездки, но и чаще пользуются повышенными классами сервисов.

При этом женщины предъявляют заведомо более высокие требования к качеству получаемых услуг и тщательнее отслеживают цены, отмечают аналитики.

Сервис и безопасность

50% респондентов считают безопасность поездки важнейшим критерием для выбора такси. Это третья причина выбора услуг после цены и скорости подачи автомобиля, согласно опросу ВЦИОМа.

Даже в ситуации, когда нужно быстро добраться до места назначения, пассажир не готов рисковать собственным здоровьем, отмечают в «РБК Исследования рынков»: минимизация времени в пути за счет оптимизации маршрута оказалась важным условием (6,4 балла из семи), а вот спешка с нарушением ПДД набрала всего 3,9 балла.

Запрос на качество услуги стимулирует сокращение человеческого влияния на процесс заказа и оплаты, комментирует старший менеджер департамента консалтинга компании «Делойт, СНГ» Андрей Семенов.

Однако избежать конфликтов полностью пока не удается: у 23% участников соцопроса «РБК Исследования рынков» возникали конфликты с таксистами, 27% из них жалуются на махинации, в том числе в целях увеличения стоимости поездки. Еще одной распространенной причиной конфликтов является отказ водителя от поездки из-за несогласия с фиксированной стоимостью поездки и расстоянием.

Перспективы и ожидания

Дальнейшее развитие отрасли в Discovery Research Group связывают с усилением и цифровизацией инструментов контроля.

Этому может поспособствовать конкуренция агрегаторов, которая приведет не только к установлению рыночных цен на стоимость поездок, но и стимулирует повышение качества услуг, введение единых стандартов безопасности, проверки и отбора водителей и автомобилей.

Среди пассажиров возрастом до 35 лет прослеживается даже тенденция к отказу от приобретения собственного автомобиля ввиду трудностей, с которыми сопряжено перемещение на личном транспортном средстве: пробки, платные парковки, траты на бензин, обслуживание автомобиля и т.д.

Процент владения личным автомобилем падает, особенно в крупных городах, говорит главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян. По его словам, от владения личным авто сегодня отказываются и представители молодого поколения, и люди более зрелого возраста. «В Москве доля перевозок такси все еще ниже, чем в других мегаполисах мира. Поэтому рынок в российской столице, в частности, продолжит постепенно выравниваться к нормальным потребностям жителя современного мегаполиса — когда горожанин не пользуется личным автомобилем в повседневной жизни», — говорит Карен Казарян.

<https://plus.rbc.ru/news/5d93b5987a8aa901292f0fbc>

ТАСС; 2019.10.03; АВТОМОБИЛЯМ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ БЕСПЛАТНО ЕЗДИТЬ ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ

Российское газовое общество (РГО) направило в правительство законопроект, предполагающий право бесплатного проезда по платным трассам для монотопливных газомоторных автомобилей. Кроме того, от платы за пользование федеральными дорогами могут быть освобождены газомоторные грузовики, сообщили ТАСС в пресс-службе организации.

«Проект закона о преференциях для большегрузных автомобилей на газомоторном топливе направлен на имя заместителя председателя правительства РФ Дмитрия Козака», - сообщили в РГО. «Предлагается дать право на бесплатный проезд по федеральным автомобильным дорогам общего пользования газомоторным грузовикам категории 3, всем видам монотопливных газомоторных автомобилей - право на бесплатный проезд по платным автомобильным дорогам и платным участкам автомобильных дорог».

В организации пояснили, что законопроект разработан РГО совместно с отраслевыми экспертами и компаниями.

Кроме того, в Российском газовом обществе подготовили два дополнительных законопроекта по развитию газомоторки в РФ. Согласно первому, допускается предоставление в аренду без проведения торгов земельного участка юридическому лицу для размещения газомоторных автозаправочных станций, а также для размещение объектов по производству СПГ. Во втором законопроекте речь идет о дополнительном информировании потребителей об энергоэффективности транспортных средств на газомоторном топливе и организации выставок такого транспорта.

«По мнению компаний, работающих в сфере газомоторки и отраслевых экспертов, такой пакет изменений в законодательную базу позволит дополнительно стимулировать и развитие инфраструктуры газомоторной отрасли, и развитие транспорта, и интерес пользователей к таким автомобилям. Расширение применения газа как моторного топлива - это путь к улучшению экологической обстановки в городах и вдоль федеральных трасс, развитию внутреннего рынка газа и самых современных российских технологий. Прошу поддержать, Дмитрий Николаевич [вице-премьер Дмитрий Козак]», - сказал президент РГО Павел Завальный вице-премьеру Дмитрию Козаку во время совещания в рамках Российской энергетической недели (РЭН).

Ранее в ходе РЭН Козак отмечал, что предусмотренных средств в размере 50 млрд рублей не хватит для расширения географии мероприятий по развитию рынка газомоторного топлива.

<https://tass.ru/ekonomika/6957317>

ТАСС; 2019.10.03; АВТОМОБИЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНАСТЯТ ТАХОГРАФАМИ

Автомобили, на которых осуществляются международные перевозки, должны быть оснащены тахографами для регистрации режима работы и отдыха водителей. Об этом говорится в постановлении правительства о внесении изменений в Правила проведения техосмотра транспортных средств, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

«Транспортное средство должно быть оснащено тахографом или контрольным устройством регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств, предусмотренным Европейским соглашением, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки», - говорится в документе.

Тахограф должен быть опломбирован и проходить настройку раз в три года. Также устройство должно выводить на печать информацию о регистрационных данных автомобиля и сведения о результатах поверки тахографа.

<https://tass.ru/ekonomika/6958762>

ТАСС; 2019.10.03; КРЭТ И ФИЦ ЗАЙМУТСЯ РАЗВИТИЕМ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

АО «КРЭТ» (входит в состав Госкорпорации Ростех) и Федеральный испытательный центр (ФИЦ) займутся развитием инфраструктуры энергетического обеспечения электрического транспорта. Об этом ТАСС в четверг сообщили в пресс-службе КРЭТ.

«Заместитель генерального директора КРЭТ по стратегическому планированию и реализации федеральных целевых программ Максим Моторин и генеральный директор ФИЦ Владимир Харитонов сегодня подписали соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым стороны займутся развитием зарядной инфраструктуры для электротранспорта», - информировали в пресс-службе.

Реализация соглашения предполагает установку электростанций в Москве и других регионах, внедрение инновационной продукции и технологий для развития общественного электротранспорта, а также развитие зарядной инфраструктуры, которое будет способствовать увеличению парка электробусов в России.

«В составе Ростеха КРЭТ реализует проекты, связанные с популяризацией общественного и личного электротранспорта. В этом году в Москве успешно завершилась опытная эксплуатация разработанной концерном станции ультрабыстрой зарядки электробусов, по итогам которой была подтверждена стабильная зарядка электробусов всех отечественных производителей, - отметил Моторин. - Мы также эксплуатируем более года программное обеспечение, которое обеспечивает мониторинг и управление сетью зарядных станций.

Уверен, что реализация мер по данному направлению позволит КРЭТ выполнить стратегическую задачу Госкорпорации Ростех по увеличению доли гражданской продукции до 50% к 2025 году».

В настоящий момент в КРЭТ разработаны два типа электростанций семейства «Фора» мощностью 22 и 50 кВт соответственно.

Зарядить электромобиль за полчаса

Как отметили в КРЭТ, зарядные станции «Фора-DC» мощностью 50 киловатт обеспечивают зарядку электромобиля до 80% за 20-30 минут. Основные места установки таких станций сети СКТ находятся в непосредственной близости от аэропортов и на основных магистралях региона. «Так, в Краснодарском крае на автодороге от аэропорта Сочи до горнолыжного курорта «Роза хутор» установлено семь таких станций», - отметили в пресс-службе. В течение октября КРЭТ планирует передать МГТС семь станций «Фора-DC».

Станции «Фора-AC» мощностью 22 кВт осуществляют полный цикл зарядки аккумуляторов электромобиля за шесть часов. Основные точки установки таких станций - парковки торговых и бизнес-центров, а также на прилегающих территориях и внутренних парковках жилых комплексов.

Производством зарядных станций семейства «Фора» занимается Государственный Рязанский приборный завод (входит в КРЭТ).

<https://tass.ru/ekonomika/6960080>

ТАСС; 2019.10.03; В МВД ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ИНИЦИИРОВАЛИ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ЛИМИТА СКОРОСТИ

Вопрос о снижении ненаказуемого порога превышения скорости до 10 км/ч прорабатывается МВД и **Министерством транспорта** по поручению правительства РФ. Об этом сообщили ТАСС в четверг в пресс-центре МВД, отвечая на соответствующий запрос агентства.

«Вопрос о снижении ненаказуемого порога нарушения скоростного режима до 10 км/ч рассматривался на заседании правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в конце 2018 года. Исполнителями по предоставлению предложений по внесению изменений в КоАП, устанавливающих административную ответственность за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от 10 до 20 км/ч, были определены МВД России и **Минтранс России**», - пояснил представитель МВД.

По его словам, оба министерства проинформировали правительство РФ о концептуальной поддержке необходимости внесения этих изменений, так как они отвечают цели - добиться нулевой смертности в результате ДТП, что заложено в стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2024 годы.

В МВД пояснили, что для введения этих изменений должен быть выполнен еще ряд условий, в том числе в целях максимальной защиты интересов участников дорожного движения. В связи с этим МВД России предложило провести собственникам дорог ревизию улично-дорожной сети для установления обоснованности ограничения скоростного режима. Также МВД выступило за возможность создания условий по увеличению скорости движения транспортных средств на отдельных участках дорог при условии разделения транспортных потоков и отсутствия очагов аварийности.

Кроме того, было указано «на целесообразность участия Госавтоинспекции в разработке и согласовании проектов организации дорожного движения», сказали в МВД.

<https://tass.ru/obschestvo/6959496>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.10.04; НА ЭКРАНЕ В «ЕРЕВАНЕ»; В СТОЛИЧНОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ЗАРАБОТАЛ ЕДИНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР

В столице заработал Единый диспетчерский центр, который объединил все службы подземки. Расположен он в бывшем здании кинотеатра «Ереван» на Дмитровском шоссе. «Это важный шаг в развитии метрополитена. Мало строить большое количество станций и линий. Главное, еще и качественно управлять этим гигантским хозяйством, в этом поможет созданный центр», - сказал мэр города Сергей Собянин, приехав посмотреть, как устроились метрополитеновцы на новом месте. По словам главы города, новая точка контроля за работой подземки позволит повысить безопасность перевозок и быстрее ликвидировать любые внештатные ситуации. В то же время это еще и важная веха в реализации большого **нацпроекта** по цифровизации. «И такая гигантская транспортная инфраструктура, как метро, не может остаться от него в стороне», - отметил мэр.

Возможности нового центра в плане мониторинга и управления движением безграничны. Здесь объединились все службы подземки, ответственные за движение составов, работу эскалаторов, бесперебойную подачу электроэнергии, вентиляцию, обеспечение безопасности. Можно наблюдать за работой светофоров на линии и состоянием контактного рельса. «Прежде мы находились не только в разных помещениях, но и в разных районах. Делали десятки звонков, чтобы передать и получить необходимую информацию. Сейчас же мы находимся в едином информационном пространстве», - рассказал «РТ» главный диспетчер метро Андрей Жабин. Благодаря этому количество сбоев в работе подземки по его мнению уменьшится процентов на 15.

На огромном экране из 36 мониторов - вся информация о движении поездов, сбоях и пассажиропотоке. Видно, сколько составов на линиях, где отставание от графика, какие вестибюли перегружены. Выбираем, к примеру, станцию «Бутырская» и видим: температура воздуха там сейчас 23,7 градуса, график исполняется на 97%, работает 6 касс, 7 эскалаторов и 25 турникетов. А всего по «салатовой» ветке курсирует 55 составов. За последние 15 минут они перевезли 9 тысяч пассажиров, за день к 5 вечера уже 440 тысяч. Плановый же показатель на этот час - 416 тысяч. Значит, сегодня людей на линии больше, чем обычно. «Это одно из самых интеллектуальных и передовых решений в мире. Здесь собран лучший опыт, - сказал вице-премьер РФ **Максим Акимов**. По его словам, вместе с Московскими центральными диаметрами транспортный комплекс столицы образует в ближайшие три года единую экосистему движения, когда пассажир движется бесшовно. Опыт Москвы, по мнению вице-преьера, следует использовать и другим городам: «Ведь цифровые решения тем и хороши, что их легко тиражировать».

ТАСС; 2019.10.03; СОБЯНИН ОТКРЫЛ ЕДИНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР МЕТРО НА СЕВЕРЕ МОСКВЫ

Мэр Москвы Сергей Собянин открыл в четверг Единый диспетчерский центр Московского метрополитена. Из единого здания, расположенного на Дмитровском шоссе вблизи станции метро «Селигерская», будет осуществляться оперативное управление всеми системами подземки - от движения поездов до работы вентиляции.

«Мало строить большое количество станций и линий, важно качественно этим огромным хозяйством управлять. Этот Центр управления метрополитеном, который сегодня создан, будет постепенно в течение года наполняться жизнью. Это большой шаг в развитии управления с точки зрения качества движения, своевременности, выполнения всех регламентных процедур, безопасности и ликвидации тех или иных внештатных ситуаций», - сказал он.

Центр сконцентрирует на одной площадке диспетчерские различных служб метрополитена, которые раньше находились в разных районах города. В одном здании

разместятся диспетчерские службы движения, электромеханическая и эскалаторная службы, служба электроснабжения, Ситуационный центр.

Таким образом, в Единый диспетчерский центр будет стекаться информация о функционировании всех систем метро и Московского центрального кольца, а в перспективе - также Московских центральных диаметров и других линий пригородного железнодорожного сообщения.

Все транспортные службы в одном здании

Для размещения Единого диспетчерского центра было выбрано здание бывшего кинотеатра «Ереван» на Дмитровском шоссе, 82. Ранее в этом же здании был открыт Центр управления обеспечением транспортной безопасности Московского метрополитена.

Как отметили в пресс-службе столичной мэрии, в Центре будут работать порядка 800 специалистов различных служб - от диспетчеров службы движения до дежурных пресс-службы, одновременно на рабочих местах будут находиться более 200 человек. Диспетчеры движения и инфраструктуры каждой линии метро будут работать в одном помещении - «диспетчерском круге» - на шесть рабочих мест, что позволит им мгновенно обмениваться информацией и оперативно принимать необходимые решения. Отсюда будет проводиться управление всеми системами жизнеобеспечения метро: движением поездов, электроснабжением, эскалаторами, системами вентиляции.

В общей сложности планируется создать 16 «диспетчерских кругов» для управления действующими и перспективными линиями метрополитена.

Сейчас в Центре работает первый «диспетчерский круг», управляющий движением на Люблинско-Дмитровской линии, поезда которой по рабочим дням перевозят свыше 650 тыс. пассажиров. Остальные «круги» будут начинать свою работу по мере подготовки рабочих мест и перемещения персонала. По оснащенности Единый диспетчерский центр Московского метрополитена будет лучшим в мире, отмечают в мэрии.

До открытия Центра московское метро работало преимущественно в аналоговом режиме. Связь между диспетчерами осуществлялась по телефону. Сотрудник по внутренней связи докладывал о неполадке или инциденте, и через цепочку звонков информация попадала к дежурному по метрополитену, который принимал необходимые решения, информировал руководство и городские службы.

«Такой Центр невозможно было бы сделать в рамках старых форматов, помещений. Очень важно наполнить это новым цифровым содержанием, которое бы во многом подсказывала человеку, делала процессы более четкими, быстрыми и понятными», - отметил Собянин.

На 15% меньше сбоев в движении

Благодаря цифровизации данные, поступающие в Центр от разных систем метро в режиме реального времени, будут транслироваться на видеостену из 36 мониторов. В штатном режиме на них отображается общий статус работы метрополитена, в том числе показатели пассажиропотока, исполнения графика движения. Сотрудники смогут наблюдать за работой всех основных элементов инфраструктуры метро - где находится конкретный поезд, как работают основные системы поездов, светофоры на линии, система вентиляции, каково состояние контактного рельса, как прошли технологические окна, какие плановые работы выполнены.

Ожидается, что открытие Единого диспетчерского центра Московского метрополитена позволит на 15% сократить количество отклонений от нормальной работы метрополитена; в два раза сократить время полного устранения сбоя в движении или в работе инфраструктуры; в два раза сократить время реагирования на инциденты, которые требуют межведомственной координации, адресно реагировать на отклонения от нормальной работы, минимизируя последствия для пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/6960663>

АВТО ВЕСТИ; 2019.10.03; ПЕРЕДВИЖНЫЕ КАМЕРЫ: ТОЧНЫЕ АДРЕСА РАССЕКРЕЧЕНЫ, А ОСОБЫЕ ЗНАКИ ПРЕДУПРЕДЯТ

Давно уж минули те времена, когда из придорожных кустов, словно черт из табакерки, выпрыгивал гаишник с радаром в руках – теперь о замеряющих скорость камерах предупреждают дорожные знаки. До недавних пор, впрочем, это касалось лишь стационарных комплексов, местоположение которых к тому же нанесли и на карты. И вот теперь настала очередь такой же гласности и в отношении камер на треногах.

На дорогах Московской области полным ходом идет установка предупреждающих щитов о работе передвижных комплексов фотовидеофиксации. Как сообщает **Министерство транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области, до конца осени в Подмосковье появятся 500 первоочередных знаков – на каждой дороге, где работают комплексы, планируется установка нескольких щитов в начале и в конце участка.

Особо следует отметить, что решение об установке подобных знаков принято **Минтрансом** области несмотря на то, что правилами дорожного движения и ГОСТ не предусмотрена установка знаков в местах работы передвижных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД. Заявлено, что эти информационные щиты яркого желтого цвета необходимы для своевременного предупреждения водителей о работе на дорогах комплексов фотовидеофиксации.

Щиты устанавливаются не перед самими комплексами, а заблаговременно – до мест дислокации камер, чтобы водители заранее успели среагировать. Знаки установят как на участках, где работают комплексы на базе автомобиля, так и треноги.

На дорогах Московской области работает более 1,3 тысячи стационарных и 200 передвижных комплексов фотовидеофиксации. Места установки комплексов опубликованы на сайте **Минтранса**, при этом места дислокации передвижных комплексов обновляются ежемесячно. Текущая версия списка содержит 448 участков дорог для установки передвижных комплексов фотовидеофиксации на территории Московской области – с точными адресами и указанием действующего на этих участках ограничения скорости.

https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/717518/

ТАСС; 2019.10.03; СТАНЦИИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Три станции Фрунзенского радиуса метрополитена - «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары» - открыты в Санкт-Петербурге, передает корреспондент ТАСС.

«Мы открываем долгожданные станции, была непростая работа, перенос открытия станций. Первого сентября мы запустили станции в тестовом режиме. За этот месяц мы исправили все недочеты и недоделки, теперь они полностью безопасны и готовы к эксплуатации», - сказал журналистам губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов на церемонии открытия станций.

Во вторник заказчик строительства станций - государственное казенное учреждение «Дирекция транспортного строительства» (ГКУ ДТС, подведомственно городскому комитету по развитию транспортной инфраструктуры) - получило разрешение Ростехнадзора на ввод в эксплуатацию объектов.

Ведомство завершило проверку готовности станций к работе 30 сентября, исполнительная документация соответствует требованиям проектной документации. Как сообщил ранее агентству руководитель Северо-Западного управления ведомства Константин Давыдов, все выявленные нарушения, указанные в предписании от 30 августа 2019 года, устранены.

В сентябре Беглов посетил три новые станции, после чего заявил, что их открытие снова переносится, они будут работать без пассажиров в тестовом режиме. По его словам, это было необходимо для наладки и тестирования всех систем для безопасности граждан.

Строительство объектов велось с 2013 года, они расположены в южной части Фрунзенско-Приморской (пятой) линии Петербургского метрополитена. Участок проходит вдоль улицы Бухарестской во Фрунзенском районе, его пропускная способность составляет 40 пар поездов в час, планируемый объем перевозок на первом этапе эксплуатации - 997 тыс. пассажиров в сутки. Совокупная стоимость контракта на выполнение работ составила 33,9 млрд рублей. Всего к 2032 году правительство Санкт-Петербурга намерено открыть 29 станций метро.

Станция Фрунзенского радиуса

Станция «Проспект Славы» пилонного типа, глубокого заложения с двумя подземными вестибюлями. Первый вестибюль, расположенный южнее пересечения проспекта Славы и Бухарестской улицы, украшен декоративно-мозаичным панно, посвященным воинам-участникам Афганской войны. Второй вестибюль украшен панно, прославляющим подвиги героев-пожарных. В одном из подземных переходов станции развернута экспозиция пожарных машин трех поколений, а стены украшены исторической фотохроникой, отражающей ключевые вехи развития пожарной службы города.

Выходы станции «Дунайская» расположены на пересечении Бухарестской улицы с Дунайским проспектом и улицей Ярослава Гашека. Художественное оформление станции пересекается с образами реки Дунай. Синие декоративные волнообразные потолки станции оснащены встроенными светильниками, колонны облицованы синими стеклянными панелями. Стена, разделяющая пути станции, украшена 13 художественно-декоративными витражами из цветного стекла с видами городов Европы, расположенных на Дунае.

Наземная станция «Шушары», с боковыми посадочными платформами, базируется в промышленной зоне вдоль Автозаводского проезда недалеко от перекрестка с Автозаводской улицей. Фасад вестибюля облицован матовыми и глянцевыми керамическими панелями светло-серого цвета. Стены и колонны станции облицованы мрамором. Металлические элементы выполнены в фиолетовом цвете.

<https://tass.ru/obschestvo/6960140>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.03; ГУБЕРНАТОР БУРКОВ ДОБИВАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА ОМСКА

Омская область при выделении федерального финансирования планирует уже в 2021 году приступить к строительству Северного обхода Омска, чтобы снизить экологическую нагрузку на областной центр и обеспечить транспортную доступность, сообщает облправительство.

Тема строительства Северного обхода обсуждалась на рабочей встрече губернатора Александра Буркова и вице-преьера РФ Максима Акимова. Глава Омской области попросил рассмотреть возможность выделения средств из федерального бюджета в 2020 году на разработку проектно-сметной документации и строительство с 2021 года самого инфраструктурного объекта.

«По этому вопросу есть понимание. Проект очень непростой как с точки зрения технической реализации, так и большого объема финансирования, который нужно предусматривать в том числе в федеральном бюджете. Тем не менее мы эту работу начали. На средства областного бюджета уже в этом году проведем предпроектные работы. В дальнейшем рассчитываем на средства федерального центра», - отметил Бурков по итогам встречи.

По его словам, заявку Омской области о возможности финансирования строительства объекта с привлечением средств из федерального бюджета в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» принял к рассмотрению **Росавтодор**.

Областное правительство сообщает, что строительство северного обхода позволит снизить экологическую нагрузку на Омск, обеспечить транспортную доступность к Северному

промышленному узлу города, сократить пробег транзитного транспорта в обход Омска более чем на 20 километров, а также оптимизировать транспортировку продукции лесопромышленного комплекса региона. Проект предусматривает строительство автомобильной дороги протяженностью 54,61 километра и девяти мостов и путепроводов.

<https://ria.ru/20191003/1559385676.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.04; МЕТАЛЛУРГИ ВЪЕЗЖАЮТ В ДЕПО; СТРУКТУРА АНАТОЛИЯ СЕДЫХ КУПИЛА ВАГОНРЕМОНТНУЮ КОМПАНИЮ

ОАО РЖД наконец удалось продать вагоноремонтный актив. 100% минус одна акция ВРК-3 после многолетних неудачных попыток ушли за 8,65 млрд руб. — с премией в 23% к стартовой цене. Покупателем стало ООО «БизнесОптима», по информации “Ъ”, аффилированное с Анатолием Седых. Выксунский метзавод (ВМЗ), входящий в принадлежащую ему Объединенную металлургическую компанию, — основной российский производитель железнодорожных колес, которые уже не первый год в остром дефиците. Покупка актива позволит ВМЗ увеличить маржинальность бизнеса, поскольку колесные пары, формируемые вагоноремонтными предприятиями, дорожают быстрее колес.

ВТБ подвел итоги аукциона по продаже Вагонной ремонтной компании — 3, сообщил банк. На продажу выставлялись 100% минус одна акция, принадлежащие ОАО РЖД. Начальная цена — 7,016 млрд руб., что соответствует размеру уставного капитала ВРК-3.

ОАО РЖД давно хотело продать часть своего вагоноремонтного холдинга, включающего в себя ВРК-1, -2 и -3, на которые приходится 70% рынка вагоноремонтных услуг в РФ.

ВРК были созданы в 2011 году на базе 118 вагоноремонтных подразделений, входивших в структуру Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО РЖД. Монополия планирует продать ВРК-2 и -3, а ВРК-1 оставить себе. ВРК-3 уже неоднократно пытались продать по той же стартовой цене, активом интересовались в том числе крупные операторы — такие как Первая грузовая компания или «Новотранс». Однако на фоне низкого рынка аукцион проваливался.

Согласно перечню претендентов, который организатор сформировал 1 октября по итогам рассмотрения поступивших заявок, к аукциону были допущены АО «Вагоноремонтный завод» (ВРЗ в Стерлитамаке, владельцы — Сергей Остроухов, Виталий Сомов и Олег Ларин), ООО «Регионтранссервис» (принадлежит Александру Симонову и Александру Бойченко, в конце года выиграло аукцион по покупке «Рефсервиса»), ООО «ТрансРесурс» и ООО «БизнесОптима».

По итогам аукциона покупателем стало ООО «БизнесОптима», ОГРН или ИНН не указаны. Источник на рынке сообщил “Ъ”, что компания принадлежит Анатолию Седых (владелец Объединенной металлургической компании, ОМК). В ОМК отказались от комментариев. Входящий в нее Выксунский метзавод — основной российский производитель железнодорожных цельнокатаных колес (ЦКК) с мощностями свыше 900 тыс. колес в год. С 2017 года наблюдается острый дефицит колеса, цены взлетели в несколько раз, что вызывало озабоченность ОАО РЖД и собственников вагонов, а также стало предметом расследования ФАС. По итогам первого расследования, за 2017–2018 годы, ФАС пришла к выводу, что доминирующее положение на рынке ЦКК есть только у ВМЗ, но завод не завышал цены (см. “Ъ” от 18 июля). Расследование по 2019 году пока продолжается.

При этом в ОМК всегда обращали внимание на то, что отпускные цены на колеса растут значительно медленнее, чем на сформированные из них колесные пары «старая ось — новое колесо» (СОНК). Если средняя цена по контрактам ВМЗ в мае составляла 50 тыс.

руб. за штуку, цены на колесные пары СОНК доходили до 260 тыс. руб. Колесные пары формируются вагоноремонтными предприятиями.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, приобретение ВРК-3 поможет ОМК при текущей конъюнктуре увеличить маржинальность сбыта колес. После того как цены на колесо и спрос на пары упадут, компания может использовать этот актив для обеспечения гарантий сбыта продукции и управления запасами, чтобы не допустить недавней ситуации, когда производители колес в условиях спада потребления сократили производство, не создав запасы, и оказались не готовы к скачку спроса в 2018–2019 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4112382>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.10.04; РСПП ПРЕДЛАГАЕТ НЕ СПЕШИТЬ С ПЕРЕВОДОМ ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ; СНАЧАЛА НУЖНО ДОКАЗАТЬ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ТАКОГО ПЕРЕХОДА, СЧИТАЮТ В СОЮЗЕ

РСПП предлагает приостановить принятие решения о переводе грузовых вагонов на использование кассетных подшипников вместо более распространенных роликовых. Предполагается, что процедура будет обязательной для всех российских вагонов с 2021 г. при прохождении капитального ремонта с заменой колес. По мнению РСПП, нужно создать рабочую группу, чтобы рассмотреть целесообразность перехода: исследований, подтверждающих необходимость тотальной замены, а также анализирующих использование кассетных подшипников в типовых вагонах, нет. Такие аргументы изложены в протоколе заседания подкомитета по транспорту и логистике комитета по международному сотрудничеству РСПП, с копией которого ознакомились «Ведомости». Его содержание подтвердил представитель РСПП. О своей позиции союз намерен уведомить **Минтранс**.

Перевод грузовых вагонов на кассетные подшипники поддержан не только **Минтранс**ом, **Росжелдор**ом и **Ространснадзор**ом, но и Минпромторгом, владельцами инфраструктуры общего пользования, вагоноремонтным комплексом, объединением вагоностроителей, производителями цельнокатаных колес, а также операторами, владеющими более 30% парка грузовых вагонов, перечисляет представитель **Минтранса**. Но министерство готово рассмотреть идею создания рабочей группы «при условии нацеленности ее участников на конечный результат».

На 1 сентября в России было зарегистрировано 1,15 млн грузовых вагонов, в большинстве (около 90%) используются роликовые подшипники, приводит данные РСПП. Кассетные изначально используются в вагонах с повышенной грузоподъемностью (10% парка). Переход всех вагонов на кассетные подшипники займет около 10 лет, по прогнозу **Минтранса**. И обойдется в 280–320 млрд руб., подсчитал РСПП. Оценка Института проблем естественных монополий скромнее – 100 млрд руб.

Кассетные подшипники служат дольше, чем роликовые, такие вагоны реже приходится внепланово ремонтировать, объясняет представитель **Минтранса**. Затраты на установку новых роликовых подшипников составят 85 000 руб., а кассетного в сопоставимый период (16 лет) – 63 000 руб., приводит он данные.

По оценке РСПП, стоимость эксплуатации кассетного подшипника в типовом вагоне будет выше «в несколько раз». Перевод на них всех вагонов резко увеличит издержки операторов и грузовладельцев, создаст неконкурентные условия для российских компаний, опасается союз. Его также беспокоит неразвитый сервис для обслуживания колес с кассетными подшипниками, невысокая локализация мощностей по их выпуску, риск дефицита подшипников и галолирующего роста цен на них. Кассетные подшипники в России собирают заводы шведской SKF, американской Timken и «ЕПК-Бренко» (СП Европейской подшипниковой корпорации и американской Amsted Rail). Их локализация составляет 40–85%, приводит данные **Минтранс**, производителям было рекомендовано

увеличить локализацию до 100%. Ежегодно заводы выпускают около 500 000 кассетных подшипников и готовы к 2021 г. нарастить производство до 1,2 млн шт. – до уровня ожидаемой потребности, цитировал «Гудок» начальника управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов.

Оснащение кассетными подшипниками вагонов, находящихся в эксплуатации, должно быть добровольным, считает заместитель гендиректора Первой грузовой компании Сергей Гончаров. Для вагонов с повышенной нагрузкой оптимально использовать кассетный подшипник, а вот его выгода для типовых вагонов не очевидна, отмечает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Представитель РЖД от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/03/812838-rspp-predlagaet-speshit>

ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.10.04; КУБИЧЕСКИЕ КИЛОМЕТРЫ: РФ ВОССТАНОВИТ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОСТРОВА СВОБОДЫ; МОСКВА И ГАВАНА ДОГОВОРИЛИСЬ О ДАЛЬНЕЙШЕМ НАРАЩИВАНИИ ТОРГОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Куба решительно осуждает попытки НАТО приблизиться к границам России, а также односторонние санкции США против Москвы. Об этом заявил председатель Госсовета и Совета министров Кубы Мигель Диас-Канель главе правительства РФ Дмитрию **Медведеву** во время переговоров, прошедших в Гаване. Стороны обсудили актуальные вопросы двустороннего сотрудничества в торгово-экономической, инвестиционной, энергетической и других областях. По итогам переговоров были подписаны межправительственные соглашения, а также коммерческие контракты.

Товарооборот между РФ и Кубой в 2018 году вырос на 34% — до \$388 млн, а по итогам нынешнего года этот показатель планируется довести до \$500 млн. Москва удовлетворена многовекторным характером двусторонних отношений. Сейчас государства готовят совместную стратегию торгово-экономического сотрудничества. Документ планируется к подписанию в ближайшее время.

— Мы благодарны России за поддержку в борьбе против блокады. Большое спасибо, господин премьер-министр, за то, что вы приехали на Кубу в сложный для нее момент. Власть и народ Кубы расценивают это как знак поддержки и солидарности, — заявил Мигель Диас-Канель.

Он отметил, что Гавана осуждает «попытки НАТО приблизиться к границам Российской Федерации».

— Мы энергично осуждаем односторонние санкции, которые США предпринимают против России. И мы высоко ценим роль России, которую она играет в достижении баланса в современном мире, а также мира на планете, — подчеркнул Мигель Диас-Канель.

В свою очередь российский премьер-министр заявил, что сегодня обе страны испытывают беспрецедентное внешнее давление вопреки всем нормам международного права. По его мнению, 60-летний опыт противодействия эмбарго на Кубе демонстрирует безуспешность попыток экономического давления.

— В последние месяцы ужесточилась экономическая блокада Кубы со стороны США, налицо стремление создать токсичную атмосферу вокруг экономического сотрудничества с Кубой, отпугнуть экономических инвесторов, а по сути, провести энергетическую блокаду острова. Хочу еще раз подчеркнуть: у Кубы в нашей стране есть верные друзья, наша страна является надежным партнером тех, для кого понятие суверенитета, независимости — основа национального характера и государственной политики, — сказал **Дмитрий Медведев**. — Мы договорились и дальше оказывать активную поддержку совместным масштабным проектам в разных сферах: это и транспорт, и инфраструктура, и сельское хозяйство, и, конечно, энергетика, и высокие технологии, и цифровое развитие.

По итогам переговоров был подписан контракт между ОАО «РЖД» и «Железными дорогами Кубы» на восстановление и модернизацию местной инфраструктуры. Российская компания отремонтирует около 1 тыс. км полотна по нашим технологиям и с использованием отечественного оборудования. Срок реализации проекта — 10 лет, а стоимость оценивается в €1,88 млрд.

Помимо этого, Россия в ближайшие годы отправит на Кубу крупные партии вагонов и локомотивов. Ведутся также переговоры о возможных поставках сухогрузов и танкеров.

В рамках участия РФ в модернизации парка железнодорожной техники Кубы в республику уже были поставлены 841 грузовой вагон и 53 локомотива.

Еще в сентябре была достигнута договоренность о проработке российскими экспертами программы развития водной инфраструктуры Кубы для последующего определения объема и номенклатуры возможных поставок судов.

В целом сотрудничество двух стран в промышленной сфере развивается успешно. Так, за последние несколько лет на Кубу были отправлены 344 машины «Лада», более 1,27 тыс. коммерческих автомобилей «ГАЗ» и почти 2,5 тыс. грузовиков «Камаз». Кроме того, в республике запущены производства группы «ГАЗ», на которых собраны 162 автобуса, 320 автомобилей и 500 грузовиков. На 2020 год запланирована поставка дополнительных партий автокомплектов для сборки российской автомобильной техники.

<https://iz.ru/928466/pavel-panov/kubicheskie-kilometry-rf-vosstanovit-zheleznye-dorogi-ostrova-svobody>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4112377>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ УСТАНОВИТЬ ЛЬГОТЫ НА Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ В КРЫМУ С 2020Г НА 11 ЛЕТ

Министерство транспорта России предлагает распространить на ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь) действие льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры ж/д транспорта общего пользования.

Проект изменений в постановление правительства РФ №844 от 2011 года размещен в четверг на сайте regulation.gov.ru.

«Федеральной антимонопольной службе установить коэффициент 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые федеральным государственным унитарным предприятием «Крымская железная дорога» при осуществлении перевозок пассажиров (. . .) в пригородных поездах в регулируемом сегменте пригородных пассажирских перевозок, с целью его применения при расчетах за такие услуги (. . .) с 1 января 2020 года по 31 декабря 2030 года», - говорится в проекте документа.

В пояснительной записке к проекту **Минтранс** РФ сообщает, что «для эффективной организации железнодорожных пассажирских перевозок на территории республики Крым и Севастополя в первой декаде октября 2019 года планируется создание новой пригородной пассажирской компании». Владельцем инфраструктуры на Крымском полуострове является Крымская железная дорога.

Согласно пояснительной записке, **Минтранс** предлагает внести изменения в постановление правительства от 17 октября 2011 года №844 для обеспечения высокой доступности пригородных перевозок, снижения нагрузки на местные бюджеты от тарифного регулирования, эффективного функционирования будущего перевозчика, а также выравнивания условий действия льготного коэффициента для владельцев инфраструктуры на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении как на всей территории Российской Федерации, так и на территории Крымского полуострова.

Сейчас этим постановлением коэффициент 0,01 установлен на всей остальной части России. Льгота действует для ОАО «РЖД» с 1 января 2017 по 31 декабря 2030 года. Крымская железная дорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. Предприятие в декабре 2015 года передано в собственность РФ в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**), в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога». Протяженность железной дороги на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; РЖД В ДЕКАБРЕ ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В ПЕТРОЗАВОДСК, ПЕНЗУ И БРЯНСК

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) расширяет список направлений, на которых курсируют двухэтажные поезда, в декабре запустит рейсы на маршрутах из Москвы в Петрозаводск, Пензу и Брянск.

В новом графике пассажирских поездов на 2019/2020 годы, который вступит в силу с 8 декабря, увеличивается количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» с 358 до 377 составов (почти 65% от общего количества), говорится в сообщении компании.

Международные пассажирские перевозки будут осуществляться в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Китай, Монголию и другие), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Белоруссия, Украина, Молдавия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвия, Литва, Эстония). В графике на 2019/2020 гг. назначен новый международный поезд Андижан (Узбекистан) - Уфа, организовано беспересадочное сообщение Новороссийск-Баку (Азербайджан), отмечает компания.

Всего на сети в новом графике будут курсировать 583 пары поездов дальнего следования (в действующем графике - 567 пар), отмечает монополия.

Новый график пассажирских поездов на 2019/2020 гг. вводится в действие на всей сети железных дорог РФ с 0:00 мск 8 декабря и будет действовать в течение года.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6959857>

ТАСС; 2019.10.03; РЖД ПРОДАЛИ ВАГОНРЕМОНТНУЮ «ДОЧКУ» ЗА 8,65 МЛРД РУБЛЕЙ

Победителем аукциона по продаже 100% минус одна акция дочернего предприятия «Российских железных дорог» - «Вагонной ремонтной компания - 3» стала компания «Бизнес Оптима», цена приобретения актива составила 8,65 млрд рублей, говорится в сообщении РЖД.

Продажа актива осуществляется в соответствии с решением совета директоров в рамках продажи непрофильных активов компании. Стартовая и минимальная цена продажи «Вагонной ремонтной компании - 3» составляла 7,015 млрд рублей.

«Вагонная ремонтная компания - 3» - одна из трех дочерних компаний РЖД, созданных в результате реформы комплекса по ремонту грузовых вагонов в 2011 году. Компания специализируется на плановом ремонте и ремонте запчастей для эксплуатационных депо. Основными видами деятельности является деповской, капитальный, капитально-восстановительный и текущий ремонт, промывка, покраска вагонов и продажа различных узлов и деталей.

<https://tass.ru/ekonomika/6961072>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА ТРЕТЬ ЗА СЧЕТ УГЛЯ И НЕФТЕПРОДУКТОВ

АО АК «Железные дороги Якутии» (МОЕХ: ZHDY) (ЖДЯ) в январе-сентябре 2019 года перевезло 5,37 млн тонн грузов, что на 33% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба компании.

Объем перевозок по сравнению с тем же периодом прошлого года увеличился почти по всем номенклатурным группам. Транспортировка угля выросла на 45%, до 3,98 млн тонн, нефтепродуктов - на 22%, до 529,4 тыс. тонн, продовольственных грузов - на 34%, до 74,3 тыс. тонн, грузов в контейнерах - на 5%, до 248,3 тыс. тонн, прочих - на 6%, до 223,4 тыс. тонн.

«Общий грузооборот составил 802,3 млн тонно-километров, что на 25% выше чем в 2018 году», - говорится в сообщении.

ЖДЯ в 2019 году планируют перевезти 7,6 млн тонн грузов, что на 38% больше, чем годом ранее. Увеличить объемы планируется за счет ввода в эксплуатацию железнодорожной линии по направлению Томмот - Нижний Бестях и отгрузки угля с угледобывающих предприятий Южной Якутии.

ТАСС; 2019.10.03; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В ГРАНИЦАХ МЖД СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ ВДВОЕ С НАЧАЛА 2019 ГОДА

Число аварий на железнодорожных переездах в границах Московской железной дороги с участием автомобилей и поездов снизилось с начала 2019 года почти вдвое по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Об этом сообщила в четверг пресс-служба МЖД.

«Количество столкновений автомобилей с поездами на железнодорожных переездах в границах Московской железной дороги за девять месяцев 2019 года снизилось по сравнению с аналогичным периодом 2018 года с 34 до 20 случаев, в том числе уменьшилось количество пострадавших с 40 до восьми человек (число погибших снизилось с 18 до двух человек). Все пострадавшие - водители и пассажиры автомобильного транспорта», - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что основной причиной ДТП является нарушение автомобилистами правил дорожного движения при пересечении железнодорожных путей. В свою очередь железнодорожники реализуют комплексную программу для предотвращения аварий. Так, до конца года запланировано отремонтировать около 250 переездов.

«Чтобы привлечь внимание автомобилистов и общественности к проблеме несоблюдения ПДД, в течение сентября на МЖД проходила акция «Внимание, переезд». Железнодорожники совместно с сотрудниками ГИБДД провели 78 рейдов и привлекли к ответственности более 50 автомобилистов, которые создали угрозу столкновения с поездами. Прошли специальные встречи с водителями предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками», - уточняется в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/6959313>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2019.10.03; КРУИЗЫ ВОЗРОЖДАЮТСЯ ПАССАЖИРСКИЙ ЛАЙНЕР «МУСТАЙ КАРИМ» СПУЩЕН НА ВОДУ НА НИЖЕГОРОДСКОМ ЗАВОДЕ «КРАСНОЕ СОРМОВО»

И не случайно оговорился в своем приветствии к огромному числу присутствовавших на торжестве работников завода, сормовичам, жителям города, гостям из Башкирии генеральный директор старейшего в России судостроительного предприятия Михаил Першин, сказав о спуске сухогруза. Последний пассажирский теплоход был построен на заводе ровно 60 лет назад. И вот теперь в линейку современных сухогрузов и наливных судов, военных кораблей, судов скоростного и научного флота, построенных и

строящихся на «Красном Сормове», величаво встал первый круизный теплоход. Постройка и спуск на воду пассажирского судна – знаковая веха возрождения строительства пассажирских судов, развития круизного судоходства на морских и речных бассейнах страны.

«Мустай Карим» – круизное пассажирское судно смешанного «река–море» района плавания, второе судно проекта PV300, строящееся с марта 2017 года на судостроительном заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде.

Лайнер предназначен для перевозки пассажиров на круизных линиях на водных путях европейской части России (Волга, Нева, Дон, Ладожское и Онежское озера, Волго–Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго–Донской канал) с возможностью выхода в Черное, Азовское и Каспийское моря с заходом в порты Сочи, Ялты, Севастополя и других городов Черноморского побережья.

Длина судна – 141 метр, ширина – 16,8 метра, осадка – 2,9 метра, высота борта – 5 метров. Класс морского регистра: М 3,0 (лед 30) А. Мощность главных двигателей – 2х1600 кВт. Скорость – 25 км/час. В экипаже судна будут работать 76 человек. В рейс на «Мустай Кариме» смогут отправиться сразу 338 человек. Условия обитания на нем приравниваются к высоким международным стандартам пятизвездочного отеля.

По оценке президента Объединенной судостроительной корпорации Алексея Рахманова, готовность судна составляет 80%.

Присутствовавший на торжестве временно исполняющий обязанности главы Республики Башкортостан Радий Хабиров сердечно поблагодарил кораблестроителей–нижегородцев за яркий праздник, за добрую память об их земляке поэте Мустайе Кариме, ставшем символом мудрости и стойкости для многих башкиров, слова которого «не русский я, но россиянин» нашли отклик в сердцах не одного поколения людей.

В церемонии спуска лайнера приняли участие губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, представители получателя заказа – судоходной компании «ВодоходЪ» – ее генеральный директор Ришат Багаутдинов и председатель совета директоров Виктор Олерский, генеральный директор Российского речного регистра Евгений Трунин, генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров, члены семьи Мустая Карима: его жена, внук и другие.

По доброй традиции в знак долгой и счастливой жизни теплохода «крестная мать» лайнера, жена внука знаменитого башкирского поэта Инга Каримова в момент, когда корпус судна коснулся кромки воды, разбила о его борт бутылку шампанского. Звучный, протяжный гудок лайнера известил о начале новой жизни «Мустая Карима».

Передача судна заказчику запланирована на февраль следующего года, а уже в мае он должен принять на свой борт первых пассажиров.

<http://transportrussia.ru/item/5198-kruizy-vozrozhdayutsya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.10.03; ВЫСОКАЯ НАГРУЗКА ЛОЖИТСЯ НА РЕКИ ИМЕННО ПО НИМ ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ДОСТАВКА ГРУЗОВ В СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ СТРАНЫ

Северный завоз осуществляется планомерно. На радость северянам, которым без него пока никак не обойтись. Возможно, как считают многие эксперты, такой завоз неэффективен, расточителен и напоминает порой экстренную операцию МЧС. Надо делать, по мнению некоторых экспертов, все по–другому. Как? Здесь возможны варианты...

В конце минувшего года руководитель Росрезерва Дмитрий Гогин принял участие в парламентских слушаниях по вопросам обеспечения поставок продукции в районы

Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза продукции.

Дмитрий Гогин проинформировал участников мероприятия об особенностях функционирования системы государственного материального резерва в современных условиях. До сих пор Росрезерв имел опыт только экстренного реагирования на угрозы благополучию населения из-за перебоев в северном завозе. Например, в 2013 году продовольственная помощь предоставлялась Республике Саха (Якутия). При этом, как отметил Дмитрий Гогин, потенциал государственного резерва может использоваться в интересах территорий с ограниченными сроками поставок более полно и на регулярной плановой основе.

Причем Росрезерв мог бы взять на себя так называемое освежение запасов. В структуре ведомства это означает их замену по срокам хранения на более новые (свежие). Одним из пунктов компетенции Росрезерва так и значится: «Своевременное освежение материальных ценностей государственного материального резерва». Это относится не только к продуктам питания, но и к нефтепродуктам, металлам и другим товарно-материальным ценностям.

С учетом региональных особенностей представляется целесообразным осуществление поставок из государственного резерва в 17 субъектов Российской Федерации. Росрезерв располагает возможностью принять участие в северном завозе. Таким образом, можно полностью перекрыть потребности регионов, участвующих в северном завозе, в освежаемых нефтепродуктах и продуктах питания. И ведомство готово вести поставки с существенной скидкой.

Потребность субъектов, которые представили информацию, составляют в основном продукты питания – это порядка 30% от всего объема освежения. Это в основном сахар, различные консервы – молочные, мясные, рыбные, соль, мука, мясо, говядина, чай, кофе, какао, крупы.

Но все это хорошие предложения, как говорится, красивые «шашечки», а кто же сегодня реально везет? Регионы. Например, в Красноярском крае северный завоз – очевидный приоритет. Разработана конкретная программа действий. В мае в крае стартовал основной сезон доставки продуктов длительного хранения и топлива в северные районы. Товары перевозятся речным транспортом.

Второй этап северного завоза пройдет с декабря по март. В холодные месяцы будут использованы зимние автомобильные дороги. Все продукты с коротким сроком хранения будут доставлять машинами и самолетами в зависимости от удаленности населенных пунктов и доступности наземного и авиасообщения.

Определен необходимый объем топлива с учетом его остатков на складах и анализа погодных условий. По предварительной оценке, объем завоза будет сравним с объемом 2017 и 2018 годов. Так, планируется завезти 107 тыс. т ГСМ и 164 тыс. т угля.

Ежегодно основным перевозчиком грузов для нужд северных территорий края по рекам Енисейского бассейна выступает ОАО «Енисейское речное пароходство». Прежде всего это связано с тем, что пароходство имеет огромный опыт работы в данном направлении, весь необходимый специальный, экологический, технический, спасательный флот и опытных судоводителей для осуществления этой сложной задачи.

Программа северного завоза ориентирована на доставку в отдаленные северные районы социально значимых продуктов и топлива для котельных. Речным путем завозятся грузы в поселки в Енисейском, Туруханском, Таймырском, Эвенкийском и Мотыгинском районах Красноярского края, где проживают в общей сложности около 100 тыс. человек.

Всего в рамках северного завоза ЕРП планирует завезти в муниципальные районы края 87,4 тыс. т угля, в том числе: Таймырский – 9 тыс. т, Туруханский – 68 тыс. т, Эвенкийский – 3,2 тыс. т и Мотыгинский – 7,2 тыс. т.

Отметим, что ежегодно пароходство перевозит 90% всех грузов северного завоза региона. Это самый тяжелый завоз. Он проводится только по высокой воде и весной. На сентябрь–октябрь остается не более 5% грузов северного завоза, да и то не каждый год природа дает возможность беспрепятственно работать флоту на притоках.

Уже сегодня можно говорить об успешном завершении енисейскими речниками программы северного завоза в Эвенкию. Завезено около 70 тыс. т грузов.

В населенные пункты Таймыра в ходе северного завоза планируется поставить 25 тыс. 844 т каменного угля для нужд населения и учреждений бюджетной сферы. Также для предприятий жилищно–коммунального хозяйства поселков будет завезено 18 тыс. т каменного угля и порядка 12 тыс. т горюче–смазочных материалов: дизельное топливо, сырая нефть, моторные масла. Для граждан, ведущих кочевой образ жизни, планируется доставить порядка 117 т осветительного керосина.

На данный момент каменным углем на 100% обеспечены девять поселков Таймыра, горюче–смазочными материалами – семь населенных пунктов.

Каменным углем полностью обеспечены поселки Носок, Караул, Воронцово и Казанцево сельского поселения Караул, Волочанка и Кресты МО «Город Дудинка», Катырык, Хета, Новая и Кресты сельского поселения Хатанга.

Горюче–смазочные материалы на 100% завезены в поселок Волочанка, а также поселки сельского поселения Хатанга, среди которых Катырык, Хета, Новая, Кресты, Жданиха, Попигай.

На доставке грузов в поселки Таймыра задействовано более 10 единиц флота пароходства. Весь флот работает по графику. Задержек в доставке грузов нет. Суда работают с использованием современного радионавигационного оборудования. Стоит отметить, что на протяжении многих лет Енисейское пароходство, Красноярский и Лесосибирский порты в совместной связке обеспечивают бесперебойную перевозку грузов, идущих на Север по Енисею и его притокам. Северный завоз завершится в октябре.

Вопреки голосам скептиков 100%–ное выполнение плана завоза продуктов, угля, нефтепродуктов и других жизнеобеспечивающих грузов в населенные пункты Якутии гарантирует Госкомитет по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения республики. На текущий момент завоз выполнен на 85%, и если суда все же не успеют доставить все грузы, остатки автотранспортом будут доставлены по зимним дорогам.

В летний период так называемый северный завоз продуктов питания, угля, нефтепродуктов и других жизнеобеспечивающих грузов в отдаленные северные поселки Якутии осуществляется по арктическим и северным рекам. В этом году завоз усложнился из–за обмеления рек Лена и Яна, а также маловодности многих других рек.

План завоза грузов для нужд жизнеобеспечения республики выполнен на 62,9%. С начала навигации при плане 1245,1 тыс. т предприятия водного транспорта доставили 782,7 тыс. т и отгрузили на суда 905,4 тыс. т.

Несмотря на низкие уровни воды, завоз грузов для отдаленных районов республики не останавливается. Для улучшения ситуации на реках Якутии проводятся дноуглубительные работы.

На арктических реках в период навигации планируется доставка 338,5 тыс. т грузов, из них отгружено 263,3 тыс. т (78% от плана) и доставлено 165,9 тыс. т (49% от плана). На Индигирке и Колыме спада уровня воды не наблюдается, глубины выше гарантированных отметок.

На арктических реках предприятия водного транспорта планируют задействовать более 63 единиц судов класса «река–море». Всего планируется доставить 338,5 тыс. т грузов.

На текущий момент ЛОРП отгрузил 44 тыс. т угля из шахты Джебарики–Хая. В перевозках на реке Яне задействовано 31 судно.

На реке Колыме АО «КСК» в перевозках задействовало 28 судов. По оперативным данным, доставлено 35 тыс. т угля (100% от плана) в Среднеколымск.

В Ненецком автономном округе основной поставщик энергоресурсов – предприятие «Севержилкомсервис», завершившее процедуру электронных торгов на поставку дров в населенные пункты округа. Дрова завозятся в населенные пункты НАО морским и речным путями. Общий объем – порядка 10,13 тыс. м3. По рекам – 6,34 тыс. м3 этого топлива.

Власти Хабаровского края

сэкономили 20–30% средств при закупках топлива для северного завоза в отдаленные районы региона. Ранее топливо для северного завоза оплачивалось позже, а не сразу, что приводило к резкому удорожанию за счет отсрочки. Схему изменили.

В этом году благодаря поправкам в бюджете выделили сразу всю сумму на обеспечение северных районов топливом и смогли добиться сокращения стоимости минимум на 20%, а в некоторых районах на 30% по отношению к прошлому году.

Централизованные закупки топлива для муниципальных предприятий ЖКХ в Хабаровском крае ведутся с 2006 года, проведенная региональными властями проверка выявила, что практически на всех этапах схема была экономически неэффективной.

В северные районы края планируется завезти 38,9 тыс. т топлива. На начало сентября в районы доставлено 14,2 тыс. т угля (95%) и 8,5 тыс. т нефтепродуктов (35%). Завершится завоз 20 октября.

В Хабаровском крае продолжается работа по подготовке к отопительному сезону в северных районах. К настоящему времени поставки угля достигли 95% от плановых показателей, по нефтепродуктам – 35%. Все, что необходимо для северного завоза, профинансировано, закуплено, законтрактовано. Единственный фактор, который может как-то негативно повлиять на ситуацию, это высокая вода в Амуре.

Поставки топлива для северных территорий региона в этом году оценены в 1,85 млрд руб. Танкеры доставят в населенные пункты 14,9 тыс. т угля и 23,6 тыс. т различных нефтепродуктов.

<http://transportrussia.ru/item/5197-vysokaya-nagruzka-lozhitsya-na-reki.html>

РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО; 2019.10.03; В РОССИИ СОЗДАДУТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА ПОЛЕТОВ ДРОНОВ КОМУ ОНА НУЖНА И КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ

Власти одобрили проект системы для контроля совместного движения самолетов и беспилотников. Она должна предотвратить риски столкновений в небе и открыть перспективный рынок на \$35–40 млрд, рассчитывают авторы «дорожной карты».

Во вторник, 1 октября, на заседании межведомственной рабочей группы под руководством помощника президента Андрея Белоусова и вице-преьера Максима Акимова был утвержден проект организации воздушного движения для беспилотных авиационных систем — дронов — под названием RUTM (Russian Unmanned aircraft system Traffic Management). Об этом РБК рассказали эксперт ICAO (International Civil Aviation Organization, Международная организация гражданской авиации) Андрей Яблоков и глава рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) по направлению «Аэронет» Сергей Жуков. В секретариате Максима Акимова подтвердили, что проект был одобрен.

Как будут летать беспилотники

Проект предусматривает разработку технологической инфраструктуры, которая позволит:

- выделять для беспилотников воздушные коридоры в автоматическом режиме;
- соблюдать интервалы между полетами;
- связывать беспилотники друг с другом без диспетчеров;

\$40 млрд в воздухе

Согласно «дорожной карте» «Аэронет», в России должен появиться рынок информационных и логистических услуг, предоставляемых флотом беспилотников, постоянно находящихся в воздухе и на низких космических орбитах. К 2035 году объем

российского рынка беспилотников должен составить \$35–40 млрд. В 2018 году в России было продано 160 тыс. дронов на сумму 1,9 млрд руб., оценивала группа «М.Видео-Эльдорадо».

По словам Яблокова, рабочая группа — последняя стадия согласования проектов в НТИ, и теперь исполнитель — АО «Аэронавигационные спутниковые технологии и разработки в авиации» (АСТРА, контролируется концерном «Международные аэронавигационные системы») займется его реализацией. В ближайший месяц на проект должны выделить 492 млн руб. из бюджета, еще 61 млн руб. планируется привлечь от внебюджетных источников.

Кому нужна подобная система и что даст ее внедрение, разбирался РБК.

Зачем нужна система

В рамках работы над проектом будут создаваться географические зоны совместного аэронавигационного и информационного обслуживания как беспилотной, так и пилотируемой авиации. Со временем эти зоны будут расширяться.

На первом этапе, который продлится три-четыре года, эксперты займутся разработкой технологий для предупреждения воздушных столкновений, планирования полетов и авторизации участников движения. На этом этапе в одном пространстве смогут летать только беспилотники, пилотируемые воздушные суда присоединятся к ним на следующих стадиях проекта. Тогда же планируется стандартизировать системы контроля и управления беспилотниками, обеспечить доступность метеорологической информации и другие мероприятия.

Участниками движения в зонах смогут быть летательные аппараты любых размеров и веса, так как на них не придется устанавливать дополнительное оборудование для навигации — все вычисления будут проводиться на земле.

В первую очередь в системе организации полетов заинтересован бизнес — доставка, промышленность, в будущем — аэротакси, считает Яблоков. Обычные пользователи также смогут подавать планы полетов в систему, если этого будут требовать законы.

Органы надзора и контроля, спасения, страхования и расследования происшествий смогут получать всю информацию о находящихся в воздухе судах и их состоянии. Кроме того, система в автоматическом режиме будет проверять наличие регистрации и лицензии у воздушного судна, запрашивающего разрешение на полет.

Как летали до сих пор

«Сейчас воздушное пространство разделено на контролируемое — зона полетов пассажирских самолетов и военной авиации, где все находится под контролем диспетчеров, и неконтролируемое — частная или, например, сельскохозяйственная гражданская авиация. Небольшие беспилотники необходимо интегрировать в эту систему, минимизировав риски для остальных участников движения», — пояснил Яблоков. Чтобы дрон поднялся в воздух, по его словам, сейчас владельцу устройства необходимо заранее подать заявку в местные органы власти с указанием маршрута и времени полета. Если заявку одобряют, для дрона выделяют воздушное пространство — на момент его полета там будет запрещено другое воздушное движение. В случае несанкционированного запуска беспилотника, по ст. 11.4 Административного кодекса, физическое лицо может быть оштрафовано на сумму до 50 тыс. руб., юридическое — на сумму до 500 тыс. руб.

В мае **Минтранс** опубликовал проект изменений в Федеральных правилах использования воздушного пространства России, в котором предложил разрешить запускать беспилотники без одобрения местных властей и прерывания движения для других желающих, но с ограничениями. В частности, предлагается разрешить свободный запуск в прямой видимости для летательных аппаратов весом до 30 кг в дневное время суток и на высоте не более 150 м. Дронам будет запрещено летать в местах проведения публичных, а также официальных спортивных мероприятий, в диспетчерских, запретных и специальных зонах, в районах аэродромов и др. По словам Сергея Жукова, проект

получил положительное заключение Минюста и в ближайшее время будет направлен в правительство.

С 27 сентября в силу вступили правила регистрации беспилотных воздушных судов — каждый, кто покупает дрон, должен зарегистрировать его в Росавиации в течение десяти дней после приобретения или ввоза в Россию. На регистрацию уже находящихся на территории страны беспилотников отводится 30 дней.

В середине сентября Госдума приняла в первом чтении законопроект, запрещающий полеты дронов над охраняемыми объектами и зонами. ФСБ, МВД и другие силовые ведомства будут иметь право уничтожать дроны, находящиеся в воздушном пространстве несанкционированно.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/03/10/2019/5d95b4479a79477cbd3a6e1a?from=center

ПРАЙМ; НАТАЛЬЯ КАРНОВА; 2019.10.03; БЕСПИЛОТНИКАМ В РОССИИ МОГУТ «ПОДРЕЗАТЬ КРЫЛЬЯ»

Минэнерго вновь занялось приведением в порядок функционирования беспилотных летательных аппаратов, или дронов. Уже готовится законопроект об ограничении их полетов над объектами топливно-энергетического комплекса, и, как обещает министерство, он может вступить в силу уже весной 2020 года.

При этом министерство выступает за уголовную ответственность за полеты дронов над объектами ТЭ К. «Надо рассматривать вопрос уголовной и административной ответственности, чтобы люди понимали, что объект находится под охраной. Запрет на полеты существует над этим объектом, а они это делают, но к ним нужно применять какие-то меры. Надо законодательно это закреплять», - сказал замглавы Минэнерго Андрей Черезов в кулуарах Российской энергетической недели.

Эксперты высказывают предположение, что в список запрещенных для полета дронов зон в ТЭК могут попасть не только объекты, необходимые для добычи на месторождениях, но и нефте- и газоперерабатывающие заводы, магистральные трубопроводы, а также связанные с ними объекты инфраструктуры - порты, железнодорожные станции.

ПОУЧИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ

Идею об ограничении министерство высказало после проведенной в сентябре атаки дронов на нефтяные объекты Саудовской Аравии. Крупнейший экспортер и один из трех крупнейших производителей нефти после этого был вынужден сократить добычу более чем вдвое. Королевству удалось достаточно быстро восстановить производство, однако в моменте это ЧП вызвало более чем 10-процентный взлет цен на нефть.

Именно эта история стала причиной введения подобной нормы, уверены опрошенные «Прайм» эксперты. «После нее появилась масса предложений, в том числе о регистрации дронов», - напомнил доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин РЭУ им. Г.В.Плеханова Андрей Моисеев.

С 27 сентября 2019 года беспилотники необходимо ставить на учет в **Росавиации**. Это касается устройств весом от 250 граммов до 30 килограммов, даже если они считаются игрушкой и не оснащены камерой. По оценке экспертов, в стране около 500 тысяч беспилотников подпадают под необходимость учета. Штрафы за нарушение правил регистрации не предусмотрены.

Есть все шансы и на принятие предложения Минэнерго, полагают эксперты. Такие объекты всегда находятся под большей охраной, нежели остальные. И то, что министерство говорит и об административной ответственности, можно приветствовать. К положительным сторонам этой идеи относится и смещение акцента с дрона на охраняемый объект и само деяние, считает Моисеев.

Подобный закон, скорее всего, в ближайшем будущем будет принят, так как это необходимо для усовершенствования законодательства в области регулирования полетов дронов, согласна адвокат юридической компании BMS Law Firm Татьяна Пашкевич.

«Запрет полетов над объектами ТЭК уже действует, но за его нарушение не установлено ответственности, то есть можно говорить о пробеле в нормативном регулировании», - говорит она.

ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

Эксперты сходятся во мнении, что уголовное наказание по этому правонарушению может наступать лишь в случае причинения тяжкого вреда объектам ТЭК и наличии преступного замысла. Ненамеренные полеты, не приведшие к таким последствиям, должны наказываться административно, то есть, штрафами.

Административные санкции выглядят более адекватными нарушению, считает Пашкевич. Уголовная ответственность оправдана в том случае, если нарушение запрета приведет к серьезным негативным последствиям. Как закон будет работать на практике, сказать сложно, но уже сейчас есть определенные наработки по идентификации дронов - они и будут использоваться для привлечения виновных к ответственности.

Выбор между административной и уголовной ответственностью должен зависеть от нанесенного вреда, умысла, рассуждает Моисеев. Минус тоже есть - реализация закона потребует больших средств, необходимых для идентификации дрона, либо системы охраны от дронов. Сказать об успехе закона трудно, так как за вполне понятной идеей авторов, стоит сложная техническая составляющая, заключил он.

https://lprime.ru/telecommunications_and_technologies/20191003/830378369.html

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.04; КОМПЕНСАЦИИ ПОВИСЛИ В ВОЗДУХЕ; АВИАКОМПАНИИ ТРЕБУЮТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ПОТЕРЬ ОТ ЗАКРЫТИЯ ГРУЗИИ

Российские авиакомпании пытаются напомнить правительству об обещании компенсировать потери от закрытия авиасообщения с Грузией в конце июня. По данным “Ъ”, такое письмо в **Минтранс** подготовила «Победа», а в целом недополученная прибыль отрасли из-за ограничительных мер превышает 1 млрд руб. В Белом доме обещают вернуться к вопросу после того, как к середине октября **Минтранс** подготовит методику расчета убытков авиакомпаний. Но собеседники “Ъ” в отрасли в получение компенсаций уже не верят.

«Победа» подготовила письмо в **Минтранс** с просьбой прояснить сроки предоставления компенсации за прекращение полетов в Грузию, рассказал “Ъ” собеседник, близкий к авиакомпании. По его словам, убытки от запрета полетов в Грузию в авиакомпании оценивают в 500 млн руб. В пресс-службе перевозчика подтвердили факт существования письма, от дальнейших комментариев отказались. «Победа» летала в Тбилиси и Батуми из Екатеринбурга, Казани, Ростова-на-Дону и Перми.

Источники “Ъ” в нескольких авиакомпаниях уверены, что деньги из бюджета так и не будут выделены. «Мы уже ничего не ждем»,— сказал источник “Ъ” в руководстве одной из них.

Запрет на авиасообщение с Грузией введен после стихийного митинга в Тбилиси против российской внешней политики 20 июня, переросшего в столкновения с полицией. На следующий день президент **Владимир Путин** издал указ, которым с 8 июля запретил российским авиакомпаниям осуществлять рейсы в Грузию. Власти объясняли ограничение заботой о безопасности российских граждан, однако запрет на пересечение границы с Грузией по земле не вводился. Позже запрет распространили и на грузинские авиакомпании. Тогда вице-премьер **Максим Акимов** пообещал компенсировать перевозчикам возникшие убытки.

До прекращения авиасообщения перевозки в Грузию выполняли «Аэрофлот», его дочерний лоукостер «Победа», S7, «Уральские авиалинии», Red Wings и Smartavia.

В S7 говорят, что предоставили расчеты в Белый дом. «Мы оцениваем убытки от прекращения полетов в Грузию в 600 млн руб.», — сказали в авиакомпании. S7 выполняла 17 рейсов в неделю между Россией и Грузией. Компания ежедневно летала из Москвы в Тбилиси и Батуми, два раза в неделю — из Новосибирска в Тбилиси и один раз в неделю — из Новосибирска в Батуми. По словам источника “Ъ” в авиакомпании Red Wings, перевозчик оценивает недополученную прибыль в 200 млн руб. В компании не ответили на запрос “Ъ”.

Высвободившийся флот большая часть авиакомпаний поставила на Симферополь, Сочи и другие курорты Черного моря. «До них, как и до Грузии, около двух часов полета. Это позволяет не изменять оборот воздушных судов. Но из-за конкуренции прибыль на этих рейсах существенно ниже», — пояснил источник “Ъ” в отрасли.

В Минтрансе говорят, что вопрос с выплатами «в работе». В секретариате Максима Акимова рассказали, что методика Минтранса и Минэкономики по расчету убытков авиакомпаний, выполнявших полеты в Грузию, должна быть подготовлена к середине октября. В Росавиации не ответили на вопросы “Ъ”.

Эксперт авиационной практики Vain & Company Сергей Зайцев отмечает, что возместить выпадающие доходы от внезапной отмены авиасообщения в тот же сезон затруднительно. «К моменту объявления отмены авиасообщения на рейсы в Грузию у крупных авиакомпаний могло быть реализовано более половины авиабилетов на высокий туристический сезон. В летний сезон уровень загрузки и рентабельности на линиях в Грузию довольно высок. Поиск альтернатив на международных линиях в течение сезона или года затруднителен, поскольку необходимо получать назначения и слоты в международных аэропортах», — сказал эксперт.

Управляющий партнер юридической компании «Шаги» Андрей Шарков отмечает, что в данном случае действия государства не противоречат законодательству. «Базовый принцип выплаты компенсаций — нарушение обязательных требований и возникший в результате вред», — отметил юрист. Он считает, что речь идет, скорее, о поддержке пострадавшей отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4112463>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/business/04/10/2019/5d96b40d9a79475710a0b40c?from=from_main

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.10.04; ТБИЛИССИМО: ГРУЗИЯ ЖДЁТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ; В МОСКВЕ СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ РАССМОТРЕНИЕ ДАННОГО ВОПРОСА

В Тбилиси увидели позитивный сигнал к возобновлению авиасообщения с РФ. Об этом «Известиям» заявил спецпредставитель грузинского премьера по отношениям с Россией Зураб Абашидзе. Как сообщил «Известиям» информированный правительственный источник, Москва в целом считает, что ситуация в государстве стабилизировалась. поэтому в скором времени запрет на полеты может быть снят. По мнению Зураба Абашидзе, как только это произойдет, российские туристы вернутся в закавказскую республику. При этом Тбилиси выступил за продолжение диалога спецпредставителей двух стран и по многим другим вопросам двусторонней повестки.

Пора на взлет

Введенный 8 июля запрет на авиасообщение с Грузией может быть снят уже в скором времени, сообщил «Известиям» собеседник в российских правительственных кругах. По его словам, обстановка в закавказской республике нормализовалась, а сами грузины осознают всю абсурдность июньских событий, повлекших очередную ссору двух

государств. И сейчас можно сделать вывод, что россиянам фактически ничего не угрожает.

— Заморозка авиаперелетов произошла сугубо по причине угрозы безопасности граждан РФ. Сейчас риски фактически устранены. Мы со своей стороны не видим препятствий для рассмотрения вопроса о возобновлении авиасообщения, — пояснил источник.

В Росавиации «Известиям» отказались предоставить комментарий по этой теме.

Между тем в Тбилиси надеются, что восстановление рейсов из России произойдет уже в скором времени. По словам спецпредставителя премьер-министра Грузии по связям с РФ Зураба Абашидзе, позитивный сигнал сейчас идет из обеих столиц. Дополнительный оптимизм вселяет встреча глав министерств иностранных дел России и Грузии Сергея Лаврова и Давида Залкалиани на полях Генассамблеи ООН. Причем эти переговоры стали первыми на столь высоком уровне после конфликта в Южной Осетии в 2008 году.

— Грузинская сторона выступает за то, чтобы путем диалога решить сложнейшие вопросы в отношениях Грузии и России. Если Москва примет решение о возобновлении авиасообщения, мы это будет только приветствовать. Мы считаем крайне важным способствовать развитию отношений между людьми двух стран, — сказал «Известиям» Зураб Абашидзе.

Дипломат уверен: несмотря на перерыв, россияне по-прежнему испытывают большой интерес к закавказской республике. Он напомнил, что в прошлом году страну посетило около 1,5 млн граждан РФ и на протяжении последних лет их число постоянно росло. Зураб Абашидзе заверил «Известия», что путешественникам из России в Грузии сейчас ничего не угрожает.

Только в июле, по словам занимавшего в тот момент пост премьер-министра Грузии Мамуки Бахтадзе, сфера туризма потеряла до \$60 млн из-за прекращения прямого авиасообщения. А, как ранее заявлял «Известиям» вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин, поток путешественников из РФ в Грузию снизился на 70%. Сейчас в эту страну отдельные туристы попадают в основном автомобильным транспортом.

Несмотря на то что Москва и Тбилиси должны иметь добрососедские отношения, а контакты между гражданами могли бы этому способствовать, стоит тщательно изучить вопрос с безопасностью, прежде чем открывать авиасообщение с Грузией, считает председатель комитета Госдумы по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Леонид Калашников. По его словам, данный вопрос должен решаться в ходе политических и дипломатических переговоров. Он заверил «Известия», что перелеты должны быть возобновлены сразу после того, как исчезнут риски для путешественников из РФ.

— Россия всегда выступала за диалог с Грузией, но мяч на грузинской стороне, — отметил российский политик.

Надо разговаривать

Несмотря на то что бывший замминистра иностранных дел России Григорий Карасин, отвечавший в за диалог с Тбилиси, перешел в Совет Федерации, в закавказской республике надеются, что этот переговорный формат сохранится.

— Мы пока ждем информации, кто будет участвовать в диалоге в Праге. Мы с Григорием Борисовичем плодотворно работали с 2012 года. Нам удалось много сделать для восстановления экономических и гуманитарных связей. Хотим, чтобы формат продолжил работу, и готовы к дальнейшим встречам, — заверил Зураб Абашидзе.

Всплеск антироссийских настроений и протесты, вспыхнувшие 20 июня в Тбилиси после визита парламентской делегации из РФ, несколько заморозили процесс восстановления двусторонних отношений. Но в Москве рассчитывают, что положительные сдвиги в этом направлении всё-таки произойдут.

Ранее сообщалось, что решение о снятии визовых препятствий для граждан Грузии фактически уже лежало на столе президента России. Однако июньские события заставили повременить с безвизом. Зураб Абашидзе отметил, что отмена барьеров для пересечения границы для грузин — прерогатива российской стороны. При этом Тбилиси такой шаг только приветствовал бы. В Москве возвращение к этому вопросу связывают с уровнем безопасности в Грузии.

Между тем Абхазия 2 октября сняла ограничение на пересечение границы с Грузией, которое было введено в июне после антироссийских протестов в Тбилиси. Подобное решение также говорит в пользу того, что ситуация в стране в целом стабилизировалась.

<https://iz.ru/928202/aleksei-zabrodin-tatiana-baikova/tbilissimo-gruziia-zhdet-vozobnovleniia-aviasoobshcheniia-s-rf-v-skorom-vremeni>

ИЗВЕСТИЯ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.04; ПЕРЕЛЕТНЫЕ ТОННЫ: ГОСКОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ АВИАТОПЛИВА УСИЛЯТ; ПОРУЧИТЬ ПРОВЕРКИ КЕРОСИНА ХОТЯТ РОССТАНДАРТУ, ОТВЕЧАЮЩЕМУ ЗА БЕНЗИН И ДИЗЕЛЬ

В России создадут систему госконтроля за качеством авиатоплива — аналогичную той, которая действует сегодня для бензина. Сейчас обязанность проведения полного цикла лабораторных испытаний горючего перед заправкой воздушных судов фактически отсутствует, сообщили «Известиям» в Росстандарте. Кроме того, в стране не хватает профильного оборудования и лабораторий. При этом попадание посторонних примесей в авиатопливо напрямую влияет на безопасность полетов и может привести к отказу двигателя самолета в небе, предупреждают эксперты. Ранее к топливу высказывали претензии в Росавиации, а ГосНИИ гражданской авиации обнаруживало в керосине силикон.

Контрольная замена

Качество авиатоплива в России начнут проверять более тщательно. Минпромторг разработал проект постановления правительства, предполагающий передачу полномочий по проверке технических характеристик керосина от **Ространснадзора** Росстандарту, сообщили «Известиям» в министерстве. Последний уже контролирует качество бензина, дизеля и судового топлива.

— Проект постановления предполагает повышение эффективности государственного контроля за соблюдением требований технического регламента на топливном рынке, — отметили в Минпромторге.

Там пояснили, что сейчас надзор за качеством авиатоплива осложнен нехваткой аккредитованных лабораторий и недостаточным финансированием. Частично улучшить ситуацию помогут две новые комплексные лаборатории, создающиеся Росстандартом в Симферополе и Хабаровске. По словам представителя ведомства, они смогут проводить испытания как моторного, так и авиационного топлива. Передача контрольных функций Росстандарту ранее обсуждалась с Минэнерго, **Минтрансом**, **Ространснадзором** и Росавиацией, добавил он.

Предлагаемые инициативы направлены на совершенствование существующей системы контроля, поскольку в последние годы она претерпела значительные изменения, пояснили в пресс-службе Росстандарта. К примеру, сейчас отсутствует обязательность проведения полного цикла лабораторных испытаний топлива перед его заправкой в воздушное судно (ВС). Кроме того, по данным агентства, в 2018 году из 93 испытательных лабораторий только восемь были аккредитованы в национальной системе.

В Росстандарте отметили, что в случае передачи агентству полномочий по контролю за качеством авиатоплива планируется построение системы контроля с выделением наиболее подверженных риску зон — аналогичной той, что действует на рынке моторного топлива.

Минэнерго не против передачи функций контроля качества авиатоплива Росстандарту — он обладает развитой сетью лабораторий и большим опытом работы, заявили «Известиям» в ведомстве.

В **Минтрансе** пока не получали проект документа, предусматривающего передачу каких-либо функций от одного федерального органа исполнительной власти другому, сказали «Известиям» в ведомстве. В Росавиации на момент публикации не ответили на запрос.

В **Ространснадзоре** «Известиям» заявили, что вопрос качества авиакеросина приоритетный, поскольку от него во многом зависит безопасность полетов. В федеральной службе подчеркнули, что исследования проводятся специализированными лабораториями, для проверок привлекаются специалисты ГосНИИ (ГА) гражданской авиации. Количество задействованных лабораторий и число проверок в 2019 году в **Ространснадзоре** не уточнили.

Качественное топливо — важный элемент авиабезопасности, сказал «Известиям» летчик-испытатель Анатолий Кнышов. Повышенное содержание в керосине влаги и посторонние примеси неоднократно приводили к авиапроисшествиям в результате останковки двигателя, отметил он.

Некондиционное авиатопливо нередко рассматривалось в качестве возможной причины авиакатастроф. Так было после крушения Boeing 737 в Казани в 2013 году (погибли 50 человек), аварийной посадки Ту-154 в московском Домодедово в 2010-м (двое погибли, 82 человека пострадали), крушения самолета Ту-154 над Черным морем в 2016-м (погибло 92 человека) и падения Ан-2 в Серпуховском районе Московской области в 2008 году (погибли пять человек). Но только в последнем случае МАК подтвердил, что причиной стало именно некачественное топливо.

Повышенный износ

В июле сообщалось о том, что ГосНИИ гражданской авиации (ГА) обнаружило в керосине, которым заправляли самолеты Red Wings, полисилоксаны (силикон), что могло привести к сбоям в работе техники. Для выяснения причин Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело. В Минэнерго тогда также заявили, что создадут рабочую группу, чтобы разобраться с причинами попадания загрязненного авиакеросина в топливные системы самолетов. В ведомстве «Известиям» уточнили, что первое совещание пройдет в IV квартале 2019-го.

Ранее претензии к авиатопливу возникли у Росавиации: в начале года ведомство сообщило о жалобах иностранных производителей авиадвигателей на качество российского горючего.

— Из-за проблем с топливом американский и европейский регуляторы вдвое сократили ресурс топливных агрегатов авиадвигателей между техническим обслуживанием. Например, для самолетов семейства Airbus A320, — сообщил «Известиям» независимый эксперт, бывший замглавы ГосНИИ ГА Павел Михеичев.

По словам эксперта, в настоящее время не существует единой системы госконтроля качества авиатоплива. Есть ГОСТ, по которому можно проверять керосин, но ревизии носят добровольный характер, пояснил он.

Как сообщили «Известиям» в «Роснефти», в компании действует многоступенчатая система контроля качества топлива, в том числе авиационного. Она состоит из трех основных этапов — входной контроль перед поступлением топлива от поставщика в резервуары ТЗК, полный анализ качества в лабораторных условиях перед стартом движения топлива из резервуара и аэродромный контроль качества перед началом заправки воздушного судна. В последнем случае проверяются основные показатели качества: цвет, вода, мехпримеси, плотность и температура.

— Все партии поступающего топлива проходят обязательный контроль в лаборатории ГСМ. Несмотря на отмену в России с июля 2015 года обязательной процедуры сертификации организаций, обеспечивающих авиатопливом воздушные перевозки,

лаборатории ТЗК НК «Роснефть» проходят добровольную сертификацию и на всех ключевых ТЗК имеют международный сертификат, — заявили в пресс-службе компании. В пресс-службе «Газпром нефти» «Известиям» сообщили, что анализы показателей качества авиатоплива проводятся в процессе приема, хранения и подготовки топлива к заправке в воздушные суда.

В пресс-службе Nordwind «Известиям» заявили, что перед заправкой каждого рейса представители авиакомпании проводят аэродромный контроль: наличие механических примесей и воды проверяется визуально, замеряется температура и плотность. Директор по PR перевозчика Александр Сухоруков добавил, что у авиакомпаний нет ресурса, включая необходимые лаборатории, для самостоятельного контроля качества керосина. Но в случае ЧП именно авиакомпания будет нести ответственность за качество топлива, попавшего в баки лайнера, сказал он.

В Utair сказали, что качество топлива устраивает перевозчика, при этом компания сама периодически проводит анализ керосина. Авиакомпания Smartavia также сообщила, что не имеет претензий к авиатопливу.

Другие авиаперевозчики и крупные нефтяные компании не ответили на запросы «Известий».

<https://iz.ru/927552/mikhail-kalmatckii-aleksandr-volobuev/pereletnye-tonny-goskontrol-za-kachestvom-aviatopliva-usiliat>

ТАСС; 2019.10.03; ЭКСПЕРТЫ: НУЛЕВОЙ НДС НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ В РОССИИ ПОВЫСИТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, НО НЕ СНИЗИТ ЦЕНЫ

Обнуление ставки на налог на добавленную стоимость (НДС) на авиационные перелеты между регионами без стыковок в Москве положительно скажется на пассажиропотоке региональных аэропортов и позволит повысить рентабельность авиакомпаний, но не приведет к снижению цены на билеты. Такое мнение высказали опрошенные ТАСС представители крупных региональных авиакомпаний и аэропортов.

Нулевая ставка начала действовать с 1 октября. Она затронет только те рейсы, которые не следуют через Москву. Раньше для таких перелетов также действовала льготная ставка в 10%. До этого нулевая ставка действовала только на перелеты в Симферополь, Дальневосточный федеральный округ (ДФО) и Калининград, а также на международных рейсах.

Отложенный эффект

Обнуление ставки позволит создать устойчивую экономическую модель для региональных авиаперевозчиков, считают в холдинге «Аэропорты регионов», управляющем аэропортами в Екатеринбурге, Самаре, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Петропавловске-Камчатском, Саратове и Новом Уренгое. По данным компании, без системных мер государственной поддержки региональные рейсы не могут в полной мере конкурировать со стыковочными рейсами через Москву, так как первые выполняются на региональных типах воздушных судов, а столичные - на среднемагистральных. Разница в себестоимости в расчете на кресло-километр достигает 30%.

Впрочем, отметили в компании, быстрого эффекта от нулевой ставки ждать не стоит. «Положительный эффект от обнуления ставки на рынке авиаперевозок можно будет оценивать не ранее, чем через полгода или год. На его динамику будут влиять наличие или отсутствие свободного регионального флота у авиакомпаний, сезонные изменения спроса на перелеты, изменения стоимости авиатоплива или другие факторы», - рассказали ТАСС в управляющей компании «Аэропорты регионов».

Снижения цен не ожидается

По мнению председателя комитета по туризму, курортам и спорту Госсовета Крыма Александра Черняка, введение льгот, с одной стороны, уменьшит поступление в бюджет, но с другой - позволит привлечь в регионы дополнительные средства.

«Надеемся, что это даст снижение цены на билет, что позволит людям передвигаться, летать. Соответственно, это покупка самих авиабилетов, использование авиатранспорта, гостиниц. Независимо от того, в командировку или в санаторий вы летите, вы все равно будете тратить деньги в этих регионах. Это перераспределение средств внутри страны, что тоже очень хорошо. <...> Надеемся, что это будет поводом приехать, не обязательно в Крым, но в любой другой регион РФ», - сказал он ТАСС.

Между тем в региональных авиакомпаниях не все ожидают эффекта от нулевой ставки НДС. «Сегодня уровень операционной рентабельности у авиаперевозчиков на внутренних линиях крайне низкий - буквально 1,5-2%. И любое колебание рынка может привести компанию в зону убытков. Поэтому обнуление НДС - это, конечно, хорошая возможность вывести операционную рентабельность на более или менее приемлемый уровень, хотя бы на процентов пять. Это даст эффект, несомненно, может быть, уведет многие компании от банкротства, на грани которого они сейчас находятся», - высказала мнение ТАСС начальник финансово-экономической службы авиакомпании «Ираэро» Наталья Власова.

Путь к прибыльности

По словам Власовой, к обновлению авиапарка льгота также не приведет, потому что высвобождаемых средств на такую капиталоемкую процедуру не хватит. Но в компании рассчитывают, что льгота позволит вывести на прибыльность убыточные рейсы. У «Ираэро» к таким относятся направления из Иркутска в Барнаул, Омск, Новосибирск, Красноярск.

«[Прямой рейс] Иркутск - Омск мы стали осуществлять в 2016 году, до это связь была прервана в течение длительного времени, добраться из Иркутска до Омска можно было либо на поезде, либо через Москву. А потерянный пассажиропоток отличается тем, что он очень сложно восстанавливается. На первых рейсах у нас было по 9-10 человек. Сейчас пассажиропоток более или менее сформировался, но поднять тарифы мы не можем, потому что люди уйдут на поезд. Я думаю, что здесь обнуление НДС нам поможет», - отметила Власова.

Представитель еще одно региональной авиакомпании на условиях анонимности сообщил ТАСС, что также не ожидает улучшений от нововведения. «Нам от нулевой ставки лучше не станет, мы ее просто не почувствуем. Конечно, хорошая инициатива, но своих целей она не достигнет. На цене билетов это не отразится, потому что есть утвержденные тарифы, и все летают по ним», - отметил собеседник.

Возможное влияние на пассажиропоток

Нулевая ставка НДС для калининградского аэропорта Храброво действует с 2018 года. В прошлом году пассажиропоток по сравнению с 2017 году вырос на 20% до 2,1 млн человек, рост на внутренних перевозках составил 19%. На рост пассажиропотока влиял целый ряд факторов, в том числе чемпионат мира по футболу 2018 года, завершение реконструкции аэропортового комплекса с увеличением пропускной способности аэровокзала и удлинением взлетно-посадочной полосы, которая сейчас может принимать все типы самолетов. «Насколько велико влияние нулевой ставки НДС на рост пассажиропотока, сказать сложно», - сказал ТАСС представитель аэропорта.

Однако в Храброво отмечают, что за два года возросло число авиамаршрутов, связывающих Калининградскую область с другими регионами России. «В 2018-2019 годах авиакомпания «Руслайн» начала выполнять рейсы из Калининграда в Белгород, Липецк, Воронеж, авиакомпания «ЮВТ аэро» - в Казань, Волгоград, Пермь, Нижний Новгород, «Азимут» - в Ростов-на-Дону, Калугу, Краснодар, но наибольшее количество пассажиров перевозится на московском и петербургском направлениях», - уточнил собеседник.

Ждут роста пассажиропотока и в Красноярске. «Безусловно, снижение ставки НДС должно положительно сказаться на росте пассажиропотока. У перевозчиков появится возможность создавать более гибкую сетку тарифов на региональных направлениях, а также появятся дополнительные стимулы к открытию новых направлений. В настоящий момент сложно прогнозировать рост на региональных маршрутах. Основную роль играют субсидированные перевозки», - пояснил ТАСС начальник департамента развития пассажирских авиационных перевозок международного аэропорта Красноярск Александр Иванченко.

Он добавил, что в 2019 году из аэропорта субсидируются 18 маршрутов - это максимальное количество за последние годы. Согласен с тем, что существенным фактором, позволяющим открывать новые региональные рейсы, является государственное субсидирование, и начальник службы авиационной коммерческой деятельности новосибирского аэропорта Толмачево Игорь Леонтьев.

«Обнуление НДС может способствовать принятию авиаперевозчиками решений по увеличению частоты рейсов на существующих региональных маршрутах. Из-за улучшения показателей рентабельности, возможно, получат дополнительное развитие те маршруты, которые авиакомпании не рисковали развивать ранее добавлением дополнительной частоты», - сказал он.

Новая льгота

Президент России **Владимир Путин** в июне подписал закон, устанавливающий с 1 октября 2019 года бессрочную ставку НДС в размере 0% для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне московского авиаузла. Ранее до 1 января 2021 для таких перевозок действовала льготная ставка в 10%.

При этом с введением новой льготы сохранилась и нулевая ставка для Калининградской области, Крыма и Дальнего Востока - там нулевая ставка работает и на московском направлении.

<https://tass.ru/ekonomika/6959327>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; ГЕНДИРЕКТОРА ОПЕРАТОРА ПСКОВСКОГО АЭРОПОРТА «ПСКОВАВИА» СМЕНИЛ ЕГО ЗАМЕСТИТЕЛЬ

Пост генерального директора авиакомпании «Псковавиа» (оператор аэропорта Пскова) занял Артем Тарасов, сообщает пресс-служба администрации Псковской области.

Соответствующее решение о назначении было одобрено на заседании совета директоров компании. Ранее Тарасов занимал пост первого заместителя гендиректора «Псковавиа». «Артем Тарасов имеет серьезный опыт работы по ведению аэропортовой деятельности и организации авиаперевозок», - говорится в сообщении.

В разные годы он занимал посты в организациях транспортной сферы, в том числе в авиакомпаниях «Ист Лайн» и «Сибирь».

До назначения Тарасова, с 2014 года, генеральным директором «Псковавиа» был Виктор Мартыненко, который в июле 2018 года был обвинен в совершении преступлений по ч.2 ст.145.1 УК РФ (невыплата заработной платы). Тогда ему была избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде.

«Псковавиа» является главным оператором аэропорта Пскова, использует самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-26 БРЛ и вертолет Robinson R-44.

В октябре 2018 года АО «Аэропорт Сиверский» (Санкт-Петербург, принадлежит ЗАО «Евросиб СПб - транспортные системы», входящему в группу «Евросиб») приобрело 75% «Псковавиа» за 55 млн рублей. В марте текущего года Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Псковавиа» «в связи с несоответствием заявителя требованиям федеральных авиационных правил».

Позднее стало известно о намерении властей Псковской области расторгнуть договор о приватизации ОАО «Псковавиа», подписанный с АО «Аэропорт Сиверский». По мнению властей региона, инвестор не соблюдает в полной мере прямые обязательства по соглашению о развитии псковского аэропорта.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.03; BOEING ОТДАЕТ ПРИОРИТЕТ КОНТРОЛЮ РАСХОДОВ И СРОКОВ В УЩЕРБ БЕЗОПАСНОСТИ - ИНЖЕНЕР

Инженер Boeing Co., участвовавший в разработке самолета 737 MAX, утверждает, что менеджеры авиастроительного концерна уделяют слишком много внимания контролю расходов и сроков реализации проектов в ущерб безопасности производимой продукции. Жалоба, направленная Кёртисом Юбэнком руководству Boeing после мартовской катастрофы 737 MAX - второй за несколько месяцев - была передана компанией следственным органам среди тысяч других документов, пишет The Wall Street Journal со ссылкой на осведомленные источники.

В своем заявлении Юбэнк пишет о том, что корпоративная культура в Boeing душист любую возможную критику, внутреннее обсуждение каких-либо вопросов, а также попытки делать выводы из катастроф для улучшения безопасности самолетов.

«Такой подход подавляет критику корпоративной политики, особенно, если критика является результатом анализа инцидентов со смертельным исходом», - написал Юбэнк.

Из текста его жалобы можно сделать вывод о том, что нормальной моделью для Boeing является преуменьшение значимости вопросов безопасности, пишет WSJ. В течение многих лет менеджеры отклоняли различные предложения об улучшении дизайна самолетов 737 MAX и его предшественников, которые могли бы повысить их безопасность, объясняя это необходимостью контролировать расходы.

По данным источников издания, жалоба Юбэнка и поднятые в ней вопросы, привели к допросу, по крайней мере, одного свидетеля Минюстом США, агентами ФБР и инспекторами министерства транспорта в рамках проводимого расследования.

Расследование находится на начальном этапе, и никаких обвинений Boeing не предъявлено, отмечают источники.

В Boeing отказались комментировать жалобу. Представитель компании заявил, однако, что «безопасность и качество являются главными ценностями для Boeing».

Он также отметил, что «Boeing предоставляет своим сотрудникам несколько каналов для высказывания опасений и подачи жалоб при наличии жестких процедур, позволяющих гарантировать, что мнения сотрудников внимательно учитываются при сохранении их конфиденциальности».

Полеты самолетов Boeing-737 MAX приостановили во всем мире в марте 2019 года после двух авиакатастроф. В марте при крушении самолета этой модели авиакомпании Ethiopian Airlines погибли 157 человек. В октябре 2018 года жертвами крушения Boeing 737 MAX индонезийской компании Lion Air стали 189 человек.

Представители Boeing ранее заявляли, что рассчитывают восстановить поставки 737 MAX клиентам в четвертом квартале этого года, однако отраслевые эксперты считают, что полеты этих лайнеров не возобновятся до 2020 года.

ВЕСТИ; 2019.10.03; НА ОСТРОВ КИЖИ И В СЕННУЮ ГУБУ ЖИТЕЛЕЙ КАРЕЛИИ ДОСТАВИТ ВЕРТОЛЕТ

Полеты вертолетов «Ми-8» на остров Кижы через Сенную Губу возобновятся после закрытия навигации на Онежском озере, пишет Минтранс Карелии. С 7 октября по 4 ноября из-за с ремонта взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Петрозаводск» вертолет будет отправляться с посадочной площадки «Пески».

Министерство транспорта РФ

После завершения ремонтных работ, передает ГТРК «Карелия», авиарейсы возобновятся из аэропорта столицы Карелии. Вертолет будет отправляться на остров раз в неделю, по понедельникам. Время отправления — 11:00. Стоимость билета — 1120 рублей.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3195610>

[Вернуться в оглавление](#)