



Ежедневный мониторинг СМИ

07 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.07; БЮДЖЕТ ПЛАТИТ ДВАЖДЫ: АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ У ГОСУДАРСТВА 30 МИЛЛИАРДОВ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ КАБМИНУ НОВЫЙ ВАРИАНТ СДЕРЖИВАНИЯ ЦЕН НА БИЛЕТЫ.....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; ПРЕЗИДЕНТ АРМЕНИИ УТВЕРДИЛ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ АНАЛОГА МАК.....	6
ТАСС; 2019.10.05; ЭКСПЕРТ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В 2019 ГОДУ НА УРОВНЕ 6-8%	6
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.04; ФАС: ЗАЯВЛЕНИЯ О РЕЗКОМ РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ НА ПРЕДМЕТ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; НОВЫЙ ЗАМГЛАВЫ РОСЖЕЛДОРА БУДЕТ КУРИРОВАТЬ ФИНАНСОВУЮ РАБОТУ В ВЕДОМСТВЕ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «КАСПИЙ» ВЛОЖИТ 15 МЛРД РУБ. В ПОРТ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ МТК «СЕВЕР-ЮГ»..	8
ТАСС; 2019.10.04; ЗАПУЩЕНЫ РЕАКТОРЫ НА САМОМ МОЩНОМ В МИРЕ АТОМНОМ ЛЕДОКОЛЕ «АРКТИКА».....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.10.04; СМЕРТНОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП В РОССИИ ЗА 8 ЛЕТ СОКРАТИЛАСЬ В ДВА РАЗА	10
ТАСС; 2019.10.04; ОБЩЕСТВЕННИКИ НАЗВАЛИ ГОРОДА-ЛИДЕРЫ АНТИРЕЙТИНГА ПО СОСТОЯНИЮ ДОРОГ	11
ТАСС; 2019.10.04; УЧАСТОК ДОРОГИ ДО КУЗБАССА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НА АЛТАЕ.....	12
ТАСС; 2019.10.06; ОБЩЕСТВЕННИКИ СОЗДАЛИ ПЕРВУЮ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ДОРОЖЕК ПСКОВА	12
ТАСС; 2019.10.04; ПОЧТИ 26 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЯКУТСКЕ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ	13
ТАСС; 2019.10.04; КОЗАК ОБСУДИЛ С БИЗНЕСОМ ЗАКРЕПЛЕНИЕ В ИНВЕСТКОДЕКСЕ СТАБИЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПРОЕКТОВ	14
ТАСС; 2019.10.04; МАТВИЕНКО НЕДОВОЛЬНА НИЗКИМИ ТЕМПАМИ ОСВОЕНИЯ СРЕДСТВ НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ	14
ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.10.07; РОССИЯ ХОЧЕТ ЗАНЯТЬ ЧЕТВЕРТЬ МИРОВОГО РЫНКА УГЛЯ; ПОМЕШАТЬ ПЛАНАМ МОГУТ НЕХВАТКА ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОГРАММЫ, РОСТ ЭКСПОРТА ГАЗА.....	15
ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2019.10.05; ЭКСПЕРТ: НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БИОМЕТРИИ НА ТРАНСПОРТЕ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЯ..	16
ПРАЙМ; 2019.10.04; АНО «ЦЭ» ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	17
ТАСС; 2019.10.04; В ПЕНЗЕ НА БАЗЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ТЕХНОПАРК «КВАНТОРИУМ».....	18
ТАСС; 2019.10.04; СИБГУ ИМ. РЕШЕТНЕВА ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ АККРЕДИТАЦИЮ ПО ОДНОМУ ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ В 2020 ГОДУ	18

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.10.06; ПЕШЕХОДЫ НА КОЛЕСАХ; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ ПРОПИШУТ В ПРАВИЛАХ	19
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.05; В ПДД ДОБАВЯТ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ; ПРАВИЛА ИЗМЕНЯТ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И МОНОКОЛЕС	20
РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; ДЕПУТАТЫ МГД ПРОДОЛЖАТ РАБОТУ НАД ЗАКОНОМ ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ	21
ПРАЙМ; 2019.10.05; ПРОБЛЕМОЙ ПРИ ВВЕДЕНИИ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ САМОКАТОВ СТАНЕТ КОНТРОЛЬ ИХ СОБЛЮДЕНИЯ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.10.06; «ШАШЕЧКИ» НА ВИРАЖЕ; В МОСКВЕ ВЫБРАЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТАКСИ.....	23
РГ-САНКТ ПЕТЕРБУРГ; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.06; ГЛАВА ПЕТЕРБУРГА РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО	24
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; УСТРОЙСТВА ВЫЗОВА ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ «ЭРА-ГЛОНАСС» В ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПОЛНЯТ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬЮ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ЕВРОПРОТОКОЛА	24
ТАСС; 2019.10.04; СХЕМУ МЕТРО С ПЕРЕСАДКОЙ НА МЦД РАЗМЕСТИЛИ В СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКЕ.....	25
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.07; ПОДШИПНИКИ ЗАТЕРЛО ГРУЗАМИ; КЛИЕНТЫ ОАО РЖД ПРОТИВ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТЫ	26
ГУДОК; КСЕНИЯ ЕРМАКОВА; 2019.10.07; ДОРОГУ ОСТРОВУ СВОБОДЫ; РЖД ПРОВЕДУТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МАГИСТРАЛЕЙ НА КУБЕ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.10.06; НОВЫЕ ПРОЕКТЫ УВЕЛИЧАТ ТОВАРООБОРОТ МЕЖДУ РФ И КУБОЙ - БОРИСОВ	28
РГ-КРЫМ; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2019.10.05; В ОКТЯБРЕ СТАНЕТ ИЗВЕСТНА ДАТА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В КРЫМ	29
ТАСС; 2019.10.04; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ И МИНСЕЛЬХОЗУ УТВЕРДИТЬ ПЛАН Ж/Д ПЕРЕВОЗОК СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ ЗА 1,9 МЛРД ЕВРО	30
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ВЕСЬ ГЛАВНЫЙ ХОД КРЫМСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ БУДЕТ УЛОЖЕН ПО БЕССТЫКОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ ДО 2025Г - ГЛАВА КОМПАНИИ.....	31
RNS; 2019.10.04; КРЫМ ПОЛУЧИЛ ПАРТИЮ НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ	31
ТАСС; 2019.10.04; НАЦПРОЕКТЫ ПОМОГУТ НЕМЕЦКОЙ «ШЭФФЛЕР» НАРАСТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ДЛЯ Ж/Д СФЕРЫ В РОССИИ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПАДЕНИЕ Ж/Д ПОГРУЗКИ УГЛЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЗАМЕДЛЯЕТСЯ	32
ТАСС; 2019.10.04; ПЕРЕВОЗКА КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2019 ГОДА ВЫРОСЛА НА 12,6%.....	33
ТАСС; 2019.10.04; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПОСТАВИЛИ РЖД СЕМЬ ЭЛЕКТРОВОЗОВ «ГРАНИТ»	33
ПРАЙМ; 2019.10.04; КАБМИН РФ ОДОБРИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ УГОЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПУТИНА ОЗНАКОМИЛИ С ОБЪЕКТАМИ ПОРТА ТАМАНЬ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ПОСТРОИТЬ В ПОРТУ САБЕТТА ЭЛЕВАТОР ДЛЯ ЭКСПОРТНОГО ЗЕРНА	35

ТАСС; МАРИЯ ШЕВЧЕНКО; 2019.10.07; НЕБЕСНАЯ НЕОТЛОЖКА. КАК В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗРОДИЛИ САНАВИАЦИЮ И КАК ОНА РАБОТАЕТ	35
РБК; АГЕЕВА ОЛЬГА, КОКОРЕВА МАРИЯ, ТКАЧЕВ ИВАН; 2019.10.07; БОРТ IFLY ЗА ОДИН РЕЙС ПОДЕШЕВЕЛ ВТРОЕ; ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИЮ IFLY ЗАПОДОЗРИЛИ В УКЛОНЕНИИ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ.....	38
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.07; СТРАХОВЩИКИ ОТДЕЛЯЮТ ВИНТЫ ОТ КРЫЛЬЕВ; ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО ПОДНЯТЬ ВЧЕТВЕРО	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.06; В РФ ВЫРОСЛА АВАРИЙНОСТЬ ВЕРТОЛЕТНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПЕТРОВ ИВАН, САВАНКОВА НАТАЛЬЯ; 2019.10.07; ДАЖЕ ДРОН НЕ ПРОСКОЧИТ; ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ СМОГУТ БЛОКИРОВАТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.06; ХОРОШО ВЗЛЕТЕЛИ; ФАС ВЫЯВИЛА ОПЕРЕЖАЮЩИЙ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ.....	43
ТАСС; 2019.10.07; ТРЕТИЙ ДИРЕКТОР СМЕНИЛСЯ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА С НАЧАЛА ГОДА	44
ТАСС; 2019.10.05; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА АРТЮХОВ ПООБЕЩАЛ ЖИТЕЛЯМ ОКРУГА СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ С 2020 ГОДА.....	44
РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ СЛОВА ГЛАВЫ МИД ГРУЗИИ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ В РОССИЮ	45
ТАСС; 2019.10.04; ГЛАВА МИД ГРУЗИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО БУДЕТ ПРИВЕТСТВОВАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ РОССИИ.....	45
ТАСС; 2019.10.04; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ РОССИЯ ВОССТАНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГРУЗИЕЙ	45
ПРАЙМ; 2019.10.04; МИНЭНЕРГО РФ НЕ ПРОТИВ ПЕРЕДАЧИ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА АВИАТОПЛИВА РОССТАНДАРТУ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; СТРАХОВЩИКИ ПОДДЕРЖИВАЮТ СОЗДАНИЕ В РФ ГОСПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ - ЭКСПЕРТ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; НССО СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ УВЕЛИЧЕНИЕ СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ ДЛЯ ПассажиРОВ ВЕРТОЛЕТОВ ВЧЕТВЕРО	48
ТАСС; 2019.10.04; ЭКСПЕРТ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В 2019 ГОДУ НА УРОВНЕ 6-8%	49
RNS; 2019.10.04; РОСАВИАЦИЯ ОТЧИТАЛАСЬ О РОСТЕ ПАССАЖИРОПОТОКА АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; PEGAS FLY СО 2 НОЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ЕРЕВАН - НИЖНИЙ НОВГОРОД.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; «ПОБЕДА» НЕ ВЕРНЕТСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ РЕЙСАМ ИЗ ПУЛКОВО В ЗИМНИЙ СЕЗОН	50
ПРАЙМ; 2019.10.04; «ПУЛКОВО» РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО СПИСОК СТРАН ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» УТВЕРДЯТ В НОЯБРЕ	50
ПРАЙМ; 2019.10.04; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА АЭРОПОРТУ «ЯКУТСК» ДОПУСК К ПРИЕМУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ТИПА АTR-72	51
РИА НОВОСТИ; 2019.10.04; В РОССИИ УСКОРЯТ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21	51
RNS; 2019.10.04; AZUR AIR НАЧАЛА ВЫПЛАТУ КОМПЕНСАЦИЙ ПАССАЖИРАМ РЕЙСА В БАРНАУЛ.....	52

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.07; БЮДЖЕТ ПЛАТИТ ДВАЖДЫ: АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ У ГОСУДАРСТВА 30 МИЛЛИАРДОВ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ КАБМИНУ НОВЫЙ ВАРИАНТ СДЕРЖИВАНИЯ ЦЕН НА БИЛЕТЫ

Для сдерживания цен на билеты авиакомпании просят правительство выделить им из бюджета 8–9 млрд в рамках демпфера — нового механизма компенсаций на случай резких скачков стоимости керосина, а также одновременно еще 23 млрд рублей. Эти предложения, которые направила в кабмин Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, уже поддержал **Минтранс**. По итогам года отрасль может получить рекордный убыток, который за шесть месяцев уже составил почти 52 млрд рублей, — больше, чем за весь прошлый год. Впрочем, самим авиакомпаниям стоит поработать над долгосрочными стратегиями развития, внедрить риск-менеджмент и не раздувать парк самолетов, отмечают эксперты.

Демпфер невозврата

Авиакомпании предложили правительству несколько сценариев, позволяющих стабилизировать их финансовое состояние и не допустить резкого подорожания билетов. Все варианты предусматривают помощь из бюджета. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) на прошлой неделе направила инициативы вице-премьеру Максиму **Акимову** и главе **Минтранса Евгению Дитриху**, сообщили «Известиям» несколько источников на авиарынке. В аппарате Максима **Акимова** подтвердили получение письма.

— Перевозчики просят снизить планку демпфера (компенсация из казны стоимости керосина. — «Известия») с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну — установить ее на уровне декабря 2017 года, до начала резкого роста цен на авиатопливо, — рассказал собеседник, знакомый с текстом документа.

Такой шаг считают правильным в **Минтрансе**. Это позволит задействовать демпфирующий механизм для предотвращения роста расходов авиакомпаний, связанных с подорожанием топлива, заявили «Известиям» в пресс-службе ведомства.

Глава АЭВТ Владимир Тасун подтвердил, что предложения направлены в кабмин, но от дальнейших комментариев воздержался.

Запущенный правительством с 1 августа механизм демпфера разрешает перевозчикам получать субсидии из бюджета, если экспортная стоимость авиакеросина с учетом таможенной пошлины и затрат на логистику превысит 48,3 тыс. рублей за тонну.

При нынешней цене горючего за рубежом у авиакомпаний нет шансов на материальную поддержку ни в этом году, ни в будущем, полагают перевозчики. В августе цена поставки на экспорт составляла около 43,7–43,9 тыс. за тонну, пояснил источник «Известий». В документе, направленном в кабмин, говорится: если бы демпфер с планкой отсечения в 40 тыс. рублей заработал с 1 августа, авиакомпании получили бы из казны около 5 млрд рублей и еще по 8–9 млрд в последующие годы.

В документе также предлагается альтернативный вариант господдержки, о котором уже говорили в декабре 2018-го, — увеличить коэффициент суммы акциза на керосин с 2,08 до 3,5. В этом случае возмещение авиакомпаниям вырастет с нынешних 3024 до 7 тыс. рублей с каждой тонны топлива. Компенсацию части расходов на приобретение керосина авиакомпании получают с 2015 года.

— Оба механизма возможны, — сказал «Известиям» главный эксперт института экономики транспорта НИУ ВШЭ Федор Борисов. — Авиакомпаниям более выгоден

второй вариант с повышением выплат по акцизам, а с точки зрения регулирования цен на авиатопливо — первый со снижением планки демпфера.

На всех, но не поровну

Минтранс в октябре представит свои предложения по новым мерам поддержки авиакомпаний, заявлял на ВЭФ в начале сентября глава ведомства **Евгений Дитрих**. Во время форума президент РФ **Владимир Путин** в очередной раз обратил внимание на рост стоимости перелетов в стране, опережающий темпы инфляции.

За шесть месяцев 2019-го цена авиабилетов, по подсчетам **Минтранса**, выросла на 7%. В целом за год они могут подорожать на 9–10% к прошлогодним показателям, такой прогноз ранее давали «Известиям» в АЭВТ. По итогам мониторинга ФАС, за восемь месяцев рост составил около 6%, что выше инфляции.

По подсчетам ассоциации, которые приводятся в письме Максиму **Акимову**, за шесть месяцев 2019-го операционные убытки авиакомпаний уже составили 51,9 млрд рублей против около 50 млрд за весь прошлый год. Одна из самых затратных статей перевозчиков, составляющая порядка трети стоимости билета, — авиатопливо. По статистике АЭВТ, рост цены керосина за прошлый год превысил 30%.

Для того чтобы частично возместить прошлогодние потери, перевозчики просят выделить единовременную финансовую помощь в 23 млрд рублей.

В Министерстве транспорта поддерживают эту позицию, сказал «Известиям» представитель ведомства. В прошлом году **Минтранс** уже предлагал выделить перевозчикам аналогичную разовую субсидию.

— **Минтранс** считает правильным разделить эту сумму на три года и распределить деньги среди 34 крупнейших авиакомпаний, на которые приходится более 90% перевозок. В письме АЭВТ говорится, что деньги нужно выделить в этом году и направить всем авиакомпаниям, пропорционально потребленному топливу, — сказал «Известиям» источник, знакомый с ходом дискуссии.

ФАС, которая также участвует в обсуждении господдержки для авиакомпаний, не считает нужным предпринимать какие-либо меры до конца года, добавил он.

Замглавы ФАС Анатолий Голомолзин пояснил «Известиям», что сейчас нет оснований для поддержки компаний из-за дорогого горючего. По итогам девяти месяцев этого года цена авиакеросина выросла всего на 2,5–2,8% к аналогичному периоду 2018-го. Доля других расходов, включая обслуживание в аэропортах и фонд оплаты труда, в общей структуре затрат перевозчиков осталась прежней, пояснил он. По его мнению, необходимо обсуждать другие меры поддержки — субсидирование региональных рейсов и внутренних чартерных перелетов для развития туризма. Анатолий Голомолзин также напомнил, что с 1 октября был отменен НДС на перелеты в обход Москвы.

В Минфине сказали «Известиям», что распределением субсидий авиакомпаниям в рамках утвержденных лимитов занимается **Минтранс**, поэтому вопросы следует адресовать ему.

Региональный вектор

В Utair и Nordwind сказали «Известиям», что любая поддержка от государства в сложившейся ситуации будет полезна для авиаотрасли и экономики страны в целом.

При этом глава «Utair — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков сказал «Известиям», что было бы правильно ориентировать финансовую помощь на региональные рынки, которые «слабее большого и конкурентного московского». Это будет стимулировать перевозчиков перераспределять емкости из столицы в провинцию и заложит хороший базис для развития регионов, добавил топ-менеджер.

В «Уральских авиалиниях» обратили внимание на то, что в рамках демпфера при нынешних условиях компенсации станут возможны, если цены на энергоносители на мировом рынке взлетят на 15–20%. В то же время механизм возврата по акцизам «зарекомендовал себя как наиболее действенный», и компания заинтересована в

увеличении коэффициентов. Другие крупные авиакомпании не ответили на запросы «Известий».

По мнению Федора Борисова, финансовые проблемы перевозчиков кроются не только в высоких ценах на керосин.

— Им неплохо было бы внедрить риск-менеджмент и не раздувать парк самолетов, ведь лизинговые платежи также закладываются в цену билета, то есть перекладываются на пассажира, — считает он.

Представитель Максима **Акимова** сообщил «Известиям», что доклад по итогам анализа результатов деятельности авиакомпаний за III квартал 2019 года будет представлен премьер-министру Дмитрию **Медведеву**.

<https://iz.ru/928805/aleksandr-volobuev/biudzhet-platit-dvazhdy-aviakompanii-prosiat-u-gosudarstva-30-milliardov>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; ПРЕЗИДЕНТ АРМЕНИИ УТВЕРДИЛ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ АНАЛОГА МАК

Президент Армении Армен Саркисян утвердил соглашение о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов, сообщили в президентской пресс-службе.

«Президент Саркисян подписал ряд принятых Национальным собранием (парламентом) законов, в том числе о ратификации соглашения о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов», - говорится в сообщении, поступившем в распоряжение РИА Новости.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил журналистам, что **Минтранс** рассчитывает на завершение внутри РФ ратификации соглашения до конца года. Он пояснил, что создание бюро позволит организовывать расследования на более комфортной основе, а также исключить влияния внешних факторов, которые могут повлиять на ход этих расследований. Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Роман Скляр отметил, что Казахстан также готов присоединиться к соглашению.

Россия и Армения подписали соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов в рамках ЕАЭС 22 ноября 2018 года.

В рамках бюро предполагается обмен данными о происшествиях и инцидентах с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), оснащение комиссий по расследованию необходимым оборудованием, обучение специалистов по расследованию, выпуск рекомендаций по безопасности полетов, а также эффективное использование технических и финансовых ресурсов в целях расследования происшествий и инцидентов.

В **Минтрансе** РФ заявили ранее, что соглашение разработано в целях обеспечения безопасного развития международной гражданской авиации, предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, развития взаимодействия в области независимого расследования таких происшествий на принципах и в соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО. В отличие от МАК Бюро будет проводить расследования не только происшествий, но и серьезных инцидентов, которые отличаются только последствиями, но не обстоятельствами, отметили в **Минтрансе**.

<https://ria.ru/20191005/1559461484.html>

ТАСС; 2019.10.05; ЭКСПЕРТ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В 2019 ГОДУ НА УРОВНЕ 6-8%

Рост цен на авиабилеты в 2019 году составит 6-8%, не превысив среднегодовых показателей последних лет. Об этом журналистам сообщил директор Ассоциации

«Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «Турпомощь» Александр Осауленко.

«Я не думаю, что [рост] будет достаточно большой и серьезный, такой же наверно, как и в среднем каждый год - порядка 6-8%. По ситуации на сегодняшний день мы можем спрогнозировать, с учетом того, что инфляция в России будет около 4%, с учетом того, что будет подниматься цена перевозки», - сказал Осауленко в кулуарах Международной туристической выставки Exprotravel-2019.

В начале сентября **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что **Минтранс** 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/6963052>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.04; ФАС: ЗАЯВЛЕНИЯ О РЕЗКОМ РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ НА ПРЕДМЕТ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) будет рассматривать на предмет недобросовестной конкуренции заявления о прогнозировании резкого роста цен на авиабилеты. Об этом сообщили в пресс-службе ведомства.

«Справедливые цены представлены при прямых продажах: на сайтах авиакомпаний и в официальных кассах. При покупке билетов через агентства и других посредников цены могут отличаться. Любые заявления об «ожидаемом» резком росте цен на авиабилеты и попытки создания ажиотажного спроса на туристические и другие услуги будут рассмотрены ФАС на предмет недобросовестной конкуренции», - говорится в сообщении. Отмечается, что по данным мониторинга за январь-август 2019 г. темп роста средних цен на авиабилеты эконом-класса по внутрироссийским направлениям составил 5,9% к аналогичному периоду 2018 г. «Незначительное опережение темпов инфляции связано с ростом спроса: на 8% увеличилось количество перевезенных пассажиров и на 10% вырос пассажиропоток. По ряду направлений выявлены более высокие темпы роста средних цен: из Москвы в Красноярск, Архангельск, Оренбург, в направлении Дальнего Востока, а также во внутрирегиональных перевозках авиакомпании «Аврора» на Дальнем Востоке. Материалы по данным фактам направлены в территориальные органы ФАС России для выяснения обстоятельств и принятия мер реагирования. Кроме того, будут проверены цены на авиатопливо в аэропортах Якутска, Магадана и Южно-Сахалинска», - пояснили в пресс-службе.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявил, что его ведомство готовится представить новый комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиабилетов, чтобы увеличение цены не превысило инфляцию. В свою очередь начальник департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса РФ** Светлана Петрова сообщила о том, что стоимость авиабилетов в I полугодии 2019 г. выросла на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Президент РФ **Владимир Путин** 4 сентября обратил внимание главы «**Аэрофлота**» Виталия Савельева, что рост цен на авиабилеты в РФ в 2019 г. опережает инфляцию.

<https://www.mskagency.ru/materials/2933653>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; НОВЫЙ ЗАМГЛАВЫ РОСЖЕЛДОРА БУДЕТ КУРИРОВАТЬ ФИНАНСОВУЮ РАБОТУ В ВЕДОМСТВЕ

- Новый замглавы Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) РФ Олег Евдокимов до перехода в ведомство работал финансовым директором ФКУ «Объединенная дирекция по реализации федеральных инвестиционных программ» (ОДРФИП) министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства (Минстрой) РФ.

Соответствующая информация содержится на сайте **Росжелдора**.

Евдокимов - выпускник Ленинградского училища железнодорожных войск и военных сообщений им.Фрунзе по «командной тактической» специальности, а также Высшей школы управления Государственной академии управления им.Орджоникидзе и Военного финансово-экономического университета министерства обороны РФ по специальности «Управление финансовым обеспечением Вооруженных Сил».

До 2009 г. состоял на военной службе. С конца 2009 г. - начальник отдела бюджетного учета и отчетности в расчетном центре железнодорожных войск. С 2010 г. - на руководящих должностях в одном из ФБУ Минобороны. С апреля 2011 г. - в ОДРФИП Минстроя. Работал главным бухгалтером, позднее - в статусе заместителя начальника организации. Замглавы **Росжелдора** Евдокимов назначен распоряжением правительства от 25 сентября.

В ведомстве он будет заниматься организацией его финансово-экономической деятельности (в том числе в части осуществления функций главного распорядителя и получателя средств федерального бюджета, разработки стратегии социально-экономического развития железнодорожного комплекса, закупок и расчетов с ж/д администрациями других стран), реализацией инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства.

В Минстрое ранее работал и замглавы **Минтранса** Владимир **Токарев**, курирующий сейчас в ведомстве вопросы развития железнодорожной отрасли.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «КАСПИЙ» ВЛОЖИТ 15 МЛРД РУБ. В ПОРТ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ МТК «СЕВЕР-ЮГ»

ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» (ПЛК, Астраханская область) планирует инвестировать не менее 15 млрд рублей в строительство частного порта для обработки контейнерных грузов, идущих по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг», сообщила пресс-служба главы региона.

«Состоялась рабочая встреча губернатора Астраханской области Игоря Бабушкина с генеральным директором ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» Олегом Савченко. Итогом встречи стало подписание соглашения о намерениях по реализации инвестиционного проекта», - говорится в сообщении.

Реализация проекта будет поэтапной. Сначала перевозки грузов будут осуществляться через причалы N8 и N9 морского порта Оля. Они построены и будут оборудованы необходимой перегрузочной техникой за счет частного инвестора.

Следующий этап предусматривает строительство нового грузового района на прилегающей к морскому порту Оля территории в районе ильменя Забурунный, в 8 км южнее порта Оля.

Как отмечается, создание портовой особой экономической зоны придаст импульс развитию припортовой территории. Там будет осуществляться транспортная обработка

грузов, их расфасовка. Соответственно вырастет добавленная стоимость транспортируемого товара.

Уточняется, что создание портовой зоны входит в перечень поручений президента РФ по вопросам социально-экономического развития Астраханской области. «Проект портовой зоны курирует первый заместитель Минэкономразвития Михаил Бабич. С министерством природы мы обсуждаем вопрос определения границ водно-болотных угодий. После этого будем готовы к формированию рассмотрения заявки на создание портовой особой экономической зоны», - приводит пресс-служба слова Бабушкина.

Пакет документов на создание портовой зоны Астраханской области должен быть направлен в Минэкономразвития РФ до 1 декабря текущего года.

Ранее сообщалось, что 14 мая в Ахтубинске (Астраханская область) президент РФ **Владимир Путин** поручил еще раз проработать вопрос создания на Каспийском побережье портовой ОЭЗ, попросив не затягивать его решение.

Также сообщалось, что инвестиции в строительство контейнерного порта на территории планируемой портовой ОЭЗ, прилегающей к морскому порту Оля, оцениваются в 75 млрд рублей. Правительство Астраханской области и ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» 19 апреля заключили соглашение о намерениях по реализации инвестиционного проекта строительства контейнерного порта в Лиманском районе Астраханской области.

В числе основных задач инвестпроекта - обеспечение создания инфраструктуры планируемой портовой особой экономической зоны на территории, прилегающей к морскому порту Оля, увеличение грузопотока по международному транспортному коридору «Север-Юг».

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «ПЛК «Каспий» зарегистрировано 15 апреля 2019 года, гендиректором и бенефициаром компании является один из учредителей и экс-глава «Европейской подшипниковой корпорации» (ЕПК) Олег Савченко.

ТАСС; 2019.10.04; ЗАПУЩЕНЫ РЕАКТОРЫ НА САМОМ МОЩНОМ В МИРЕ АТОМНОМ ЛЕДОКОЛЕ «АРКТИКА»

Россия запустила реакторную установку на самом мощном в мире универсальном атомном ледоколе «Арктика». Об этом сообщают РИА Новости со ссылкой на представителя государственной корпорации «Росатом».

Уточняется, что началась управляемая цепная ядерная реакция и вывод реактора на минимальный уровень мощности. По словам представителя «Росатома», после необходимых испытаний, состоится вывод реакторов на энергетический уровень мощности, после чего пройдут ходовые испытания ледокола.

На «Арктике» установлена реакторная установка «РИТМ-200», состоящая из двух ядерных реакторов тепловой мощностью 175 мегаватт каждый. Разработчиком установки является АО «ОКБМ Африкантов» из Нижнего Новгорода.

Ледокол «Арктика» построен по заказу «Росатома» на Балтийском заводе в Петербурге. Планируется, что он будет сдан в эксплуатацию в 2020 году.

Универсальные атомные ледоколы такого типа станут самыми большими и мощными в мире. «Арктика» сможет пробивать лед толщиной до трех метров. Такие суда призваны обеспечить российское лидерство в Арктике. Планируется, что они будут обеспечивать проводку судов с углеводородным сырьем с месторождений Ямальского и Гыданского полуостровов, а также с шельфа Карского моря на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона, пишет агентство. Длина судна составляет 173,3 метра, ширина – 34 метра, водоизмещение – 33,5 тысячи тонн.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zapuseny-reaktory-na-samom-mosnom-v-mire-atomnom-ledokole-arktika>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.04; СМЕРТНОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП В РОССИИ ЗА 8 ЛЕТ СОКРАТИЛАСЬ В ДВА РАЗА

Показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за последние восемь лет сократились в России вдвое, сообщил начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников на проходящем в Баку субрегиональном семинаре по развитию потенциала в сфере безопасности дорожного движения для стран Северной и Центральной Азии.

Мероприятие проводится секретариатом Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) совместно с **министерством транспорта**, связи и высоких технологий Азербайджанской Республики.

В работе семинара принимают участие представители Азербайджана, Афганистана, Ирана, Казахстана, Киргизии, России, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана, а также эксперты ЭСКАТО. Они обменялись опытом по устранению двух основных причин смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий: превышение скорости и вождение в нетрезвом состоянии.

Сохраняя жизни и здоровье

Михаил Черников сообщил, что сегодня в России предпринимаются серьезные шаги для повышения безопасности дорожного движения.

«На высшем политическом уровне последовательно принимаются меры по повышению защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий», - подчеркнул глава российской Госавтоинспекции.

По его словам, благодаря принимаемым мерам в стране отмечается устойчивая тенденция к снижению аварийности.

«Наиболее заметного прогресса удалось добиться в сохранении жизни и здоровья уязвимых участников движения: среди несовершеннолетних количество погибших снизилось на треть, пешеходов - более чем на 40%. Подчеркну, что эти результаты были получены в условиях интенсивного роста парка транспортных средств, который за тот же период времени увеличился на 20%», - заявил Черников.

Начальник ГУОБДД МВД России рассказал, что достичь подобных результатов помогла реализация федеральных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения» на периоды с 2006 по 2012 годы и с 2013 по 2020 годы. На сегодняшний день основу государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и ее приоритеты закрепляют национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и Стратегия безопасности дорожного движения на 2018-2024 годы, сообщил Михаил Черников.

В центре внимания этих документов - формирование культуры поведения участников дорожного движения и должного уровня правосознания, повышение защищенности от ДТП и их последствий детей и пешеходов, а также развитие системы оказания помощи пострадавшим.

Пьяным однозначно не место за рулем

В свою очередь, выступивший на семинаре начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Дмитрий Митрошин перечислил меры, принятые государством для предотвращения фактов управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

«Для борьбы с этим правонарушением используются принципы комплексного воздействия, направленные на совершенствование законодательства, правоприменительной практики и профилактики», - подчеркнул Дмитрий Митрошин.

По его словам в России введены уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, в том числе за отказ от прохождения медицинского освидетельствования и жесткий запрет на любое употребление алкоголя; проводится обязательное освидетельствование на состояние опьянения вне зависимости

от наличия признаков опьянения всех участников ДТП с пострадавшими; ужесточена административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения; запрещена продажи алкогольных напитков в ночное время и на объектах придорожного сервиса.

Член Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения Российской Федерации, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре рассказала о проводимой в стране социальной программе «Детство без опасности», призванной обучить родителей правилам безопасной перевозки детей-пассажиров. Планируется, что к 2021 году в проекте будет задействовано 100 российских городов. Программа оказывает фундаментальное влияние на формирование правильной модели поведения участников дорожного движения.

«О важности правильного выбора скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий, а также о необходимости соблюдения установленных скоростных ограничений водителям напоминает проводимая в России широкомасштабная социальная кампания «Однозначно». В рамках кампании разработан комплекс рекламно-просветительских мероприятий, охватывающий практически все группы населения», - отметила Наталья Агре.

Начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников на субрегиональном семинаре по развитию потенциала в сфере безопасности дорожного движения для стран Северной и Центральной Азии в Баку

<https://ria.ru/20191004/1559455172.html>

ТАСС; 2019.10.04; ОБЩЕСТВЕННИКИ НАЗВАЛИ ГОРОДА-ЛИДЕРЫ АНТИРЕЙТИНГА ПО СОСТОЯНИЮ ДОРОГ

Ярославль, Владивосток и Смоленск показали худшие результаты по качеству дорог, заняв последние места в рейтинге городов России, который составили активисты межрегионального общественного движения «Убитые дороги» по итогам масштабной инспекции, проведенной в 2019 году во всех регионах РФ. Об этом сообщил в пятницу ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер движения Александр Васильев, который также является участником общественно-делового совета по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

По словам Васильева, оценка состояния дорог во всех субъектах РФ проводилась в рамках **нацпроекта** и завершилась в октябре. Качество магистралей оценивали активисты «Убитых дорог» совместно с экспертами ведущих автодорожных вузов страны. Они проверили более 1,5 тыс. дорог. Масштабный рейд был проведен в рамках проекта Общероссийского народного фронта (ОНФ) «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог».

«Неудовлетворительные оценки за качество дорог получили Ярославль, Владивосток, Смоленск. В этих городах множество ям на дорогах, которые не заделаны, причем находятся на главных магистралях и эти проблемы не решаются годами. В Ярославле, например, есть проблемы с подрядчиками, там нет нормальных исполнителей. К ним приезжают подрядчики из разных регионов - из Москвы, из Костромы. Но потом дороги через пару лет разваливаются», - рассказал Васильев, который также является членом центрального штаба ОНФ.

Собеседник добавил, что «двойки за качество дорог» получили Йошкар-Ола, Чита, Киров, Курган, Курск, а также Калуга, которая стала единственным городом в РФ, где местные власти отказались сотрудничать с общественниками.

«Калуга - это единственный город, в котором чиновники отказались давать какие-либо комментарии членам нашей инспекции. Они даже не стали называть свои имена и должности. Известно лишь, что они представляли управление городского хозяйства. Что

касается состояния улично-дорожной сети в Калуге, то практически каждая улица требует замены верхнего слоя покрытия или хотя бы временного ямочного ремонта. В связи с этим мы направили обращение в прокуратуру региона», - уточнил Васильев.

Среди причин плохого качества дорог, по оценке Васильева, - нехватка финансирования и отсутствие квалифицированных подрядчиков.

«Недофинансирование ощущалось и до начала реализации **нацпроекта**, теперь среди проблем - низкая квалификация дорожных чиновников и подрядных организаций, позднее финансирование. В ходе инспекции мы оценивали, что чиновники предпринимают, чтобы исправить ситуацию. Периодически нам встречались чиновники, по большому счету, неграмотные. Наши ребята не получали ответов на свои вопросы, власти признавались, что не владеют ситуацией», - отметил собеседник агентства.

О движении

Число участников межрегионального общественного движения «Убитые дороги» насчитывает порядка 200 тыс. человек из всех регионов России. На данный момент, по подсчетам активистов, в стране насчитывается более 36 тыс. участков, требующих ремонта и провоцирующих аварийные ситуации на дорогах. По словам Васильева, в России ежегодно происходит порядка 170 тыс. ДТП с пострадавшими. Проводя инспекции дорог, активисты стимулируют власти субъектов РФ принимать меры по сохранению дорог, что является одним из направлений **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vladivostok-aroslavl-i-smolensk-lidiruut-v-antirejtinge-sostoania-dorog---obsestvenniki>

ТАСС; 2019.10.04; УЧАСТОК ДОРОГИ ДО КУЗБАССА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НА АЛТАЕ

Ремонт нескольких участков межрегиональной трассы, ведущей в Кемеровскую область, сдали в Алтайском крае. Работу провели по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» на сумму 130 млн рублей, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе **Минтранса** региона.

«Отремонтировано и сдано в эксплуатацию несколько участков дороги до Кузбасса - эта трасса очень важна для связи двух регионов. Общая стоимость работ составила 130 млн рублей, средства были выделены из консолидированного бюджета в рамках **нацпроекта**», - сказал собеседник агентства.

Работы начались в мае 2019 в двух районах, через которые проходит дорога, - Залесовском и Первомайском. Общая протяженность участков, где уложили выравнивающий слой, сделали покрытие и заменили барьерные ограждения составила 12, 6 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastok-dorogi-do-kuzbassa-otremontirovali-na-altae-za-130-mln-rublej-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.10.06; ОБЩЕСТВЕННИКИ СОЗДАЛИ ПЕРВУЮ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ДОРОЖЕК ПСКОВА

Члены межрегионального общественного движения «Убитые дороги» создали первую интерактивную карту велосипедных дорожек Пскова. Она будет учтена властями и подрядчиками при ремонте городских улиц, проводимом в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил в пятницу ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер движения Александр Васильев, который также является участником общественно-делового совета по реализации **нацпроекта**.

По его словам, тема создания в городе велосипедных дорожек крайне актуальна, так как по статистике каждый второй житель Пскова, где проживает порядка 210 тыс. человек, является велосипедистом и пользуется этим транспортом для поездок на работу и по

личным делам. При этом в Пскове отсутствует система таких маршрутов, из-за чего горожане вынуждены ездить либо по краям проезжих частей, либо по тротуарам, что небезопасно.

«Мы разработали интерактивную карту велосипедных дорожек и веломаршрутов Пскова, которая ляжет в основу проектов по ремонту и обустройству дорог по **нацпроекту**. Мы видим очень сильный запрос со стороны велосипедистов. И у нас есть договоренности с властями о том, когда по **нацпроекту** будут ремонтироваться дороги, чтобы в проектах учитывалась прокладка велодорожек согласно нашей разработке. Мы нашли понимание и у областной администрации, что это можно делать, и перенести созданную карту в существующую городскую застройку», - сказал Васильев.

Он отметил, что работа над интерактивной картой велась в течение года. Чтобы ее создать, общественники провели масштабный опрос среди жителей Пскова, попросив их заполнить специальную электронную форму и обозначить на схеме городских улиц маршруты, по которым чаще всего они передвигаются на велосипеде.

«В целом мы поработали как проектный институт, разработав интерактивную карту велосипедных маршрутов и велодорожек Пскова. После опроса у нас появилось множество линий, мы их уложили в определенный маршрут, создали систему дорожек в городе, где ездит наибольшее количество велосипедистов. Сейчас уже готовы предложения с детализацией по каждому перекрестку Пскова, как эти дорожки пойдут», - уточнил Васильев.

При этом он добавил, что немногочисленные велодорожки, существующие в Пскове, оказались невостребованными, так как они находятся в стороне от основных путей передвижения велосипедистов. «Созданная карта, кроме прочего, поможет гармонизировать проекты по ремонту дорог с ремонтом тротуаров и выделением их части под велодорожки с нанесением разметки, установкой знаков», - сказал руководитель межрегионального общественного движения.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obsestvenniki-sozdali-pervuu-interaktivnuu-kartu-velosipednyh-dorozek-pskova>

ТАСС; 2019.10.04; ПОЧТИ 26 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЯКУТСКЕ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ

Почти 26 км улиц Якутска отремонтируют до 31 октября за счет **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает в пятницу пресс-служба администрации города.

«Якутск участвует в федеральной программе **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Общий объем расходов на дорожное строительство в 2019 году составит 1,5 млрд рублей. До 31 октября 2019 года за счет этих средств будут отремонтированы улицы и новые объекты дорожной инфраструктуры города общей протяженностью 25,8 км», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, за каждым участком дороги закреплены специалисты технического надзора, которые выявляют нарушения при укладке асфальто-бетонного покрытия, а также специалисты независимой лаборатории.

«За подрядными организациями сохраняется гарантия, в рамках которой они обязаны устранить все выявленные нарушения. Если в течение пяти лет будут выявлены замечания, подрядчик будет обязан их устранить согласно муниципальному контракту. Гарантия также распространяется на тротуары, бордюры и элементы наружного освещения», - уточнили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pochti-26-km-dorog-otremontiruyut-v-akutske-dokonca-oktabra-blagodara-nacproektu>

ТАСС; 2019.10.04; КОЗАК ОБСУДИЛ С БИЗНЕСОМ ЗАКРЕПЛЕНИЕ В ИНВЕСТИКОДЕКСЕ СТАБИЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПРОЕКТОВ

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак обсудил с РСПП закрепление в инвесткодексе ответственности государства за неухудшение условий для бизнеса по новым и действующим проектам. Об этом сообщил ТАСС представитель вице-преьера Илья Джус.

«Козак проводил серию встреч с РСПП по вопросам доработки инвесткодекса, 3 октября обсуждалась необходимость закрепления в законе ответственности государства за неухудшение условий ведения бизнеса и введения стабилизационной оговорки как по новым, так и по действующим инвестпроектам», - сказал Джус.

По поручению Козака разработан инвесткодекс, который призван дать импульс для инвестиций в российскую экономику в целом, а не только лишь в **нацпроекты**. По словам самого Козака, законопроект должен предусматривать гарантии стабильности и неизменности правил игры для предпринимателей, а также конкретные механизмы для достижения этой цели.

Инвесткодекс Козака

На прошлой неделе стало известно, что по поручению Козака разработан инвесткодекс, который гарантирует стабильность для бизнеса на основе как уже произведенных, так и будущих частных инвестиций. В кодексе речь идет о гарантиях стабильности условий ведения предпринимательской деятельности на основе частных инвестиций.

Согласно поручению Козака, с которым ознакомился ТАСС, Минэкономразвития, Минфин и ФАС России с участием Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) должны проработать и представить согласованные предложения по данному вопросу до 30 сентября.

Законопроект Минфина

Ранее сообщалось о том, что подготовкой законопроекта о защите и поощрении капиталовложений занимается Минфин. Документ предполагает заключение соглашений с инвесторами в рамках нескольких инвестиционных режимов. Одна из ключевых гарантий - неизменность налоговых условий (в части налогов на прибыль, на имущество, транспортного и земельного). Кроме того, гарантируется неухудшение условий по лицензированию и сертификации продукции, техническому регулированию.

В рамках нового механизма бизнес сможет рассчитывать на компенсацию расходов по созданию инфраструктуры или авансирование этих затрат, капитальные гранты, налоговые льготы, возмещение издержек на уплату процентов по кредитам и т. д.

Как ранее заявлял первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов, закон должен вступить в силу с 2020 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kozak-obsudil-s-biznesom-zakreplenie-v-investkodekse-stabilnyh-uslovij-dla-proektov>

ТАСС; 2019.10.04; МАТВИЕНКО НЕДОВОЛЬНА НИЗКИМИ ТЕМПАМИ ОСВОЕНИЯ СРЕДСТВ НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко выразила недовольство работой министерств и руководства субъектов в связи с низкими темпами освоения средств, выделяемых на реализацию национальных проектов, и призвала федеральные и региональные власти наращивать темпы работы.

«Коллеги, посмотрите по национальным проектам что творится: **нацпроект** «Экология» - 20% (освоенных средств - прим. ТАСС), **нацпроект** «Производительность труда и поддержка занятости» - 35%. Полное безобразие. «Цифровая экономика» (специально госпрограмма утверждена) - 15%. Это вообще недопустимо». «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**» - 34%», - сказала

Матвиенко на парламентских слушаниях в Совфеде, посвященных параметрам проекта федерального бюджета на ближайшие три года.

Она уточнила, что привела данные по состоянию на 25 сентября.

Матвиенко заявила, что необходимо разобраться, с чем связаны такие показатели, и предложила передать деньги губернаторам, «если министерства не могут сами освоить».

«Успеют они [губернаторы] и документацию сделать, понимая, что деньги будут. Не выполним мы такими темпами национальные проекты. Давайте наращивать темпы работы», - призвала Матвиенко.

Она добавила, что эти претензии относятся в большей степени к министерствам, однако затрагивают и субъекты РФ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/matvienko-nedovolna-nizkimi-tempami-osvoenia-sredstv-na-nacionalnye-proekty>

ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.10.07; РОССИЯ ХОЧЕТ ЗАНЯТЬ ЧЕТВЕРТЬ МИРОВОГО РЫНКА УГЛЯ; ПОМЕШАТЬ ПЛАНАМ МОГУТ НЕХВАТКА ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОГРАММЫ, РОСТ ЭКСПОРТА ГАЗА

К 2024 г. добыча угля в России вырастет на 9,3–20,7% до 480–530 млн т по сравнению с уровнем 2018 г., а к 2035 г. – еще на 14,6–26% до 550–668 млн т, следует из проекта Энергетической стратегии России до 2035 г. («Ведомости» ознакомились с копией, содержание документа подтвердили три источника в топливно-энергетических компаниях). Увеличится внутреннее потребление (+12% до 196 млн т к 2035 г.), а также доля российского угля на экспортных рынках (+11 процентных пунктов до 25%).

Основными крупными потребителями угля будут страны АТР, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки. Но неизбежное снижение потребления в странах ОЭСР, для которых экологические проблемы становятся приоритетными, прохождение пика спроса на уголь в развивающихся странах, решения Китая и Индии о сокращении доли угля в энергобалансе создают высокую неопределенность, указано в стратегии.

Через 40 лет доля угля в генерации на западных рынках будет практически равна нулю, в то время как в странах АТР уголь по-прежнему будет играть значимую роль в общем энергобалансе, подчеркивает **директор департамента аудиторских услуг Deloitte Александр Губарев**.

В ближайшие 10 лет спрос на энергетический уголь в мире если будет расти, то темпами, не превышающими 1% в год, рост придется в основном на Азию, ожидает аналитик «ВТБ капитала» Дмитрий Глушаков. Россия для увеличения экспорта должна вытеснить с рынка других игроков, а это возможно только при низких затратах на производство, поясняет эксперт: «В России самые низкие затраты «на шахте» при высоком качестве угля, но из-за высокой стоимости железнодорожных перевозок его стоимость получается практически идентичной основным конкурентам из Австралии, Индонезии и Южной Африки».

В июле 2019 г. цена российского энергетического угля в Европе упала до минимальной с июня 2016 г. – \$47 за 1 т (на условиях FOB Рига). Это, по оценкам аналитиков, ниже уровня безубыточности компаний.

Для диверсификации поставок угля на Восток необходимо развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры, написано в стратегии, – расширение пропускной способности Транссиба и БАМа. Проект их модернизации был запущен еще в 2012 г., напоминает представитель РЖД. Начиная с 2016 г. экспорт в восточном направлении превышает экспорт на Запад. По его словам, первый этап модернизации БАМа и Транссиба предполагает рост грузоперевозок с месторождений Восточного полигона до 113,2–124,9 млн т (на 55–66,8 млн т больше, чем в 2012 г.) уже в 2019–2020 гг.

Без строительства второй очереди Северомуйского тоннеля на БАМе невозможно обеспечить серьезный прирост объемов перевозок: по Транссибу пойдут пассажирские поезда и ускоренные контейнерные, следовательно, всю нагрузку должен принять БАМ, а указанный тоннель является одним из узких мест, говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. На Восточном полигоне много проблем, и главная – отставание по срокам. К 2024 г. основные проекты скорее всего будут реализованы. Но при заявленных параметрах экспорта угля в 2035 г. инфраструктурные проекты еще нужно будет пересмотреть, продолжает эксперт: «Одной модернизацией уже проблему не решить. Надо строить новые пути».

Давление на угольный рынок будет оказывать и увеличение экспорта российского газа, считает управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский. В конце года «Газпром» планирует начать поставку газа в Китай по «Силе Сибири».

Минэнерго, СУЭК и УГМК (управляет «Кузбассразрезуглем») не ответили на запросы.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/06/812963-rossiya-zanyat-uglya>

ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2019.10.05; ЭКСПЕРТ: НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БИОМЕТРИИ НА ТРАНСПОРТЕ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЯ

Московские аэропорты планируют запустить тестирование биометрических технологий для идентификации пассажиров. В то же время «Российские железные дороги» (РЖД) планируют оценить эффективность использования системы распознавания лиц в поездах и на железнодорожных платформах. Считается, что биометрия ускорит проход пассажиров - транспортом можно будет пользоваться без предъявления паспорта. Для загруженных аэропортов биометрические технологии предоставят возможность сократить очереди на контроле и ускорить посадку.

Тем не менее опрошенные ТАСС эксперты считают, что польза использования биометрических данных пассажиров вызывает сомнения. Технология может, наоборот, сыграть против пассажира, отметил в разговоре с ТАСС председатель Союза пассажиров Кирилл Янков.

«Пассажирам на данный момент совершенно не нужна такая технология. Она не отработана и небезопасна, может допускать ошибки при распознавании лиц», - сказал он.

Янков добавил, что не уверен и в необходимости использования именных билетов на поезда и автобусы - скорее всего, необходимость приобретения именных билетов стоит определить в соответствии с некими критериями, например, расстоянием перевозки.

«Решению проблем безопасности действительно способствует использование цифровых технологий, но это вопрос, который находится в компетенции правоохранительных органов, а не в сфере отношений пассажира и перевозчика», - заключил эксперт.

Биометрия и проводники

Во вторник директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин рассказал журналистам, что эффективность использования технологии распознавания лиц компания планирует оценить в течение полугода. При этом холдинг рассмотрит и вариант идентификации пассажира на входе на вокзал, на платформу и в поезд, и идентификацию лиц сотрудников РЖД при проходе в помещения компании. Партнерами РЖД в этом проекте стали ЦБ РФ и Гознак.

Генеральный директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов отмечает, что сама технология давно известна, представить себе варианты ее использования в пассажирских железнодорожных перевозках не составляет труда.

«На входе на перрон будет общая камера на преступников, в вагоны внутреннего сообщения установят камеры или сканеры отпечатков, чтобы не нужен был паспорт. Можно сделать и автоматические оповещения металлическим голосом - «Мужчина, выходящий в Твери, не забудьте собраться». На самом деле ничего сложного. Но

проводники все равно останутся, будут и дальше следить за порядком», - заключил собеседник ТАСС.

Использование биометрии в аэропортах

Аэропорты московского авиационного узла в свою очередь уже давно задумываются о том, чтобы использовать биометрию. В сентябре директор Внуково по производству Дмитрий Хартунян сообщил журналистам, что пилотный проект по использованию биометрических данных для идентификации пассажиров в аэропорту может начаться в следующем году. Планируется, что технологию сначала, как и в случае с введением электронных посадочных талонов, опробуют на внутренних рейсах.

Как пояснил ТАСС руководитель департамента развития бизнеса компании «НЭК Нева Коммуникационные системы» (дочерней структуры японской корпорации NEC) Александр Московко, в использовании технологии автоматизации прохода пассажиров с функцией распознавания лиц заинтересованы в первую очередь аэропорты с большим пассажиропотоком.

«Мы ведем переговоры с аэропортами московского авиационного узла, потому что технология интересна в первую очередь особо загруженным аэропортам, она позволяет ускорить проход пассажиров, обеспечить безопасность там, где существует большой поток людей», - сказал он.

По его словам, необходимые вложения в сами биометрические системы нельзя назвать значительными, но процесс внедрения этой технологии тем не менее организационно сложен. «Система требует комплексного подхода, нельзя просто поставить биометрический турникет и ожидать эффекта от его работы. Необходимо иметь систему регистрации лица пассажиров, создать базы данных пассажиров с биометрической информацией, интегрировать эти системы с системами аэропорта. Это все требует комплексного изменения всего процесса обслуживания пассажиров в аэропорту», - отметил он.

Бонус за данные

Существует и другая проблема: аэропорт или авиакомпания должны обеспечить заинтересованность пассажиров в предоставлении своих биометрических данных.

«Несмотря на то, что по статистике работы наших биометрических систем в Северной Америке более 60% пассажиров сразу выбирают биометрический коридор как более простой и удобный, сам вопрос наполнения базы данных биометрической информацией не так прост», - объясняет Московко.

Поэтому, например, единая биометрическая система, о создании которой объявил ЦБ РФ, имеет слабую наполняемость. В случае аэропортов проблему наполняемости можно решить с помощью системы поощрений.

«Как вариант - участникам полетных бонусных программ, например, «Аэрофлот бонус», можно начислять баллы за то, что они предоставляют свои фотографии авиакомпании. Помимо баллов, такой часто летающий пассажир сможет проходить контроль в аэропорту фактически без паспорта, только по лицу», - заключил Московко.

<https://tass.ru/ekonomika/6966489>

ПРАЙМ; 2019.10.04; АНО «ЦЭ» ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

АНО «Цифровая экономика» планирует создать рабочую группу, которая будет заниматься вопросами цифровой трансформации транспортной отрасли, сообщили РИА Новости в пресс-службе организации.

На площадке АНО 3 октября представители **министерства транспорта РФ** и операторы пассажирских перевозок обсудили приоритеты регулирования рынка такси на основе цифровых технологий.

«Цифровые платформы уже играют важную, если не ключевую роль в развитии рынка такси. При этом компетенции агрегаторов такси в цифровых технологиях позволяют им стать надежным партнером государства как в обеспечении транспортной связности, так и в контроле безопасности пассажиров и участников дорожного движения», - отметил директор по отраслевым направлениям «Цифровой экономики» Павел Анисимов.

«Эти и другие моменты, связанные с цифровой трансформацией транспортной отрасли, мы будем обсуждать с государством и бизнесом и в дальнейшем, для чего на площадке организации «Цифровая экономика» планируем запустить соответствующую отраслевую рабочую группу», - добавил он.

Уточняется, что участники совещания рассмотрели исследование на тему сравнения регулирования рынков такси в 24 мегаполисах мира. В нем представлена многофакторная модель оценки развития рынка такси и его влияния на транспортную обеспеченность и удовлетворенность жителей, а также особенности его регулирования, включая требования безопасности, ценообразования и качества предоставления услуг.

«Участники экспертного обсуждения сошлись во мнении, что приоритетом государственного внимания и регулирования рынка такси должна быть безопасность перевозок, а также контроль ее обеспечения как транспортными компаниями, так и самими водителями», - заключил собеседник агентства.

ТАСС; 2019.10.04; В ПЕНЗЕ НА БАЗЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ТЕХНОПАРК «КВАНТОРИУМ»

Власти Пензенской области рассчитывают в 2023 году получить субсидии на создание технопарка «Кванториум РЖД» на базе детской железной дороги в Пензе. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе правительства региона.

«Пензенская область планирует принять участие в конкурсе на предоставление в 2023 году субсидии из федерального бюджета на создание детского технопарка «Кванториум РЖД», - сказали в пресс-службе.

РЖД ведет реконструкцию детской железной дороги. До 2022 года на эти цели выделено 433 млн рублей.

«Это действующий проект РЖД для детей, увлекающихся железными дорогами. На собственном полигоне юные железнодорожники учатся управлять поездом и получают рабочие профессии машиниста, путейца, проводника пассажирского вагона», - пояснили в пресс-службе.

В феврале 2019 года губернатор Пензенской области Иван Белозерцев обсудил проект технопарка на базе детской железной дороги с генеральным директором - председателем правления РЖД Олегом Белозеровым. Руководство РЖД поддержало эту инициативу.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6963236>

ТАСС; 2019.10.04; СИБГУ ИМ. РЕШЕТНЕВА ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ АККРЕДИТАЦИЮ ПО ОДНОМУ ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ В 2020 ГОДУ

Сибирский государственный университет науки и технологий (СибГУ) имени академика М. Ф. Решетнева намерен вернуть аккредитацию по направлению «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники» в 2020 году после устранения замечаний Рособрнадзора. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе университета.

В четверг Рособрнадзор сообщил об отказе вузу в переоформлении свидетельства о государственной аккредитации по этому направлению.

«В прошлом году аэрокосмический колледж при университете начал подготовку специалистов по техническому обслуживанию авиационных двигателей (входит в направление «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники»). Это новое для нас направление. В этом году Рособрнадзор выдал ряд замечаний и не переоформил аккредитацию. В следующем году все эти замечания будут

устранены, и мы подадим заявку на получение аккредитации», - сказал представитель вуза.

В университете отметили, что все студенты колледжа, набранные на это направление, смогут доучиться. Срок обучения по этому направлению составляет 2 года и 10 месяцев.

СибГУ создан путем объединения Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М. Ф. Решетнева и Сибирского государственного технологического университета. Имеет статус опорного вуза России. В 2019 году, в рамках Красноярского экономического форума, университет подписал соглашение с «Аэрофлотом» о подготовке кадров для технического обслуживания самолетов в создаваемой компанией авиахабе в Красноярске.

<https://tass.ru/sibir-news/6963277>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.10.06; ПЕШЕХОДЫ НА КОЛЕСАХ; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ ПРОПИШУТ В ПРАВИЛАХ

В Правила дорожного движения предложено добавить нового участника - того, кто передвигается на «средствах индивидуальной мобильности». Под этим понятием будут скрываться электросамокаты, гироскутеры, моноколеса, а также роликовые коньки, скейтборды и обычные самокаты.

Об этом в эфире радиостанции «Коммерсантъ FM» сообщил начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин.

Напомним, что соответствующие изменения в законодательство, которые как-то должны квалифицировать тех, кто пользуется такими средствами передвижения, готовят совместно **минтранс** и Госавтоинспекция. Пока еще окончательной версии этих нормативных актов нет.

Как сообщил Дмитрий Митрошин, как только все будет согласовано, то перед тем, как вывесить документ на портале проектов нормативных актов для общественного обсуждения, будут предварительно проведены и общественные слушания.

Напомним, что именно такие слушания проводились перед принятием поправок в правила, которые ввели понятие «опасное вождение».

Впрочем, некоторые детали, которые могут быть закреплены в правилах, Дмитрий Митрошин озвучил.

Передвигаться на этой технике можно будет по велосипедным дорожкам, но со скоростью не более 20 км/час.

И лишь в крайнем случае можно будет катить по тротуарам. Если же нет ни того ни другого, то на электросамокатах, гироскутерах и моноколесах можно будет двигаться по проезжей части как можно ближе к правому краю. В общем, так же, как на велосипеде.

Впрочем, скажем честно, правила, давно установленные для велосипедистов, мало кто соблюдает. Многие про них даже не слышали.

А уж что говорить об электросамокатчиках, если они позволяют себе ездить со скоростью 80 км/час посередине оживленных магистралей? Для них, похоже, вообще никаких правил дорожного движения не существует. Напомним, что сейчас все пользователи таких устройств приравниваются по нынешним правилам к пешеходам, со всеми вытекающими отсюда обязанностями и ответственностью. А точнее с полным ее отсутствием.

Именно подобное поведение самокатчиков, а также все возрастающая аварийность по их вине и требуют разработать для них специальные правила .

Правила необходимы для того, чтобы, с одной стороны, обезопасить от них пешеходов, а с другой стороны - защитить их самих. Впрочем, для этого необходимо, чтобы пользователи самокатов хотя бы знали правила. А как это обеспечить - пока неизвестно. Непонятно также, как самокатчики будут отвечать за нарушение правил. Кто сумеет

доказать, что владелец средства индивидуальной мобильности двигался по тротуару с превышением скорости?

По мнению главы «Союза пешеходов» Владимира Соколова, даже 20 км/ч на тротуаре – это опасность для пешеходов. Он также указывает на то, что некоторые представители этой техники оборудованы двигателями мощностью более 4 кВт, а это уже позволяет их приравнять к мопедам. А для управления мопедами у нас необходимо иметь права категории «М», которые можно получить только после обучения в автошколе и сдачи экзамена в ГИБДД. Поэтому стоит, наверное, разделить все эти средства передвижения в зависимости от мощности двигателя и предъявлять им соответствующие требования. Напомним, что в Германии на таких средствах можно передвигаться именно при наличии прав и страховки. При этом сами эти средства должны иметь регистрационные знаки и проходить техосмотр. В общем, когда предложения Госавтоинспекции и **минтранса** обретут форму документа, вот тогда и разгорятся самые жаркие общественные обсуждения. Во что они могут вылиться – даже представить пока невозможно.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.05; В ПДД ДОБАВЯТ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ; ПРАВИЛА ИЗМЕНЯТ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И МОНОКОЛЕС

В правилах дорожного движения может появиться новый термин — «средства индивидуальной мобильности». Речь идет об электросамокатах, моноколесах и гироскутерах. Их пользователей обяжут передвигаться по велосипедным дорожкам или по тротуарам, не разгоняясь выше 20 км/ч. Райдеры смогут появиться и на проезжей части, но исключительно в правом ряду. Соответствующие поправки к ПДД готовятся **Минтрансом** и Госавтоинспекцией.

Детали разрабатываемых поправок к ПДД обнародовал в эфире “Ъ FM” начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин. Изменения в правилах готовят **Минтранс** совместно с Госавтоинспекцией, об этом стало известно еще в августе. Документ находится на согласовании в ГИБДД России, сообщили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса**.

По словам господина Митрошина, в ПДД планируется ввести новый термин — «средства индивидуальной мобильности» (СИМ). К ним будут приравнены электросамокаты, моноколеса, сигвеи, гироскутеры, а также скейты, роликовые коньки и традиционные самокаты. Пользователи СИМ должны перемещаться по велосипедным дорожкам.

Если дорожек нет, двигаться на электросамокате или моноколесе можно по тротуарам, но не быстрее 20 км/ч.

При отсутствии велосипедной дорожки и тротуара райдерам разрешается выехать на проезжую часть, держась при этом как можно правее (как велосипедисты). Какое наказание ждет нарушителей, пока неизвестно.

Урегулировать движение электросамокатов и подобных устройств в Москве несколько раз собирались Мосгордума и Общественная палата РФ, но конкретных документов никто так и не разработал. Разговоры об этом ведутся на фоне стремительного прироста числа пользователей электросамокатов и количества сервисов по их прокату в столице. В сети активно обсуждаются видеоролики, как граждане на самокатах едут наравне с машинами со скоростью 50–70 км/ч. С 2017 года ГИБДД ведет статистику аварий с участием нового вида транспорта: в РФ произошло 140 ДТП, в которых погибло четыре человека. Текущая редакция правил приравнивает пользователей таких устройств к пешеходам, максимальное наказание для которых — 1,5 тыс. руб. за нарушение ПДД в состоянии опьянения. В европейских странах, отметим, также ведутся активные дискуссии на эту тему: в июле дополнительные ограничения (в частности, введение лимита скорости в 20 км/ч) для владельцев СИМ были введены в Германии, в сентябре — во Франции.

Как в Мосгордуме предложили вписать транспорт на электротяге в ПДД

В Великобритании на электросамокатах за пределами специальных территорий ездить запрещено. Отметим, что первое официально зарегистрированное ДТП со смертельным исходом было отмечено в августе 2018 года в Барселоне: молодой человек на электросамокате наехал на пожилую женщину. Суд ограничился штрафом.

Член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев предложения ГИБДД поддержал:

Сегодня, когда пользователь электросамоката сбивает пешехода, взыскать с него компенсацию ущерба за полученную травму можно только в рамках Гражданского кодекса, обратившись в суд с иском».

При этом, отметил он, используемые в ПДД определения автомобиля, мотоцикла, гужевой повозки и других транспортных средств взяты из техрегламента Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств. Однако термина «средства индивидуальной мобильности» там нет. «Скорее всего, придется сначала поправки вносить в техрегламент»,— говорит господин Васильев. «Непонятно, кто будет контролировать скорость движения на тротуарах? — добавляет он.— Сомневаюсь, что инспекторы будут гоняться за роллерами и скейтбордистами с радарными, а потом еще и выяснять личность нарушителей».

«Таковыми поправками мы просто закрепляем существующее положение,— считает глава общественной организации «Союз пешеходов» Владимир Соколов.— Двигаться со скоростью 20 км/ч по тротуару — это очень опасно, можно легко сбить человека». Он предлагает считать электросамокаты и моноколеса механическими транспортными средствами, что позволит привлекать райдеров к ответственности, как водителей автомобилей, используя, в том числе, УК и реальные тюремные сроки. «Союз пешеходов» ранее направлял в правительство и **Минтранс** предложения законодательно закрепить классификацию мобильных устройств и ограничений. Например, разрешить ездить на электросамокатах с мощностью двигателя до 250 ватт и максимальной скоростью до 20 км/ч по велодорожкам, на более мощных устройствах — только по дорогам, приравняв их к мопедам.

Дмитрий Митрошин считает, что этого делать нельзя, и это «принципиальная позиция» Госавтоинспекции: даже самые мощные и дорогие электросамокаты (сегодня продаются модели с двигателями 2–3 Квт) хуже управляются, чем мопеды. «Разметка, колодец на проезжей части, да порой просто камушек, попавший под колесо, может привести к тому, что человек теряет устойчивость и падает,— поясняет он.— И если это происходит на высокой скорости, шансов уцелеть очень немного». Господин Митрошин подчеркнул, что проект поправок к ПДД все еще находится на стадии обсуждения и «рабочего согласования», а «окончательная позиция пока не достигнута». По сведениям «Ъ», Госавтоинспекция планирует провести общественные слушания по данной теме, только после этого проект будет вывешиваться на regulation.gov.ru.

<https://www.kommersant.ru/doc/4116871>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; ДЕПУТАТЫ МГД ПРОДОЛЖАТ РАБОТУ НАД ЗАКОНОМ ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ

Депутаты Московской городской думы в осеннюю сессию совместно с ГИБДД Москвы продолжают совместную работу над законом о правилах пользования электросамокатами, сегвеями и гироскутерами, сообщила РИА Новости член комиссии по безопасности, спорту и молодежной политике МГД Инна Святенко.

Ранее «Коммерсантъ» сообщал, что в правилах дорожного движения может появиться новый термин - «средства индивидуальной мобильности». Согласно разрабатываемым **Минтранс**ом и Госавтоинспекцией поправкам в ПДД пользователей обяжут передвигаться по велосипедным дорожкам или по тротуарам, не разгоняясь выше 20 километров в час.

«Конечно, мы будем включаться, тем более, что самым активным пользователем средств на электротяге является Москва. Поэтому в осеннюю сессию мы продолжим совместно с ГИБДД города Москвы эту работу по предложениям», - сообщила Святенко.

Также она прокомментировала предложение **Минтранса** и Госавтоинспекции разрешить пользователям средств на электротяге ездить со скоростью 20 километров в час, но только по велодорожкам. По мнению депутата, такие предложения пойдут «на пользу» и такой скоростной режим равен скорости велосипедиста, поэтому они не будут мешать друг другу на специальных дорожках.

«Конечно, мы прекрасно понимаем, что пешеход, который может разогнаться до 20 километров в час - он уже совсем не пешеход. Небезопасно, когда они (пользователи средств на электротяге - ред.) находятся на тротуарах. Поэтому и мы, в том числе, в МГД разрабатывали изменения в ПДД и делаем классификацию по скоростному режиму, по мощности двигателей и каким-то образом привести это средство в единую группу... Поэтому думаю, что такие предложения пойдут на пользу. Думаю, что скоростной режим до 20 километров в час - это скорость велосипеда, поэтому на велодорожках они друг другу не будут мешать», - добавила депутат.

Святенко также добавила, что очень важно доработать этот законопроект, так как в Москве неуклонно растет популярность подобных средств среди жителей.

<https://ria.ru/20191005/1559471617.html>

ПРАЙМ; 2019.10.05; ПРОБЛЕМОЙ ПРИ ВВЕДЕНИИ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ САМОКАТОВ СТАНЕТ КОНТРОЛЬ ИХ СОБЛЮДЕНИЯ

Главной проблемой в случае утверждения правил передвижения на самокатах и гироскутерах станет вопрос об их администрировании и правоприменении, иначе эти нормы останутся лишь рекомендациями, считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Ранее начальник научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин сообщил в эфире «Коммерсант FM», что **Минтранс** и ГИБДД готовят поправки в правила дорожного движения: там может появиться новый термин - «средства индивидуальной мобильности». Пользователей электросамокатов, моноколес и гироскутеров обяжут передвигаться по велосипедным дорожкам или по тротуарам, не разгоняясь выше 20 километров в час. Райдеры смогут появиться и на проезжей части, но исключительно в правом ряду. Документ находится на согласовании в ГИБДД, отмечали в **Минтрансе**.

«Проблемы, которые я вижу - это администрирование тех регламентных норм в отношении этих новых видов транспортных средств. Если будут требования включены в правила пользования этими техническими средствами, то вполне логично, что должна быть предусмотрена административная ответственность за нарушение этих правил, которую уже мы, законодатели, должны будем внести в Кодекс административных нарушений. Встает вопрос об администрировании и правоприменении. А кто будет администрировать эти нарушения? Я, честно говоря, даже не вижу таковой возможности», - сказал Лысаков РИА Новости.

Он пояснил, что инспекторов патрульно-дорожной службы, которые могли бы фиксировать такие нарушения, становится все меньше, а если и удастся зафиксировать нарушение камерой, то встает вопрос, кому высылать письмо о штрафе, так как камера не фиксирует лица, а сами средства не имеют признаков идентификации.

«Если ответственности не будет, то эти правила просто останутся рекомендациями. А если мы предусмотрим административную ответственность, то кто будет заниматься правоприменением, вот этой последней стадией, которая и дисциплинирует и является

гарантией выполнения, я ее, честно говоря, в реализации вижу очень призрачно», - сказал парламентарий.

<https://1prime.ru/business/20191005/830384238.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.10.06; «ШАШЕЧКИ» НА ВИРАЖЕ; В МОСКВЕ ВЫБРАЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТАКСИ

Запах жженных покрышек, визг тормозов и треск переключения передач - в столице подвели итоги регионального этапа конкурса профессионального мастерства среди таксистов. Столичные водители «шашечек» показали не только первоклассные навыки, но и посоревновались в знании теории.

Полигоном для испытаний стал филевский автобусно-троллейбусный парк «Мосгортранса». Перед выходом на трассу им нужно было сдать теоретический экзамен в компьютерном зале - ответить на 20 вопросов. Точно таких же, как и при сдаче на права. Оказалось, что из 18 водителей, направленных защищать честь своих таксопарков, похвастаться хорошим знанием ПДД смогли лишь трое. Один таксист набрал максимальные 20 баллов, не допустив ни единой ошибки. Еще двое ответили правильно на 18 вопросов. 15 остальных участников вообще не сдали бы стандартный водительский экзамен и прав им не дали бы. Одному даже удалось набрать всего лишь 8 баллов.

Участвуют в конкурсе и совсем молодые водители, и опытные таксисты, которые возили пассажиров по столице еще во времена СССР. Причем наравне с мужчинами соревнуются две представительницы прекрасного пола. «Заранее никто не показывал, как пройти трассу. Думаю, справлюсь, хотя будет не просто», - поделилась таксистка с 13-летним стажем Елена Матрасулова.

После теории из гонки никто не выбывает. Очки суммируются, и те, кто подзабыл теорию, еще смогут побороться за кубок у штурвала. После медосвидетельствования водители выходят на трассу. Организаторы подготовили им шесть испытаний: пройти скоростную змейку, выполнить заезд в бокс задним ходом, повороты на 90 градусов назад, параллельную парковку и развернуться в ограниченном пространстве. Самое сложное - так называемая эстафета назад или змейка наоборот. Конусы требуется максимально быстро объехать на задней передаче. Еще один каверзный нюанс - остановиться на финише так, чтобы юбка переднего бампера оказалась между двух начерченных линий. Между ними едва ли поместится спичечный коробок. Если задания выполнены без ошибок и конусы не сбиты, начисляют 14 баллов. На это отводится 2 минуты. Еще 6 баллов можно добрать за скорость.

Испытательный круг таксисты проходят по очереди. К концу заездов стало ясно, что обычными упражнениями вроде параллельной парковки и бокса водителей не возьмешь. Они филигранно паркуют «Солярис» (ради объективности трассу все проходят на одном и том же авто) между стойками и не теряют управления на высокой скорости. А вот обратная змейка и остановка у линии вызвали трудности. «Все остальные элементы мы и так оттачиваем в городе во время езды. Это не сложно. А очень точно остановить машину - это уже надо специально тренироваться», - говорит таксист Иван Свердлик, занявший в итоге второе место. Для дам езда задним ходом вообще оказалась непреодолимым испытанием. Абсолютным победителем конкурса стал московский таксист Виталий Варавин, взяв дополнительную награду еще и за лучший результат в теории. «Я готовился, ночами учил правила. Теперь предстоит финальный этап в Сочи. Не сомневайтесь, привезу в Москву кубок», - уверен водитель.

<https://rg.ru/2019/10/06/reg-cfo/v-moskve-vybrali-luchshego-voditelia-taksi.html>

РГ-САНКТ ПЕТЕРБУРГ; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.06; ГЛАВА ПЕТЕРБУРГА РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО

Губернатор Петербурга Александр Беглов на своей странице «ВКонтакте» поделился планами строительства метрополитена в Городе на Неве.

Так, по словам губернатора, сейчас строятся станции Красносельско-Калининской линии, это коричневая ветка метро. Первыми откроются станции «Путиловская» (с переходом на «Кировский завод» и красную ветку), а также «Юго-Западная», она будет расположена на перекрестке проспектов Маршала Казакова и Маршала Жукова.

Также, как отметил Александр Беглов, за станцией «Юго-Западная» будет оставлена площадка, чтобы в перспективе там можно было расположить соединительную ветку и электродепо.

Оранжевую ветку планируется продлить с двух сторон. Так, на Васильевском острове появится станция «Горный институт», там уже ведутся строительные-монтажные работы. А станция метро «Улицы Дыбенко» перестанет быть конечной в восточной части города, ветку продлят до Кудрово, где построят одноименную станцию. Там работы ведутся на стадии предпроектной подготовки.

Зеленую ветку продлят станциями «Туристская» и «Шуваловский проспект».

Причем, последняя будет соединяться с в перспективе с фиолетовой веткой.

<https://rg.ru/2019/10/06/reg-szfo/beglov-rasskazal-o-sleduiushchih-stanciih-peterburgskogo-metro.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; УСТРОЙСТВА ВЫЗОВА ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ «ЭРА-ГЛОНАСС» В ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПОЛНЯТ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬЮ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ЕВРОПРОТОКОЛА

АО «ГЛОНАСС» предприняло ряд шагов в области нормативного регулирования упрощенной регистрации ДТП с использованием европротокола, сообщает пресс-служба компании.

«Экспертами АО «ГЛОНАСС» совместно с ведущими автопроизводителями также проработан вопрос выпуска автомобилей с устройствами вызова экстренных оперативных служб «ЭРА-ГЛОНАСС», наделенными функциональностью технических средств контроля (ТСК)», - сказано в сообщении, поступившем в «Интерфакс» в пятницу.

По информации пресс-службы, устанавливаемые в настоящее время в автомобилях устройства вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС) системы «ЭРА-ГЛОНАСС» функционируют только в части осуществления экстренного вызова и информирования экстренных оперативных служб о координатах дорожного происшествия. Для оформления европротокола этих данных недостаточно, поэтому использовать кнопку SOS установленного на транспортное средство УВЭОС для оформления европротокола и передачи данных в АИС «ОСАГО» нельзя.

«Необходимо дополнительно установить в автомобиль технические средства контроля, которые позволят восстановить все обстоятельства произошедшего, предоставив расширенный пакет данных: трек движения автомобиля и профиль ускорений или замедлений в ходе столкновения по трем осям. Технические средства контроля или УВЭОС с расширенным функционалом запишут эту информацию в виде 10-минутного закольцованного трека. Далее эти данные дополнятся контрольной информацией, позволяющей проверить, что они не подделаны, и будут переданы в некорректируемом виде», - информирует пресс-служба.

В сообщении отмечается, что только при соблюдении вышеперечисленных условий попавший в ДТП пользователь сможет, нажав кнопку SOS, инициировать отправку зафиксированных в автоматическом режиме данных об обстоятельствах, предшествующих ДТП. Сразу же будет активирована передача трека, графика ударных нагрузок и координат ДТП в систему «ЭРА-ГЛОНАСС», затем эта информация уйдет в

РСА и страховую компанию. Получив данные движения и параметры удара, страховая компания поймет степень возможных повреждений автомобиля.

«Предполагается, что вскоре самые массовые модели автомобилей будут поступать в продажу уже оборудованными УВЭОС с расширенной функциональностью», - сказано в сообщении.

Отмечается, что даже в этом случае услуга оформления ДТП по европротоколу с помощью УВЭОС будет для автовладельца добровольной, для ее активации нужно будет подписать договор при покупке автомобиля или при оформлении полиса ОСАГО. А владельцы подержанных машин смогут установить ТСК за свой счет и при необходимости воспользоваться функциями европротокола.

Ранее сообщалось, что с 1 октября на всей территории России вводятся новые правила оформления ДТП без участия сотрудников полиции - европротокол. Важным моментом в случае оформления документов при ДТП без участия сотрудников полиции является то, что данные должны быть зафиксированы его участниками и переданы в АИС «ОСАГО» с помощью специальных технических средств контроля, обеспечивающих оперативное получение формируемой в некорректируемом виде информации о ДТП (а именно: значения скорости и ускорений автомобиля до и в момент столкновения, а также текущее время и координаты местоположения транспортного средства в момент ДТП).

ТАСС; 2019.10.04; СХЕМУ МЕТРО С ПЕРЕСАДКОЙ НА МЦД РАЗМЕСТИЛИ В СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКЕ

Первые совмещенные схемы метро и Московских центральных диаметров (МЦД) появились в столичной подземке. Пока их можно увидеть в тематическом поезде, посвященном проекту диаметров, говорится в сообщении столичного департамента транспорта.

«Первые совмещенные схемы метро с линиями МЦД-1 и МЦД-2 появились в тематическом поезде, посвященном проекту Московских центральных диаметров. Пассажиры тематического поезда смогут увидеть, как будут расположены линии первых двух сквозных маршрутов, узнать о новых пересадках с метро и МЦК на диаметры и построить новые альтернативные маршруты, которыми будут пользоваться после запуска проекта», - говорится в сообщении.

На схеме метро МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» и МЦД-2 «Курско-Рижский» обозначены своими фирменными цветами - физалис и фуксия.

Ранее схема была размещена на страничке раздела МЦД на сайте метро. Чтобы сделать ее максимально понятной и полезной, был открыт сбор предложений от пассажиров по ее доработке. За две недели получено более 100 обращений, часть из которых учли при создании промо-схемы. Например, была добавлена станция МЦД-2 «Покровское-Стрешнево», которая в будущем будет заменена на «Щукинскую».

Тематический поезд, посвященный проекту МЦД, запустили 4 июля. Он состоит из пяти сдвоенных вагонов, которые внутри и снаружи оформлены в цвета каждого из пяти диаметров и рассказывают подробнее об этом маршруте: о количестве станций и пересадок, о новом подвижном составе и о разгрузке отдельных линий метро после запуска МЦД.

Запуск первых диаметров запланирован на конец 2019 года. Уже с началом работы первых двух диаметров общественный транспорт станет доступнее для 3,7 млн жителей Москвы и области. Первые два сквозных маршрута улучшат транспортную доступность более 45 районов Москвы и шести городов области. Благодаря МЦД-1 и МЦД-2 в поездах появится более 900 тыс. новых пассажирских мест в сутки.

<https://tass.ru/moskva/6962681>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.07; ПОДШИПНИКИ ЗАТЕРЛО ГРУЗАМИ; КЛИЕНТЫ ОАО РЖД ПРОТИВ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТЫ

Клиенты железных дорог не поддерживают форсированный переход на кассетные подшипники и предлагают отложить эту меру. Как и прочие оппоненты замены типа подшипников на 90% вагонов, потребители указывают на технические и санкционные риски, оценивая стоимость перевода в 200–300 млрд руб., а его смысл называя спорным. Владельцы вагонов и грузоотправители просят отдельно оценить экономический эффект меры, и если для них он есть, директив о переходе не понадобится. А если он есть только для ОАО РЖД, то монополия должна поделиться, предоставив скидки.

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД просит отложить намеченный на 2021 год переход всей железнодорожной отрасли на кассетные подшипники. Такое решение принято на его заседании 3 октября, протокол есть у “Ъ”. Согласно утвержденному экспертному заключению совета, переоборудование тележек типовых конструкций, где сегодня используются подшипники роликового типа, обойдется в 200–300 млрд руб., а господдержка не предусматривается. При этом оценка экономической эффективности этих инвестиций отсутствует, статистика отказов, на которую ссылаются ведомства, нерелевантна (так как кассетные не отслужили еще нужный срок на дороге, а в случае роликовых непонятно, какие отказы произошли из-за конструкционных дефектов, а какие — из-за плохого ремонта).

Решение о переходе на кассетные подшипники было принято молниеносно: с начала обсуждения на уровне **Росжелдора** едва прошел месяц. В середине сентября Комиссия по вагонному хозяйству Совета СНГ и Комиссия по безопасности движения поддержали обязательную замену подшипников с 2021 года на всех вагонах РФ, проходящих капитальный ремонт с заменой колес, с роликовых на кассетные (см. “Ъ” от 10 и 13 сентября). Это вызвало протест у операторов, производителей роликовых подшипников, деловых союзов (см. “Ъ” от 20 сентября). Пока кассетные подшипники устанавливаются только на вагоны с повышенной грузоподъемностью (порядка 10% всего парка).

По мнению потребителей, есть риск дефицита вагонов из-за нехватки производственных мощностей — сегодня выпускается 385 тыс. кассетных подшипников в год, а потребуется 1,3 млн. К тому же налицо дефицит сервиса: в отличие от роликовых подшипников, которые можно заменить на любом вагоноремонтном предприятии (150 единиц), кассетные направляются только на заводы-изготовители (3 шт.). Также в заключении отмечаются санкционные риски, связанные с тем, что кассетные подшипники производятся по иностранным технологиям, не полностью локализованным в РФ, а более 20% парка на сети принадлежит компаниям под санкциями.

В документе предлагается провести оценку экономического эффекта перевода типовых тележек на кассетные подшипники, объективно проанализировать отказы. Если расчет покажет наличие экономической эффективности, пишут потребители, то директивный перевод не потребуется — у владельцев вагонов будет рыночный стимул, а если основные экономические эффекты будут формироваться у ОАО РЖД, то монополия может поделиться ими с грузовладельцами через скидки. В целом совет потребителей предлагает отложить обязательный переход.

Регулятору, который будет издавать нормативные акты, вводящие это требование, следовало бы прислушаться к позиции Совета потребителей, полагает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, поскольку это — консолидированная позиция участников перевозок. И если они считают, что это повлечет за собой значительный рост транспортных затрат при минимуме экономического эффекта, вопрос требует, самое меньшее, детального изучения, говорит эксперт.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. В **Минтрансе** ответили, что поддерживают перевод с 1 января 2021 года, отметив, что с ведомством солидарны Минпромторг, ОАО

РЖД, вагоноремонтные и вагоностроительные предприятия, производители колес и операторы, владеющие третью парка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117169>

ГУДОК; КСЕНИЯ ЕРМАКОВА; 2019.10.07; ДОРОГУ ОСТРОВУ СВОБОДЫ; РЖД ПРОВЕДУТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МАГИСТРАЛЕЙ НА КУБЕ

В четверг ОАО «РЖД» и Союз железных дорог «Железные дороги Кубы» подписали соглашение о восстановлении и модернизации железнодорожной инфраструктуры ОСТРОВА. Стоимость РАБОТ составит 1,88 млрд евро. Этот контракт является самым крупным за последние 5 лет.

Напомним, что стоимость контракта на проектирование и строительство железных дорог Сербии, который РЖД заключили с АО «Инфраструктура железных дорог Сербии» в начале текущего года, составляет 230 млн евро. Соглашение подписано в ходе визита премьер-министра РФ Дмитрия **Медведева** на Кубу.

Договор предполагает проектирование, ремонт и модернизацию более 1 тыс. км железнодорожной инфраструктуры страны - центральной линии от станции Центральная до станции Сантьяго де Куба (835 км), южной линии - 19 Ноября - Навакас и ветки Монтальво (166 км), а также железнодорожной линии Сьенфуэгос - Санта-Клара и ветки Рефинерия (77,4 км). Кроме того, будет построен единый диспетчерский центр управления движением поездов.

«Холдинг «РЖД» обладает передовыми железнодорожными компетенциями и технологиями для реализации подобных комплексных инфраструктурных проектов. Мы готовы поделиться своим опытом и продолжить совместную работу в формате долгосрочного партнерства. Реализация этого масштабного проекта будет иметь ощутимый позитивный эффект для экономики Кубы. Повысится безопасность и скорость перевозок, увеличится грузопоток и мобильность населения. Будет сформирована доступная и устойчивая транспортная система», - подчеркнул во время подписания соглашения генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Целью проекта является повышение средней скорости движения пассажирских поездов до 120 км/ч. К примеру, средняя скорость пассажирских поездов в Бразилии составляет 60 км/ч.

«Железные дороги Кубы» перевозят около 11 млн тонн грузов и 13 млн пассажиров в год (все население острова составляет без малого 12 млн человек).

По мнению посла РФ на Кубе Андрея Гуськова, модернизация железнодорожной инфраструктуры страны позволит увеличить пассажиропоток в три раза, а грузопоток - вдвое.

Срок реализации проекта составит 10 лет.

Исполнителем контракта выступит «РЖД Интернешнл» (дочерняя компания ОАО «РЖД»). Предприятие также осуществит поставки на Кубу материалов, строительной, путевой техники и оборудования, необходимых для производства работ.

Кроме того, около 600 специалистов «Железных дорог Кубы» пройдут обучение по программам переподготовки и повышения квалификации.

Как отметил в начале 2019 года в Гаване на церемонии передачи подвижного состава, изготовленного предприятием «Синара - Транспортные машины», для Кубы первый **заместитель министра** транспорта Кубы Эдуардо Родригес, транспортный сектор страны имеет стратегическую важность для экономики, поскольку позволяет ускорить перевозки товаров и сырья и увеличить их объем.

Напомним, что РЖД и «Железные дороги Кубы» планировали заключить контракт еще в 2017 году, однако из-за продолжительного согласования финансирования подписание откладывалось несколько раз. На сегодняшний день в качестве источников

финансирования кубинская сторона называет межправительственные соглашения, кредиты российских банков и средства специального счета, на который идут платежи в погашение долга Гаваны перед Москвой. Куба также должна полностью освободить «РЖД Интернешнл» и ее российских субподрядчиков, зарегистрированных на Кубе, от всех налогов, сборов и пошлин.

В октябре 2018 года Правительство РФ одобрило проект российско-кубинского межправительственного соглашения о сотрудничестве в восстановлении и модернизации железнодорожной инфраструктуры острова.

В июне этого года на полях Петербургского международного экономического форума **заместитель министра** транспорта России **Алексей Семенов** и заместитель председателя правительства Кубы Рикардо Кабрисас Руис подписали это соглашение.

Как ранее сообщал «Гудок», машиностроительный холдинг «Синара - Транспортные машины» реализует проект по поставке на Кубу подвижного состава на сумму около 200 млн евро. Контракт, заключенный с «Железными дорогами Кубы», предполагает до конца 2021 года отправку в страну 75 локомотивов для колее 1435.

Кроме того, Трансмашхолдинг и Tradex (официальный импортер подвижного состава на Кубе) в начале 2019 года подписали контракт на поставку магистральных тепловозов LDE-2500 кубинской железной дороге.

В течение 45 месяцев компания разработает, изготовит и поставит в страну партию из 23 тепловозов, предназначенных для эксплуатации на железных дорогах колеи 1435 мм с гарантией 36 месяцев или 440 тыс. км пробега. Они будут использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

Стоит отметить, что на сегодняшний день большая часть железнодорожной инфраструктуры острова нуждается в реконструкции.

Так, еще два года назад заместитель начальника мостоиспытательной станции № 1 Вячеслав Анохин, который в 2017 году принял участие в проведении обследований искусственных сооружений на Кубе, рассказал «Гудку», что порядка 400 искусственных сооружений (всего около 600) находятся в аварийном состоянии.

«У них совсем нет устройств сигнализации, централизации и блокировки. Также у них нет такого распределения производственных задач, как у нас, к примеру, в Октябрьской дирекции инфраструктуры. Одна бригада обслуживает одну станцию и выполняет одновременно все функции путейцев и энергетиков», - резюмировал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.06; НОВЫЕ ПРОЕКТЫ УВЕЛИЧАТ ТОВАРООБОРОТ МЕЖДУ РФ И КУБОЙ - БОРИСОВ

Товарооборот между Россией и Кубой по итогам этого года вырастет до \$500 млн, сообщил вице-премьер Юрий Борисов.

«По этому году мы ожидаем рост до 500 млн долларов», - сказал Борисов в интервью телеканалу «Россия-1» (ВГТРК).

«Эти крупные проекты, которые были подписаны... - контракт на модернизацию железных дорог - я думаю, что уровень и объем товарооборота год от года будет повышаться и имеет очень хороший потенциал роста», - сказал Борисов.

На этой неделе Кубу посетил премьер-министр России **Дмитрий Медведев**.

В рамках визита был подписан контракт, который упомянул Борисов - ООО «РЖД Интернешнл» («дочка» РЖД) и Союз железных дорог «Железные дороги Кубы» подписали контракт на реализацию проекта восстановления и модернизации железнодорожной сети Республики Куба. Стоимость контракта оценивается в 1,88 млрд евро, срок реализации составляет 10 лет.

РГ-КРЫМ; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2019.10.05; В ОКТЯБРЕ СТАНЕТ ИЗВЕСТНА ДАТА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В КРЫМ

В октябре будет известна дата начала предварительной продажи билетов на поезда дальнего следования в сторону Крыма. Об этом сообщил журналистам и. о. гендиректора «Крымской железной дороги» Алексей Красоткин.

- В октябре определим дату продажи билетов, - сказал Алексей Красоткин. - Минимальный срок начала продаж - за 45 суток. Больше возможно, меньше - нет.

Точная дата начала железнодорожного движения по Крымскому мосту еще не определена, но обратный отсчет 100 дней до этого события уже начался, подтвердил Красоткин. Для железнодорожного сообщения с Крымом Росимущество закупило 166 вагонов, в том числе купейных, плацкартных и двухэтажных. Они будут поступать на полуостров постепенно, по мере увеличения пассажиропотока. Локомотивные бригады КЖД уже осваивают новую технику. На всем протяжении маршрута по территории полуострова, к началу железнодорожного сообщения с материком отремонтированы вокзалы и станции. На крымской земле составы будут идти по так называемому бархатному пути, без стыков в рельсах.

<https://rg.ru/2019/10/05/reg-ufo/v-oktiabre-stanet-izvestna-data-prodazhi-biletov-na-poezda-v-krym.html>

ТАСС; 2019.10.04; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ И МИНСЕЛЬХОЗУ УТВЕРДИТЬ ПЛАН Ж/Д ПЕРЕВОЗОК СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу** и **Минсельхозу** разработать и утвердить дорожные карты развития железнодорожных перевозок сельхозпродукции на Восточном полигоне сети железных дорог, а также в портах Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Соответствующее поручение дано по итогам заседания правительства, сообщила пресс-служба кабинета министров.

«**Минтрансу** России совместно с **Минсельхозом** России и с участием российских организаций - экспортеров зерна и минеральных удобрений разработать и утвердить планы мероприятий («дорожные карты») по развитию железнодорожных перевозок указанной продукции в направлениях Восточного полигона сети железных дорог, а также в направлениях портов Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. О результатах до 3 декабря 2019 года доложить в правительство РФ», - говорится в сообщении.

Кроме того, **Минсельхозу** с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов России принять необходимые меры по завершению уборки урожая, сева озимых культур, а также заготовки кормов.

ФАС поручено совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями продолжить работу по развитию биржевой торговли минеральными удобрениями, сельскохозяйственной продукцией и продуктами ее переработки и о результатах ежеквартально докладывать в правительство России.

Обеспечение аграриев сельхозтехникой

Органам исполнительной власти субъектов рекомендовано организовать работу региональных штабов по проведению заготовки кормов, уборки урожая, сева озимых культур, обеспечению этих работ материальными и финансовыми ресурсами, а также семенным материалом под урожай 2020 года. Им также рекомендовано обеспечить выделение средств на поддержку приобретения сельскохозяйственной техники и техники, используемой в мелиоративном комплексе, и активизировать работу по утверждению порядка предоставления государственной поддержки научным организациям, профессиональным образовательным организациям, образовательным организациям высшего образования, которые в процессе научной, научно-технической и

образовательной деятельности осуществляют производство сельскохозяйственной продукции, ее первичную и последующую переработку.

Среди других рекомендаций регионам - обеспечение достижения установленных показателей по развитию растениеводства на период 2019-2024 годов для развития экспортного потенциала, предоставление в Минсельхоз России по завершении сезонных полевых работ информацию об итогах уборки урожая сельскохозяйственных культур в текущем году, сева озимых зерновых культур под урожай 2020 года и прогнозную структуру посевных площадей на 2020 год с учетом индикаторов госпрограммы развития сельского хозяйства.

<https://tass.ru/ekonomika/6963581>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ ЗА 1,9 МЛРД ЕВРО

ООО «РЖД Интернешнл» («дочка» РЖД) и Союз железных дорог «Железные дороги Кубы» подписали контракт на реализацию проекта восстановления и модернизации железнодорожной сети Республики Куба, передал корреспондент «Интерфакса».

Стоимость контракта оценивается в 1,88 млрд евро, срок реализации составляет 10 лет.

Контракт предусматривает проектирование, ремонт и модернизацию по российским технологиям свыше 1 тыс. км ж/д инфраструктуры Кубы с использованием техники, материалов и оборудования российского производства.

В рамках проекта предполагается создание единого диспетчерского центра управления движением поездов, подготовка и обучение кубинского персонала транспортными вузами РФ.

Ожидается, что в результате реализации проекта повысится безопасность и скорость перевозок, увеличатся грузопоток и мобильность населения.

Проект будет реализован при участии ВЭБа и входящего в его группу Российского экспортного центра, сообщил журналистам председатель госкорпорации Игорь Шувалов.

«Большой проект впереди по модернизации железных дорог. Этот проект будут осуществлять РЖД совместно с ВЭБом и РЭЦ. Скорее всего, это будет синдикат. Часть будет обеспечена экспортной страховкой со стороны РЭЦ, и будет образован синдикат, в котором мы будем играть существенную роль», - сказал Шувалов, отметив, что в первую очередь, в синдикате будут участвовать российские банки.

В рамках визита премьер-министра РФ Дмитрия **Медведева** на Кубу был также подписан протокол о намерениях между ОАО «Российские железные дороги» и Союзом железных дорог «Железные дороги Кубы».

Как сообщалось, РЖД рассчитывали заключить контракт по модернизации ж/д инфраструктуры на Кубе, а также на поставку в эту страну путевой техники и оборудования до конца 2019 года.

Ранее первый замглавы «Российских железных дорог» Александр Мишарин заявлял, что РЖД рассчитывают заключить контракт до конца 2017 г. «Мы определили объем работ и подписали протокол с Союзом железных дорог Кубы. Подписали протокол на все, что должны сделать - перегоны, ремонт, оборудование. Это вполне конкретные уже цифры», - отмечал топ-менеджер. Однако в конце 2017 г. он выражал надежду на запуск финансирования в 2018 г. «Мы по Кубе в соответствии с дорожной картой выполнили все мероприятия, сформировали объем, требования. Проект большой - 1,8 млрд евро. Подписали контрактное соглашение. Почти 900 млн - это поставка российской техники, оборудования, что тоже очень важно для нас. Для окончательного подписания контракта нам осталось досогласовать 13% объема финансирования, чтобы в следующем году его запустить», - говорил тогда Мишарин.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ВЕСЬ ГЛАВНЫЙ ХОД КРЫМСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ БУДЕТ УЛОЖЕН ПО БЕССТЫКОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ ДО 2025Г - ГЛАВА КОМПАНИИ

ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь) уложит весь главный ход по бесстыковой технологии до 2025 года, сообщил и.о. гендиректора предприятия Алексей Красоткин журналистам в пятницу.

«Работа будет проводиться по всей дороге. Раньше (такую укладку рельсов - ИФ) называли «бархатной». (. . .) У нас до 2025 года разработана программа - (сделать таким - ИФ) весь главный ход», - сказал он.

Как отметил Красоткин, уложенные по такой технологии рельсы более надежны при аналогичном сроке службы.

Обновление железнодорожных путей в Крыму началось в 2016 году, напомнил глава компании.

Кроме того, к открытию движения поездов по Крымскому мосту отремонтированы все шесть вокзалов - в Керчи, Феодосии, Симферополе, Севастополе, Евпатории и Джанкое, а также приведены в порядок все пассажирские здания на станциях.

Дата начала продажи билетов на поезда в Крым пока не определена, она будет названа в октябре, добавил Красоткин. После открытия движения по мосту ежегодный пассажиропоток может увеличиться до 15 млн пассажиров (за январь-сентябрь этого года перевезено 2,7 млн пассажиров). При этом Крымская желдорога готова в течение 10 лет нарастить пропускную способность до 18 млн человек при перевозке 25-26 млн тонн грузов, однако «это не предел» и зависит от спроса.

Как сообщалось, Росимущество закупило для Крымской желдороги 166 вагонов и 10 локомотивов в преддверии открытия движения поездов по Крымскому мосту. Подвижной состав представляет собой вагоны постройки 2017-2018 годов всех типов: купейные, штабные - с купе для пассажиров с ограниченными возможностями, плацкартные, вагоны-рестораны. Все вагоны оснащены кондиционерами и биотуалетами.

Для организации перевозок пассажиров в сообщении с Крымом «Крымская желдорога» в феврале создала обособленное подразделение «Дирекция по обслуживанию пассажиров». Железнодорожная часть моста через Керченский пролив после ввода объекта в эксплуатацию станет частью инфраструктуры ФГУП.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Ввод железнодорожной части объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года.

«Крымская железная дорога» основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзалізниця», 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.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6963055>

RNS; 2019.10.04; КРЫМ ПОЛУЧИЛ ПАРТИЮ НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ

ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД) получило семь тепловозов и три электровоза в рамках подготовки к запуску железнодорожного движения по мосту через Керченский пролив, сообщило агентство «Крыминформ» со ссылкой на заявление исполняющего обязанности гендиректора предприятия Алексея Красоткина.

«На данный момент мы получили три электровоза и семь тепловозов. Мы получили локомотивы ТЭП 70 ТС, электровозы ВЛ-10. (Также) Росимуществом закуплены для КЖД 166 новых вагонов. Есть двухэтажные, есть плацкартные», — заявил он.

Красоткин отметил, что сейчас сотрудники КЖД проходят обучение по управлению новыми локомотивами.

На данный момент предприятие располагает 47 парами поездов, из которых 35 — пассажирские, а 12 — грузовые. Это позволит КЖД перевозить 16 млн тонн груза и 15 млн пассажиров в год. В перспективе число пар поездов может увеличиться до 65, благодаря чему ежегодные грузоперевозки вырастут до 25-26 млн тонн, а перевозки пассажиров — до 15-16 млн человек.

Ожидается, что первые поезда пройдут по путям на Крымском мосту в конце текущего года. Автомобильное движение по нему запустили 16 мая 2018 года.

<https://rns.online/transport/Krim-poluchil-partiyu-novih-lokomotivov-2019-10-04/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6963303>

ТАСС; 2019.10.04; НАЦПРОЕКТЫ ПОМОГУТ НЕМЕЦКОЙ «ШЭФФЛЕР» НАРАСТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ДЛЯ Ж/Д СФЕРЫ В РОССИИ

Немецкая компания «Шэффлер» по производству автомобильных и промышленных компонентов рассчитывает, что национальные проекты помогут российскому предприятию концерна расширить производство продукции для железнодорожной отрасли. Об этом сообщил в четверг ТАСС в кулуарах праздничных мероприятий, посвященных пятилетию ульяновского завода «Шэффлер», генеральный директор «Шэффлер Груп» Клаус Розенфельд.

Во исполнение майского указа президента РФ были утверждены паспорта **нацпроектов** в сферах демографии, культуры, здравоохранения, образования, жилья и городской среды, экологии, дорог, производительности труда и поддержки занятости, науки, цифровой экономики, малого и среднего бизнеса, международной кооперации и экспорта. Их планируется реализовать до 2024 года.

«Мы хорошо знаем о 12 проектах президента **Путина**, на которые выделены очень существенные суммы денег. Мы знаем о том, что эти проекты в большой степени затронут российскую инфраструктуру, в том числе транспортную, как, например, железные дороги <...> Это область, в которой компания намерена существенно нарастить бизнес», - сказал собеседник агентства.

Розенфельд уточнил, что специалисты анализируют перспективы в области грузового движения и грузовых вагонов. По словам собеседника агентства, сейчас обсуждаются планы по локализации проектов в России. «Мы говорим при этом о локализации не только автомобильного нашего бизнеса, но и про индустриальный бизнес. В настоящее время автомобильный бизнес является для нас здесь более интересным, потому что у нас есть большие объемы, которые мы производим, но у нас есть много покупателей, много клиентов и для индустриального бизнеса, поэтому мы хотим его развивать», - отметил гендиректор «Шэффлер Груп».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/6538EA51A50800E84325848900151C7F>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПАДЕНИЕ Ж/Д ПОГРУЗКИ УГЛЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЗАМЕДЛЯЕТСЯ

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-сентябре 2019 года сократила погрузку угля на 10,4%, до 11,9 млн тонн, сообщила служба корпоративных коммуникаций магистрали

Ранее сообщалось, что по итогам 8 месяцев погрузка угля упала на 12,4% относительно января-августа 2018 года. Таким образом, по итогам 9 месяцев имело место замедление падения темпов погрузки угля.

За 9 месяцев текущего года на ДВЖД погружено также 7,9 млн тонн нефти и нефтепродуктов (рост на 3,2% относительно января-сентября 2018 года), 3,1 млн тонн лесных грузов (снижение на 14,2%), 1,8 млн тонн руды (рост на 10,3%), 1,6 млн тонн строительных грузов (снижение на 13,6%), 985,4 тыс. тонн цемента (снижение на 0,9%), 712,7 тыс. тонн черных металлов (рост на 48,6%).

Общая погрузка упала на 2,1% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, до 35,392 млн тонн.

При этом в сентябре погрузка выросла по сравнению с сентябрем 2018 года на 7,6%, до 4,149 млн тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

ТАСС; 2019.10.04; ПЕРЕВОЗКА КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2019 ГОДА ВЫРОСЛА НА 12,6%

Перевозка контейнеров по сети железных дорог России по итогам января-сентября 2019 года увеличилась на 12,6% относительно аналогичного периода 2018 года, до 3,65 млн TEU (ДФЭ, эквивалент 20-футового контейнера). Данная информация содержится в материалах РЖД.

Перевозка груженых контейнеров выросла на 12,8%, до 2,45 млн TEU. В том числе экспортная перевозка груженых контейнеров увеличилась на 15,9%, до 854,23 тыс. TEU, во внутреннем сообщении - на 7,1%, до 737,54 тыс. TEU, импортная - на 12,8%, до 505,68 тыс. TEU, транзитная - на 18,1%, до 347,66 тыс. TEU. Доля экспортных перевозок от совокупного объема перевозки груженых контейнеров по сети РЖД составила 35%, внутренних - 30%.

Порожних контейнеров за отчетный период перевезено 1,21 млн TEU, что на 12,1% больше показателя января-сентября 2018 года. Внутренние перевозки выросли на 9,4%, до 775,4 тыс. TEU, импортные - на 57,3%, до 285,13 тыс. TEU. Экспорт сократился на 15,1%, до 83,88 тыс. TEU, транзит - на 28,3%, до 63,31 тыс. TEU.

Тоннаж грузов в контейнерах за отчетный период увеличился на 12,9%, до 37,54 млн т.

По итогам 2018 года объем контейнерных перевозок по сети РЖД составил 4,44 млн TEU, что на 14,3% выше показателя 2017 года. Тоннаж контейнерных перевозок увеличился на 12,2%, до 45,33 млн т.

<https://tass.ru/ekonomika/6963054>

ТАСС; 2019.10.04; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПОСТАВИЛИ РЖД СЕМЬ ЭЛЕКТРОВОЗОВ «ГРАНИТ»

Завод «Уральские локомотивы» передал ОАО «РЖД» семь магистральных электровозов с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 «Гранит», тем самым выполнив условия контракта на поставку локомотивов этой серии в текущем году, сообщает «Гудок».

Новые электровозы отправились для эксплуатации на Свердловскую железную дорогу в конце сентября, уточняется в сообщении.

Данный высокотехнический и мощный грузовой электровоз разрабатывался специально для транспортировки вагонов массой груза от девяти до 12 тыс. тонн на электрифицированных постоянным током направлениях. Локомотивы выпущенные в этом году оснащены дополнительной третьей бустерной секцией, которая обеспечивает повышенные тяговые возможности, уточняет «Гудок».

<https://tass.ru/ekonomika/6963623>

ПРАЙМ; 2019.10.04; КАБМИН РФ ОДОБРИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ УГОЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Правительство РФ приняло проект постановления о поправках в техрегламент о безопасности объектов морского транспорта, вводящих обязательные требования по экологической безопасности при перевалке угля в морских терминалах, сообщается на сайте кабинета министров.

«С целью установления обязательных для соблюдения требований безопасности к объектам инфраструктуры морского транспорта, используемым для перевалки угля, и процессам их проектирования, строительства и эксплуатации проектом постановления предлагается дополнить технический регламент положениями, предусматривающими необходимость соответствия таких объектов требованиям, установленным законодательством Российской Федерации об охране окружающей среды», - говорится в сообщении.

Как следует из сообщения, изменения позволят ввести обязательные для соблюдения при проектировании, строительстве и эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта требования по внедрению современных технологий, направленных на снижение и предотвращение негативного воздействия на окружающую среду при перевалке угля в морских терминалах.

В июне 2017 года мальчик из Находки в ходе прямой линии пожаловался президенту РФ Владимиру **Путину** на пыль в городе из-за перевалки угля в порту. Глава государства поручил Генпрокуратуре и Минприроды принять меры, чтобы привести работу порта Находки в соответствие экологическим нормам.

Глава Роспотребнадзора Анна Попова в январе 2019 года заявила, что концентрация угольной пыли в Находке снизилась за последний год. Власти региона в свою очередь заявляли, что остановят работу стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году.

ФГУП «Росморпорт» в конце мая заявило о намерении досрочно расторгнуть договор аренды с Находкинским морским торговым портом из-за загрязнения окружающей среды. В Арбитражный суд Приморского края был направлен соответствующий иск, в сентябре суд отказал Росморпорту в иске о расторжении договора аренды. В **Минтрансе** также ранее сообщали, что хотят прописать в законодательстве правила расторжения договоров аренды причалов со стивидорами, которые не выполняют судебные предписания о приостановке деятельности, связанные с экологическими нарушениями при перевалке угля.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ПУТИНА ОЗНАКОМИЛИ С ОБЪЕКТАМИ ПОРТА ТАМАНЬ

Президент РФ **Владимир Путин** в пятницу посетил порт Тамань в Краснодарском крае, где реализует стивидорные проекты группа «ОТЭКО».

Владелец компании Мишель Литвак провел для главы государства экскурсию по объектам порта.

На угольном комплексе замглавы «ОТЭКО» по инвестпроектам Игорь Зюзин представил **Путину** процесс работы единственного в РФ трехвагонного опрокидывателя. Зюзин сообщил, что в рамках II очереди компания планирует запустить четырехвагонный опрокидыватель, что еще больше ускорит процесс выгрузки. После нее уголь по конвейеру уходит на склад, затем - по формированию судовой партии - на судно.

Представители компании обратили внимание президента на то, что в рамках технологического процесса соблюдаются высокие экологические нормы, используется система водяного пылеподавления.

После этого **Путину** представили макет развития порта, в составе которого уже действуют терминалы по перевалке навалочных и нефтеналивных грузов, угля, а также будут

созданы мощности по обработке крупногабаритных (включая колесную технику) и универсальных грузов.

На этой же территории планируется создать тепличный комплекс, который будет отапливаться за счет энергии, образующейся в ходе производственной деятельности. Также предполагается построить поселок на 15 тыс. человек для проживания специалистов порта.

На набережной Литвак показал президенту, как идет загрузка грузов в суда.

Кроме того, **Путину** продемонстрировали археологические находки, найденные при строительстве объектов порта.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ПОСТРОИТЬ В ПОРТУ САБЕТТА ЭЛЕВАТОР ДЛЯ ЭКСПОРТНОГО ЗЕРНА

Омская область в рамках деятельности экспортно-логистического оператора «Зерно Сибири» планирует построить четыре элеватора для хранения зерна, предназначенного на экспорт, в том числе один - в порту Сабетта, сообщил министр сельского хозяйства и продовольствия региона Николай Дрофа журналистам в пятницу.

«В планах строительство четырех линейных элеваторов, которые будут аккумулировать основной объем продукции растениеводства, с них будет происходить отгрузка. Уже идет проектирование. В следующем году начнется выбор подрядчиков, которые осуществят строительство», - сообщил Дрофа.

«Один из элеваторов появится в Сабетте. Земля уже выделена. Сегодня ведутся работы по проектированию», - сказал министр.

Три других элеватора будут построены в регионе - на севере области, на юге и в самом Омске.

Ранее губернатор региона Александр Бурков заявлял, что рост экспорта омского зерна сдерживается удаленностью региона от ключевых портов. Это сказывается на цене продукта - она более низкая, чем потенциальная. Также он говорил о необходимости развивать Северный морской путь для переправки омского зерна в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. По его мнению, порт Сабетта можно использовать для создания зернового терминала. Отгрузку зерна планируется осуществлять речным транспортом по рекам Иртыш и Обь до порта Сабетта с кратковременным хранением и дальнейшей отгрузкой океанскими судами через Северный морской путь в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, такие как Япония, Филиппины, Южная Корея, Китай.

Как уточнили «Интерфаксу» в Минсельхозе региона, строительство зерновой инфраструктуры предполагается за счет консолидированных средств бюджета Омской области и акционеров компании «Зерно Сибири», в которую вошли 112 сельхозпроизводителей Омской области. Объем инвестиций пока просчитывается. Однако, как сообщили в министерстве, уже в следующем году предполагается появление первых объектов.

Экспортно-логистическая компания «Зерно Сибири» создана для организации стабильного сбыта зерна. Учредителем является правительство региона, акционерами - омские сельхозпроизводители.

По итогам 2018 года в области произведено 3,2 млн тонн зерна, из них за пределы области поставлено 1,9 млн тонн.

ТАСС; МАРИЯ ШЕВЧЕНКО; 2019.10.07; НЕБЕСНАЯ НЕОТЛОЖКА. КАК В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗРОДИЛИ САНАВИАЦИЮ И КАК ОНА РАБОТАЕТ

Три года назад вертолеты санавиации в небе над Вяткой были лишь смелой мечтой врачей, которым приходилось по 6–8 часов добираться к тяжелым пациентам в глубинку. К сегодняшнему дню вертушки эвакуировали в больницы почти 1300 пациентов: каждый десятый вылет санавиации в России в 2017–2018 годах приходился на Кировскую область

Вертолетная площадка, куда с минуты на минуту прилетит вертолет санавиации, прячется в поле за гаражами на окраине Кирова. Это одна из четырех площадок в городе, здесь солнечно и спокойно, тишину нарушают только зудящие полчища комаров и мошек. На площадке — трое крепких мужчин: анестезиолог-реаниматолог Андрей Оноприенко, улыбчивый медбрат Сергей Широких и водитель, который привез медиков на желтом реанимобиле.

— Девушка, 17 лет. Черепно-мозговая травма, — сухо говорит Андрей Оноприенко, пока мы ждем вертолет.

— Тяжелая? — спрашивает Сергей.

— На месте разберемся, — отвечает Оноприенко, поглядывая на нахмурившееся небо. — Грозы передают.

На фоне темной тучи все отчетливее проявляется белый вертолет с красным крестом, и чем ниже он спускается, тем сильнее к земле пригибается трава. Мужчины берут сумки, носилки и оборудование, обмениваются в вертолете короткими фразами и погружаются в свои дела: Оноприенко молча глядит в окно и, кажется, успевает вздремнуть, Сергей достает смартфон.

До поселка Кильмезь на юге области, где вертолет санавиации ждут районные врачи и юная пациентка, — час полета. Внизу проплывают крохотные серые домики с огородами, зеленые ковры полей, игрушечные, как из детского конструктора, деревья, ручейки и болотца.

Рука на пульсе

— Что болит, где болит? В Киров на вертолете полетим? — Андрей Оноприенко склоняется над спящей Верой в палате Кильмезской центральной районной больницы. Девушка с трудом отвечает и снова проваливается в сон.

Вчера Вера неудачно упала с велосипеда и получила серьезную травму, но была в сознании, а сегодня практически не просыпается — это тревожный сигнал. Врачи укладывают Веру на носилки и осторожно выносят в светло-зеленый коридор, а затем, преодолев два лестничных марша, на улицу. В вертолете девушка мирно заснет под действием седативного препарата, весь полет Андрей Григорьевич будет в буквальном смысле держать руку на пульсе девушки, а Сергей — следить за показателями датчиков. Уже через час Вера окажется в Кирове в руках лучших врачей области. Это же расстояние на машине мы преодолели бы примерно за четыре часа.

— Раньше хирурги чаще оперировали на местах, сейчас стараемся привозить пациентов в специализированные медучреждения. Вертолет оборудован медицинским модулем, есть все необходимое — мониторинг, дыхательный аппарат, чтобы проводить искусственную вентиляцию легких. При помощи теле-ЭКГ врачи могут снимать кардиограмму прямо на борту вертолета и отправлять ее специалистам для консультации. Поэтому наша задача — на месте определить: транспортабельный пациент или нет, не ухудшит ли транспортировка состояние пациента, и если угрозы нет — обеспечить стабильность его состояния во время перелета, — объясняет Оноприенко.

Это реально работает

Андрей Оноприенко в травматологии уже больше 30 лет и прекрасно помнит, как в небе над Вяткой летали не только вертолеты санавиации, но и самолеты. В 90-е годы отлаженная система рухнула. В 2016 году санавиацию пришлось создавать с нуля.

— С 2016 года, став министром здравоохранения, я смотрел на карту региона в своем кабинете и понимал, что Кировская область огромная, но несмотря на то, что, например, с Лузским и Подосиновским районами прямого автомобильного сообщения просто нет, там живут наши люди, им нужно оказывать помощь, в первую очередь экстренную и неотложную. Эвакуация санитарным транспортом была необходима, — рассказывает ТАСС министр здравоохранения Кировской области Андрей Черняев, поглядывая на ту самую карту. — Мы приложили максимум усилий, чтобы попасть в число 24 регионов,

вошедших в программу развития санитарной авиации, и в 2017 году получили федеральные деньги.

Контракт на выполнение услуг выиграла кировская компания. Предприятие приобрело в лизинг сначала один, а затем и второй укомплектованный медицинским модулем вертолет «Ансат» стоимостью 260 млн рублей каждый.

— Мы создали единую диспетчерскую службу, куда стекается вся информация. Создали Единую службу скорой медицинской помощи и санитарной авиации, в которую входят станция скорой медпомощи Кирова, подразделения в районах области, межрайонных центрах, а также служба медицины катастроф и непосредственно санитарная авиация. Укомплектовали службу врачами, сейчас в санавиации работают авиационные бригады в составе врача анестезиолога-реаниматолога и фельдшера. Также специалисты по 16 профилям от сосудистых хирургов и урологов до акушеров-гинекологов и реаниматологов дежурят в круглосуточном режиме. Когда требуется помощь, бригада в течение получаса полностью собирается и вылетает на место, — говорит Черняев.

В Центре травматологии, где работает Андрей Оноприенко, каждый анестезиолог помимо основной работы по графику дежурит по санавиации. Также дежурят и другие узкие специалисты, при этом иногда бывает, что районным врачам требуется консультация только по телефону, а иногда за одно дежурство приходится выезжать в несколько районов. Фельдшеру Сергею Широких рассчитывать на «смену» не приходится: он и еще трое его коллег прикреплены к вертолету и летают из района в район весь рабочий день. При этом лететь нужно, даже если за окном дождь, снег или кромешная тьма.

Если кадровый вопрос удалось решить без проблем, то с вертолетными площадками возникла сложность — их не было ни в Кирове, ни в районах, все пришлось строить заново.

— Вместе с Дмитрием Александровичем Курдюмовым (первый зампред правительства области — прим. ТАСС), с моим замом и представителями муниципалитетов ходили, смотрели, как и где площадки организовать. Никто же не верил! Но стоило только один раз прилететь вертолету, жизнь сразу изменилась, все поняли, что это не простые слова, это реально работает — вертолет прилетает и забирает пациентов, — рассказывает Черняев.

Сейчас при необходимости вертолет может приземлиться прямо у дома пациента, например если дорогу размыло после дождей или если ее нет в принципе. В этом году так спасли 80-летнего дедушку из деревни Затон, куда доехать можно только зимой по льду, летом дороги в поселок нет. Еще один случай — у мужчины в отдаленном районе возникло острое нарушение мозгового кровообращения, вертолет сел прямо в 150 метрах от дома пациента.

Спасти всех сразу

Жизнь уже неоднократно проверяла систему на прочность. Осенью 2017 года в Уржумском районе на резервуаре «Транснефти» обрушились строительные леса, пострадало 22 человека.

— Там было трое тяжелых. Вертолет в этот момент был в воздухе, мы его переориентировали в Уржум, и когда машина уже подлетала к городу, произошла лобовая авария на трассе Советск — Яранск. К тому времени у нас была создана единая служба скорой помощи, мне хватило одной минуты, чтобы отдать распоряжение, и главный врач сориентировал в одну больницу всех этих пациентов, туда же были направлены специалисты, — рассказывает Черняев. — Если бы не было вертолетов и единой скорой, люди бы получили помощь с определенной отсрочкой. Тогда я впервые почувствовал, что эта ситуация абсолютно управляема, система сама работает. В том конкретном случае все прошло хорошо, и ради этого стоит жить.

В практике врачей, задействованных в санавиации, множество случаев, забыть которые невозможно. Однажды бригада санавиации перевозила в Киров из Зуевки рожденную на

27-й неделе девочку, которая весила 600 граммов. Другому ребенку — правда, постарше — достали из трахеи пластмассовую зажигалку. Вообще, дети — частые пассажиры вертолетов санавиации: только за девять месяцев 2019 года врачи эвакуировали 53 маленьких пациента. Всего же за это время вертолеты доставили в кировские больницы 240 пациентов, а с начала 2017 года — 1285 человек.

— За 2017–2018 годы в России было осуществлено чуть больше 10 тыс. вылетов. Более тысячи из них, то есть 10%, — это вылеты в Кировской области. И это дорогого стоит: за каждым вылетом как минимум одна спасенная жизнь, — подчеркивает Черняев.

<https://tass.ru/v-strane/6953287>

РБК; АГЕЕВА ОЛЬГА, КОКОРЕВА МАРИЯ, ТКАЧЕВ ИВАН; 2019.10.07; БОРТ IFLY ЗА ОДИН РЕЙС ПОДЕШЕВЕЛ ВТРОЕ; ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИЮ IFLY ЗАПОДОЗРИЛИ В УКЛОНЕНИИ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

Счетная палата обнаружила схему уклонения от таможенных платежей при авиализинге и указала на коррупционные риски на Внуковской таможне. Авиакомпанией из отчета аудиторов является iFly, выяснил РБК.

Российская авиакомпания, взяв в лизинг самолет за границей, занизила его стоимость в 2,7 раза, а бюджет в результате недополучил свыше 100 млн руб. таможенных сборов, утверждает Счетная палата, которая обнаружила предполагаемое нарушение при проверке порядка таможенного контроля при декларировании товаров в 2016-2018 годах. Как выяснил РБК, это была чартерная авиакомпания iFly Airlines, ее пресс-служба это подтвердила.

Подобная схема - первый и единственный случай, выявленный при проверках Счетной палаты, сообщили РБК в ведомстве.

Коррупционные риски

Выявленные нарушения указывают на «коррупционные риски в деятельности должностных лиц Внуковской таможни» и «признаки ненадлежащего исполнения ФТС России полномочий по осуществлению контроля таможенной стоимости товаров», отмечает Счетная палата.

Генпрокуратура внесла представление начальнику Внуковской таможни с предложением провести проверку и решить вопрос о доначислении платежей, сообщила РБК пресс-служба Счетной палаты. В компании, эксплуатирующей самолет, проходит выездная таможенная проверка, заявила РБК пресс-служба Внуковской таможни. Даже если в 2017 году таможенные органы согласились с заявленной стоимостью самолета, то до конца 2020 года у них есть возможность доначислить платежи.

Стоимость самолета «приземлили»

Авиакомпания дважды помещала один и тот же самолет под процедуру временного ввоза на таможенном посту «Аэропорт Внуково», во второй раз занизив его стоимость в 2,7 раза, отмечает Счетная палата.

Изначально самолет был помещен под процедуру временного ввоза с таможенной стоимостью 2,562 млрд руб.

За каждый месяц нахождения самолета на таможенной территории России компания платила 3% суммы ввозных пошлин.

8 августа 2017 года компания закрыла процедуру временного ввоза, начав процедуру реэкспорта. С 8 по 9 августа самолет должен был осуществить полет Москва - Анталья - Москва.

На следующий день, 9 августа, по тому же полетному заданию компания вновь оформила временный ввоз того же самолета в рамках нового контракта лизинга. Новая заявленная таможенная стоимость составила уже 909 млн руб. - в 2,7 раза ниже.

Сумма ежемесячных таможенных платежей, соответственно, тоже уменьшилась в 2,7 раза.

Как отмечает Счетная палата, инспекторы Внуковской таможни должны были заметить признаки недостоверности стоимости и провести дополнительную проверку. Платежи с 2017 по 2018 год были уплачены исходя из новой, пониженной таможенной стоимости. Таким образом, бюджет недополучил 107,15 млн руб., по оценке аудиторов.

В 2017 году компания инициировала повторную оценку стоимости самолета с учетом износа. Поскольку оценки проводились с разницей в несколько лет, разрыв в стоимости превысил 2,5 раза, пояснила Внуковская таможня.

Возможные причины разрыва в цене

Стоимость одного и того же самолета может меняться достаточно быстро из-за ряда факторов, говорит РБК главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. На стоимость могут влиять, например, наличие или отсутствие двигателей или их техническое состояние. «Мы не знаем, что за это время было с самолетом и рынком. Может, цена на рынке упала, а самолет был поврежден. К тому же, если скоро у самолета плановое техобслуживание (ТО) тяжелой формы, цена его на рынке резко падает, так как ТО - дело дорогостоящее», - отмечает эксперт.

Источник РБК на авиационном рынке сказал, что при таможенном декларировании в 2015 году мог быть использован устаревший отчет о рыночной оценке самолета от 2013 года, что привело, напротив, к изначальному завышению стоимости. «По нашей оценке, стоимость воздушного судна должна была в 2015 году составлять около \$27,5 млн (около 1,755 млрд руб. по тогдашнему курсу доллара США. - РБК)», - отметил собеседник РБК.

По его словам, в большей степени рыночную стоимость самолета отражает таможенная стоимость, заявленная в 2017 году. «Самолет в состоянии half-life должен был бы стоить около \$19 млн», - оценил собеседник РБК. Он допустил, что данный самолет эксплуатировался более интенсивно, это могло повлиять на снижение стоимости. «Если бы самолет эксплуатировался не столь интенсивно, а в 2015 году был задекларирован по реальной рыночной цене, то разрыв был бы не столь значительным и соответствовал бы индустриальной практике», - резюмировал собеседник РБК.

Как снижение цены объясняет компания

Как уточнила РБК пресс-служба Внуковской таможни, изначальная таможенная стоимость самолета была рассчитана на основе независимой экспертизы и подтверждена договором страхования. «Данная стоимость в неизменном виде неоднократно заявлялась при продлении процедуры временного ввоза, в том числе в период с 2015 по 2017 год», - отмечается в сообщении.

При передаче в лизинг самолет проходил две независимые оценки, в которых была зафиксирована его рыночная стоимость на тот момент, объясняют в пресс-службе iFly. Кроме того, у самолета большой возраст: «За пять лет эксплуатации данный Airbus требовал постоянного технического обслуживания, при этом стоимость запчастей только росла из-за немассового типа». Наконец, с течением времени востребованность на рынке самолетов именно этого типа упала, что тоже повлияло на повторную оценку, резюмировали в пресс-службе перевозчика.

Признаки не в пользу компании

Но помимо разрыва в стоимости самолета не в пользу компании говорят другие обстоятельства: отсутствие значительного промежутка времени перед повторным ввозом и единое задание на полет, отмечает старший юрист «Лем- чик, Крупский и партнеры» Екатерина Соколова.

Повод провести проверку, возможно, есть у Федеральной налоговой службы, так как целью при совершении сделки могла быть неполная уплата таможенного НДС, предположила Соколова.

Как определили авиакомпанию

Счетная палата не раскрывает названия компаний, фигурирующих в отчете, приводя только их первые буквы. РБК выяснил, что компанией ООО «А» из отчета Счетной палаты является ООО «Ай Флай».

В отчете фигурирует Airbus A330-322 выпуска 1996 года, который был взят в операционную аренду российской компанией в 2010 году. Лизингодатель - ирландская фирма «А», сообщается в отчете.

В реестре RussianPlanes есть только один самолет данной модели с 1996 годом выпуска - он был получен авиакомпанией iFly в лизинг у ирландской Aerсар. Его бортовой номер указан как EI-FBU.

Самолет Airbus с таким бортовым номером эксплуатируется iFly, говорится на сайте авиакомпании.

По данным Счетной палаты, российская компания в 2017 году заключила новый контракт лизинга с другой компанией - «I» (Ирландия).

9 августа 2017 года самолет был повторно помещен под процедуру временного ввоза в Россию, следует из отчета.

Как следует из официального реестра Управления по авиации Ирландии, 9 августа 2017 года зарегистрированным владельцем данного самолета стала ирландская IFTI Aviation Ireland Ltd. Пресс-служба iFly в ответ на запрос РБК подтвердила, что речь в отчете Счетной палаты идет о ее самолете.

Что представляет собой iFly

iFly - российский чартерный перевозчик, выполняет рейсы в Турцию, Таиланд, Италию и другие страны, занимает 20-е место в России по объему перевозок. iFly связан с Tez Tour через коммерческого директора туроператора Александра Буртина, у него 25% акций авиакомпании. Помимо Буртина совладельцами перевозчика являются его сын Иван (66%) и «Шелковый путь» (9%), подконтрольный гонконгской Joy Tour Global Ltd. Помимо Tez Tour услугами перевозчика пользуются туроператоры TUI и «Интурист».

В феврале 2019 года гендиректора авиакомпании Евгения Филатова признали виновным в даче взятки в особо крупном размере высокопоставленному чиновнику **Росавиации**. По версии следствия, за два года он передал 2,16 млн руб. заместителю начальника управления регулируемых перевозок **Росавиации** Юрию Малышеву. Так авиакомпания пыталась получить разрешение на разовые полеты в порядке чартерных международных сезонных рейсов. Гендиректор iFly получил три с половиной года условно и штраф 6 млн руб. В отношении него продолжается расследование другого уголовного дела - по ч. 6 ст. 290 УК РФ (получение взяток).

<https://www.rbc.ru/economics/05/10/2019/5d95fc5b9a7947188444cb49>

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.07; СТРАХОВЩИКИ ОТДЕЛЯЮТ ВИНТЫ ОТ КРЫЛЬЕВ; ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО ПОДНЯТЬ ВЧЕТВЕРЕ

Страховщики оценили шестилетнюю работу закона об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП) — с 2013 года возмещение было выплачено по 704 погибшим и 18 тыс. раненых. Самыми опасными для пассажиров страховое лобби назвало вертолетные перевозки — предлагая поднять тарифы страхования ответственности для этого сегмента сразу в четыре раза. Эксплуатанты вертолетов назвали такое предложение дискриминацией, другие участники рынка говорят о желании страховщиков поднять и без того высокие сборы с него — отмечая, что в случае необоснованного увеличения тарифов собственники вертолетов могут начать пользоваться услугами иностранных страховых компаний.

Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) проанализировал итоги работы ОСГОП с 2013 года. Как сообщила в пятницу вице-президент НССО Светлана Гусар, за этот период было выплачено возмещение по 704 погибшим и 17,8 тыс. раненых.

По данным ЦБ, сборы страховщиков по ОСГОП в 2018 году составили 2,95 млрд руб., выплаты — 0,9 млрд руб. Средняя премия была равна 49,6 тыс. руб., выплата — 172,5 тыс. руб.

Напомним, этот вид страхования является обязательным для всех видов пассажирского транспорта. Однако основная часть парка самолетов страхуется за рамками ОСГОП — по условиям международных договоров, по которым лимит ответственности страховщика выше. По ОСГОП же выплата составляет 2 млн руб. на пассажира по риску смерти (плюс 25 тыс. руб. на погребение), для раненых она рассчитывается по таблице травм, утвержденной правительством (например, при сотрясении мозга пассажир может претендовать на выплату в 60 тыс. руб.).

С учетом особенности по страхованию ответственности перед пассажирами самолетов, большей частью не попадающих в статистику ОСГОП, самым опасным видом транспорта для пассажиров, по данным НССО, оказался воздушный — в данном случае это в основном вертолетные перевозки.

За 2013–2019 годы здесь зафиксировано 12,93 потерпевших на 1 млн перевезенных пассажиров. Для водного транспорта этот показатель составил 1,94, для железнодорожного — 0,26, а для трамваев — всего 0,06 потерпевших на 1 млн пассажиров. Шансы выжить при катастрофе — тоже не в пользу вертолетов. По статистике НССО, на одного погибшего при перевозке этим видом транспорта приходится один раненый, в то время как для трамвая это соотношение составляет 1 к 115, для троллейбуса — 1 к 46, для поезда — 1 к 44, для автобуса — 1 к 26, для водного транспорта — 1 к 13. Светлана Гусар отмечает, что ставки по ОСГОП для самолетов и вертолетов одинаковы — при этом вторые являются более аварийным видом транспорта и поэтому для них нужно установить отдельный тариф. Она считает, что тарифы для вертолетов стоит повысить в четыре раза.

Работающие в этом сегменте перевозчики негативно восприняли выводы НССО. Представитель «Русских вертолетных систем» (РВС) назвал предложение страховщиков дискриминацией эксплуатантов вертолетного транспорта. «Корреляции между эксплуатацией вертолетной техники и повышением опасности в сравнении с эксплуатантами самолетов не существует», — считают в компании. Там отмечают, что сравнивать напрямую количество происшествий с российскими и зарубежными машинами и выживаемость пассажиров и экипажей нельзя — важно учитывать возраст авиатехники и соблюдение требований ее эксплуатации. По словам представителя компании, часты случаи, когда старые машины советского производства эксплуатируются с нарушениями.

Источник “Ъ” в крупной лизинговой компании считает, что регулярные платежи страховщикам в этом сегменте и так высоки, а стремление поднять тариф вызвано желанием увеличить и без того высокие доходы.

«Как правило, падает техника, которую эксплуатируют без должного поддержания летной годности. В расчете на пассажиро-километр вертолетная техника остается одной из наиболее безопасных», — говорит собеседник “Ъ”. Он отметил, что при необоснованном увеличении тарифа собственники вертолетов могут воспользоваться услугами иностранных страховых компаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117177>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.06; В РФ ВЫРОСЛА АВАРИЙНОСТЬ ВЕРТОЛЕТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В России растет аварийность вертолетных перевозок. Об этом свидетельствует статистика Национального союза страховщиков ответственности (НССО). За последние восемь лет число погибших в инцидентах с этим видом транспорта выросло вдвое.

Перевозчики по закону обязаны страховать свою ответственность перед пассажирами. Воздушный транспорт не исключение. Но перевозки самолетами в основном страхуются по международным соглашениям. Лимиты по таким договорам выше, чем по ОСГОП, поэтому «внутреннюю» страховку авиакомпании могут не покупать. Вертолеты же полностью попадают под этот вид страхования, поэтому страховщикам ответственности доступна полная статистика по количеству инцидентов, числу погибших и раненых в авариях с винтокрылыми машинами.

«В вертолетных перевозках на один миллион пассажиров травмируются или умирают 13 человек. Это наихудший показатель по всем видам транспорта, на который распространяются требования закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков», - отметила на пресс-конференции вице-президент НССО Светлана Гусар.

В 2008 году в России была принята государственная программа безопасности полетов гражданской авиации, но в 2015 году она закончилась, и с тех пор в России такой программы нет, отметил президент Международного союза авиакосмических страховщиков Илья Кабачник.

С тех пор работа ведется на уровне отдельных ведомств: одно отвечает за технику, другое - за состояние аэродромов, авиакомпании подчиняются **Минтрансу**. Чтобы снизить аварийность вертолетных перевозок, нужна комплексная деятельность, направленная на управление безопасностью полетов, полагает Кабачник.

В последние годы реакция на авиапроисшествия, по его словам, сводилась к закрытию небольших авиакомпаний. При этом мер для предотвращения инцидентов в будущем принято не было.

«Необходимо развивать систему добровольного информирования о происшествиях в воздухе, а также установить контроль за внедрением рекомендаций, которые дают специалисты по результатам расследования авиапроисшествий с вертолетами», - считает Кабачник.

По мнению Светланы Гусар, учитывая высокую аварийность, страховать вертолеты в рамках закона об ответственности перевозчиков нужно по отдельному тарифу. Сейчас для воздушного транспорта он единый: от 15,53 до 29,73 рубля за одного перевезенного пассажира. Тариф нужно разделить и для вертолетов повысить в четыре раза, полагают в НССО. «Банк России подготовил проект указания о разделении тарифов. Надеемся, документ будет принят», - сказала Гусар.

<https://rg.ru/2019/10/06/v-rf-vyrosla-avarijnost-vertoletnyh-perevozok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПЕТРОВ ИВАН, САВАНКОВА НАТАЛЬЯ; 2019.10.07; ДАЖЕ ДРОН НЕ ПРОСКОЧИТ; ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ СМОГУТ БЛОКИРОВАТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

До 27 октября, согласно недавно вступившему в силу правительственному постановлению, все владельцы беспилотников (кроме совсем легких игрушек весом менее 250 граммов) должны поставить своих «птичек» на учет. Зарегистрировать дрон необходимо в **Росавиации**. Правила учета для беспилотников с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов вступили в силу с 27 сентября. С этого момента все те, кто уже обладает беспилотным летательным аппаратом указанной массы, должны представить в **Росавиацию** заявление. К нему необходимо приложить фотографию беспилотного воздушного судна, подробную информацию о беспилотнике - его изготовителе, тактико-технических характеристиках, а также сведения о владельце аппарата с указанием контактных данных. При этом ехать в госучреждение не потребуется - документы можно направить по почте, через сайт госуслуг или портал учета беспилотных воздушных судов.

Тем же, кто приобретет беспилотник или ввезет такой аппарат из-за рубежа после 27 октября, предоставят 10 рабочих дней, чтобы пройти ту же процедуру. Умельцам, самостоятельно собравшим беспилотник, также придется его зарегистрировать.

После проверки всех данных владельцу коптера выдадут присвоенный учетный номер, который будет необходимо нанести на элементы конструкции летательного аппарата.

Что же касается беспилотников весом более 30 кг, то для них предусмотрена отдельная процедура регистрации. В частности, владельцам таких аппаратов понадобится оформлять на свои массивные дроны право собственности. Тем же, кто выведет в небо после 27 октября незарегистрированный беспилотник, будет грозить штраф в 2 тысячи рублей, а юрилицу - 50 - 80 тысяч рублей. Если при этом будет нарушено воздушное пространство, допустим, аэродрома, физлицо накажут штрафом в размере 20 - 50 тысяч рублей, а юрилицу - 200 - 300 тысяч рублей.

Вместе с тем законопроект, наделяющий силовиков полномочиями перехватывать управление беспилотниками и даже сбивать их, находится еще в Госдуме. Согласно документу, правоохранительные и силовые ведомства получают право пресекать полеты беспилотников в местах проведения массовых и публичных мероприятий, а также над критически важными объектами и потенциально опасными производствами и над элементами транспортной инфраструктуры. Пресечь полет беспилотника силовики смогут, кроме того, при проведении контртеррористических операций, оперативно-разыскных и следственных мероприятий.

Новыми полномочиями наделят МВД, Росгвардию, ФСБ, Федеральную службу охраны и Службу внешней разведки. Согласно тексту законопроекта, указанные ведомства получают право «пресекать нахождение беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления, а также их повреждения или уничтожения».

Стоит напомнить, какую угрозу в современном мире несут беспилотники. При малой стоимости и легкости управления дрон способен причинить несоизмеримый ущерб. Это доказали террористы, разбомбившие недавно нефтяные объекты в Саудовской Аравии. Боевики с помощью беспилотников ранее смогли уничтожить несколько складов с боеприпасами правительственных войск Сирии. Российские базы в Сирии постоянно подвергаются нападениям «армий дронов», но все их, благодаря современным системам ПВО и РЭБ, удается отбить.

Но далеко не у всех есть такие ресурсы, как у военных. Спасительное решение для остальных - установка антидронов. В настоящее время такие устройства активно разрабатывают российские предприятия.

Например, в Пензе на предприятии «ЦеСИС НИКИРЕТ», специализирующемся на системах безопасности, недавно выпустили мобильный комплекс, анализирующий обстановку в воздухе в радиусе полутора километров. На этом расстоянии аппаратура способна определить, летит ли беспилотник или птица. А вот устройство, получившее название ZALA ZONT, подавляет сигналы любых спутниковых навигационных систем в радиусе двух километров. Это позволяет нарушить наведение и управление беспилотных летательных аппаратов, а значит, и предотвратить нападение беспилотников.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.06; ХОРОШО ВЗЛЕТЕЛИ; ФАС ВЫЯВИЛА ОПЕРЕЖАЮЩИЙ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ

Цены на авиабилеты эконом-класса по направлениям внутри страны в январе-августе выросли на 5,9% к аналогичному периоду 2018 года, сообщила Федеральная антимонопольная служба (ФАС) со ссылкой на данные мониторинга.

Незначительное опережение темпов инфляции связано с ростом спроса на авиаперелеты по стране, считают в ведомстве. На 8% увеличилось количество перевезенных пассажиров и на 10% вырос пассажиропоток (количество пассажира-километров в полете).

Впрочем, на некоторых направлениях зафиксированы более высокие темпы роста средних цен, отмечают в ФАС. В их числе маршруты из Москвы в Красноярск, Архангельск, Оренбург, в направлении Дальнего Востока, а также внутрирегиональные перелеты авиакомпании «Аврора» на Дальнем Востоке.

Материалы по этому поводу уже направлены в территориальные управления ФАС для выяснения причин и «принятия мер реагирования», говорится в сообщении ФАС.

Антимонопольная служба также обещает проверить цены на авиатопливо в аэропортах Якутска, Магадана и Южно-Сахалинска.

В ФАС предупреждают, что заявления об «ожидаемом» резком росте цен на авиабилеты и попытки создания ажиотажного спроса на туристические и другие услуги будут рассмотрены службой на предмет недобросовестной конкуренции.

<https://rg.ru/2019/10/04/fas-vyivavila-operezhaiushchij-rost-cen-na-aviability-po-otdelnym-marshrutam.html>

ТАСС; 2019.10.07; ТРЕТИЙ ДИРЕКТОР СМЕНИЛСЯ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА С НАЧАЛА ГОДА

Новый директор назначен в аэропорту имени Алексея Леонова в Кемерове, где с начала года из-за проблем с развитием и модернизацией аэровокзала уже сменились два руководителя. Им стал бывший генеральный директор аэропорта Читы Виталий Кашин, сообщил ТАСС в понедельник источник в органах власти Кемеровской области.

«Кашин Виталий Владимирович - новый директор аэропорта. [Смена руководства произведена] с целью более эффективного развития аэропорта и проведения его дальнейшей реконструкции», - рассказал собеседник агентства.

В конце мая 2019 года губернатор Кузбасса Сергей Цивилев раскритиковал работу аэропорта в Кемерове из-за того, что руководство аэровокзала не исполняло взятые на себя обязательства по модернизации. В июне руководивший долгие годы аэропортом Александр Рейх ушел в отставку, исполняющим обязанности руководителя был назначен бывший директор по производству аэропорта Толмачево в Новосибирске Павел Сизякин, который проработал на этом посту около трех месяцев.

Кемеровский аэропорт имени Алексея Леонова (входит в холдинг «Новпорт») представляет с собой комплекс из двух зданий - терминалов международных и внутренних авиалиний, построенных в 1960-1970-х годах. Пропускная способность в пиковый период нагрузки не позволяет обеспечить комфортный уровень обслуживания пассажиров. Также аэропорт не оборудован телескопическими трапами для посадки пассажиров, внутри зданий отсутствуют залы повышенной комфортности для пассажиров бизнес-класса.

Построить новый современный терминал в аэропорту Кемерова необходимо построить к 2022 году, когда он вместе с другими российскими городами будет принимать матчи мужского чемпионата мира по волейболу. Его строительство планируют начать весной 2020 года.

<https://tass.ru/sibir-news/6969394>

ТАСС; 2019.10.05; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА АРТЮХОВ ПООБЕЩАЛ ЖИТЕЛЯМ ОКРУГА СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ С 2020 ГОДА

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов анонсировал увеличение количества субсидированных авиабилетов авиакомпании «Ямал». Об этом глава региона сообщил в субботу в ходе прямого эфира на странице в Instagram.

«Наш национальный перевозчик [Аэрофлот] закрывает свою деятельность в Салехарде. С 1 ноября мы замещаем его - примерно в то же время будет летать наш перевозчик (авиакомпания «Ямал»). Со следующего года увеличим количество рейсов, которые будут субсидироваться. Мы будем стараться, чтобы билеты подешевели. Не по всем направлениям, только по тем, которые наиболее востребованы», - сказал Артюхов.

Авиакомпания «Аэрофлот» в августе уведомила власти Ямало-Ненецкого автономного округа, что с ноября прекратит полеты по маршруту Салехард - Москва.

Свой последний рейс в Салехард «Аэрофлот» планирует выполнить 27 октября. По словам директора дирекции транспорта ЯНАО Виталия Лагутина, помимо «Аэрофлота», ежедневные рейсы из Салехарда в Москву выполняет авиакомпания «Ямал». Всего в регионе авиaperевозками заняты 10 компаний.

<https://tass.ru/ekonomika/6967133>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.05; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ СЛОВА ГЛАВЫ МИД ГРУЗИИ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ В РОССИЮ

Член комитета Госдумы по международным делам Антон Морозов прокомментировал RT заявление главы МИД Грузии Давида Залкалиани, который выступил за возобновление прямых рейсов в Россию.

Депутат отметил важность заявления главы грузинского внешнеполитического ведомства, подчеркнув особую связь грузинского и русского народов.

«К сожалению, находящееся сейчас у власти руководство Грузии своими действиями не способствует восстановлению полноформатных отношений между нашими государствами», - считает Морозов.

По мнению парламентария, решить сложившуюся в Грузии ситуацию может смена риторики и переход к конструктивному взаимодействию.

«После этого мы сможем рассматривать какие-то конкретные шаги по развитию двусторонних отношений, в том числе и в сфере туризма. Пока мы не видим достаточных гарантий безопасности для российских туристов», - заключил Морозов.

<https://ria.ru/20191005/1559464867.html>

ТАСС; 2019.10.04; ГЛАВА МИД ГРУЗИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО БУДЕТ ПРИВЕТСТВОВАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ РОССИИ

Грузия желает как можно скорее снять временный запрет на прямое авиасообщение с Россией и лишь приветствовала бы такое решение со стороны Москвы. Об этом в пятницу заявил глава МИД Грузии Давид Залкалиани грузинским журналистам.

«Я бы пожелал, чтобы такое решение (снятие запрета - прим. ТАСС) было принято как можно скорее. Грузия всячески готова к этому. Мы только приветствуем, если этот процесс скоро возобновится. Моя позиция хорошо известна обществу: об этом я заявлял также и на встрече в Нью-Йорке (с главой МИД РФ Сергеем Лавровым - прим. ТАСС), так как отношения между людьми, развитие туризма являются теми направлениями, которые способствуют деэскалации», - сказал Залкалиани.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6965518>

ТАСС; 2019.10.04; ПЕСКОВ РАССКАЗАЛ, ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ РОССИЯ ВОССТАНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГРУЗИЕЙ

Авиасообщение России с Грузией будет восстановлено, когда станет очевидным, что возврата «в агрессивное русло» в отношениях двух стран не произойдет. Об этом заявил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

«[Возобновление перелетов можно ожидать,] когда ситуация будет очевидна с точки зрения невозвращения в агрессивное русло, - отметил он. - Можно констатировать первые примеры общения - вы знаете о встрече двух министров иностранных дел [России и Грузии], которая состоялась в Нью-Йорке недавно, это позитивный факт». При этом Песков заметил, что эту встречу некоторые политики в Тбилиси встретили «в штыки».

«Сейчас просто нужно набраться терпения и отфиксировать тот момент, который станет подходящим для возобновления авиасообщения», - резюмировал представитель Кремля.

Он также добавил, что в правительстве ведут диалог с авиакомпаниями по поводу компенсаций за запрет полетов в Грузию.

«Безусловно, есть тема для общения с авиакомпаниями [по поводу компенсаций за запрет полетов], - сказал он. - Я уверен, что по линии наших соответствующих ведомств, по линии правительства с компаниями ведется соответствующий разговор».

Как ранее сообщила газета «Коммерсантъ», «Победа» подготовила письмо в **Минтранс** с просьбой прояснить сроки предоставления компенсации за прекращение полетов в Грузию. В пресс-службе лоукостера ТАСС подтвердили информацию о подготовке такого письма. Письмо уже направлено в **Минтранс**, отметил официальный представитель авиакомпании.

Компания, которая выполняла рейсы в Тбилиси и Батуми из российских регионов, оценивает свои потери в 500 млн рублей. В целом же все российские авиакомпании потеряли более 1 млрд рублей, пишет «Коммерсантъ».

Вопрос предоставления компенсаций авиакомпаниям за закрытие полетов в Грузию находится в работе, сообщили ТАСС в пресс-службе **Минтранса**.

В правительстве обещают вернуться к вопросу после того, как к середине октября **Минтранс** подготовит методику расчета убытков авиакомпаний, отмечается в статье «Коммерсанта».

<https://tass.ru/politika/6963558>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191004/1559432790.html>

<https://rns.online/transport/V-Kremle-otvetili-na-vopros-o-srokah-vozobnovleniya-aviasoobscheniya-s-Gruziei--2019-10-04/>

ПРАЙМ; 2019.10.04; МИНЭНЕРГО РФ НЕ ПРОТИВ ПЕРЕДАЧИ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА АВИАТОПЛИВА РОССТАНДАРТУ

Вопрос передачи функций контроля качества авиатоплива от **Ространснадзора** Росстандарту обсуждался на совещаниях межведомственной рабочей группы, Минэнерго России не против передачи полномочий, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

«Вопрос передачи полномочий (по контролю за качеством авиатоплива - ред.) обсуждался на совещаниях межведомственной рабочей группы в Росстандарте. Минэнерго России не возражает против передачи функций контроля качества авиатоплива Росстандарту, так как это ведомство обладает развитой сетью лабораторий проверки качества и довольно большим опытом работы», - отметили в Минэнерго.

В ведомстве также отметили, что в министерстве заканчивается формирование рабочей группы по качеству авиатоплива с участием производителей и потребителей. «Первое совещание планируется в 4-ом квартале текущего года. При этом, Минэнерго России не имеет информации о нарушениях качества авиатоплива на нефтеперерабатывающих заводах Российской Федерации», - добавили в Минэнерго.

В июле РБК сообщило, что государственный НИИ гражданской авиации по поручению Минэнерго проанализировал пробы авиакеросина, которым были заправлены два самолета Red Wings в августе прошлого года (издание ознакомилось с копией отчета). У самолетов некорректно сработала техника из-за нехарактерных примесей в топливе, они

прилетели в Домодедово, а вылетали из Иркутска и турецкого Бодрума, где и заправлялись. Эксперты НИИ обнаружили в авиатопливе полисилоксаны (силиконовые соединения).

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; СТРАХОВЩИКИ ПОДДЕРЖИВАЮТ СОЗДАНИЕ В РФ ГОСПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ - ЭКСПЕРТ

Авиационные и страховщики ответственности поддерживают идею разработки в РФ государственной программы безопасности полетов гражданской авиации, заявил заместитель генерального директора компании «АльфаСтрахование» Илья Кабачник на встрече с журналистами в пятницу.

«Ситуация с безопасностью полетов и пассажирских перевозок в последние годы не улучшается», - сказал он.

«Мне обидно, что в нашей стране, где авиационной отрасли уделяется много внимания, уровень безопасности полетов ниже, чем в других странах», - заявил Кабачник. Он напомнил, что программа безопасности полетов гражданской авиации работала с 2008 по 2015 год. После ее завершения шла речь о продлении программы, но это ничем не закончилось.

«Четыре крупнейших авиапроисшествия 2019 года были связаны с деятельностью ведущих российских авиаперевозчиков, на долю которых приходится 75% перевозок пассажиров самолетами», - уточнил он.

В двух авиапроисшествиях были выявлены факторы, не связанные с техническим состоянием судов или уровнем квалификации пилотов. В одном случае, в частности, имели место неверные данные о состоянии взлетной полосы, что невозможно было компенсировать навыками управления. В другом случае причиной авиапроисшествия стало присутствие птиц в зоне взлетной полосы.

Кабачник подчеркнул, что важнейшим условием повышения уровня безопасности пассажирских перевозок является обмен информацией об инцидентах на воздушном транспорте, анализ и разбор ситуации.

«Если развивать карающую тенденцию в отношении членов экипажей воздушных судов, у представителей авиаперевозчиков не появится желания делиться информацией о каких-либо инцидентах. Передача опыта становится затруднительной. Мы видим от одного происшествия к другому повторяющиеся нарушения», - сказал Кабачник.

«Мы как страховщики в ходе разборов страхового события видим факторы, влияющие на безопасность полетов, в том числе обращаем внимание на конструктивные особенности воздушных судов в новых модификациях, которые ухудшают показатели выживаемости в авариях людей. Однако страховщики не готовы давать советы производителям авиационной техники по усовершенствованию судов. Мы можем констатировать только факторы влияния на безопасность полетов, готовы участвовать и поддерживать госпрограмму, если она будет принята», - заявил Кабачник.

Он добавил, что все стандарты и рекомендации по безопасности полетов разработаны ИКАО, необходимо обеспечить их внедрение по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов. «Важно уделять внимание развитию системы добровольных сообщений об инцидентах в гражданской авиации, а также совершенствовать систему подготовки летных экипажей. Авиастроховщики считают важным «обратить внимание на соответствие состояния аэродромов требованиям безопасности полетов», сказал он.

Комментируя результаты повышенной аварийности на перевозках пассажиров вертолетами, вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар отметила среди факторов, приводящих к авариям, желание пилотов выполнять полет «во что бы то ни стало» игнорируя метеоусловия. Среди причин аварий с вертолетами - столкновение с проводами ЛЭП, перегрузы, неготовность экипажа

к переходам на полет по приборам. Дополнительная сложность в происшествии с вертолетами связана с длительным периодом поиска воздушных судов потерпевших бедствие, спасти людей, нуждающихся в медицинской помощи, бывает труднее.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; НССО СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ УВЕЛИЧЕНИЕ СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ВЕРТОЛЕТОВ ВЧЕТВЕРО

Российские страховщики, работающие по обязательному страхованию ответственности перевозчиков перед пассажирами, считают справедливым решение о выделении вертолетных авиаперевозок в отдельную категорию с установлением собственного тарифа, сообщила вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар журналистам в пятницу.

По ее словам, «за период действия закона с 2013 года страховщиками накоплено достаточно статистики по авиационным происшествиям, выплаты по которым производятся в рамках закона об ОСГОП. В настоящее время в категории авиаперевозчиков по этому закону заключаются договоры организациями, эксплуатирующими самолеты и вертолеты. В структуре заключенных договоров 97,5% приходится на вертолетные перевозки и 2,5% - на авиаперевозки самолетами». (Закон предусматривает оговорку, по которой эксплуатанты воздушных судов могут заключать договоры по международному законодательству, если условия защиты пассажиров не хуже обеспеченных российским законодательством. Таким образом, подавляющее большинство перевозок пассажиров самолетами покрывается договорами добровольного страхования ответственности перевозчиков и не попадает в статистику НССО - прим.ИФ). Согласно данным, приведенным Гусар, «если сравнить 2010 и 2018 годы, число погибших в происшествиях с вертолетами пассажиров увеличилось в 2,5 раза. Высокая доля договоров страхования ответственности таких перевозчиков в авиационном портфеле НССО и ухудшающиеся показатели аварийности вынуждают страховщиков заключать договоры страхования по верхней границе тарифного коридора в последние годы. Однако этого оказывается недостаточным для установления справедливой цены страхования. НССО предлагает увеличить применяемые страховые тарифы в вертолетных перевозках пассажиров. По оценкам союза, необходимо увеличить тарифы в четыре раза для этой категории перевозчиков».

Представитель союза привела данные, согласно которым в расчете на одного пассажира цена страхования ответственности составляет от 15,5 рубля на одного перевезенного пассажира до 29,7 рубля.

Гусар напомнила, что тарифы в ОСГОП устанавливаются указанием ЦБ по результатам проведенного анализа их достаточности. Проект указания ЦБ на эту тему подготовлен регулятором, в нем предполагается выделение группы вертолетных авиаперевозок.

Согласно данным НССО, в расчете на 1 млн перевезенных пассажиров число погибших в автобусных перевозках составляет 0,29, на железнодорожном транспорте - 0,26, в троллейбусных перевозках - 0,12, в перевозках водным транспортом - 1,94. Самыми безопасными для пассажиров оказываются перевозки трамваями, там на 1 млн перевезенных людей приходится 0,06 погибшего. В категории воздушного транспорта, где преобладают вертолетные перевозки, этот показатель составляет 12,93.

В период с 2013 по 2019 год, согласно данным НССО, в транспортных происшествиях погибло 704 человека и было ранено 17 тыс. 764 человека. При этом на одного погибшего в железнодорожных перевозках приходится 44 раненых, в троллейбусных перевозках на одного погибшего приходится 46 раненых, в трамвайных перевозках показатель составляет 1:115, в перевозках пассажиров водным транспортом - 1:13, в автобусных перевозках - 1:26. Самыми смертоносными с точки зрения страховщиков стали вертолетные перевозки, где соотношение погибших и раненых составляет 1:1.

ТАСС; 2019.10.04; ЭКСПЕРТ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В 2019 ГОДУ НА УРОВНЕ 6-8%

Рост цен на авиабилеты в 2019 году составит 6-8%, не превысив среднегодовых показателей последних лет. Об этом журналистам сообщил директор Ассоциации «Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «Турпомощь» Александр Осауленко.

«Я не думаю, что [рост] будет достаточно большой и серьезный, такой же наверно, как и в среднем каждый год - порядка 6-8%. По ситуации на сегодняшний день мы можем спрогнозировать, с учетом того, что инфляция в России будет около 4%, с учетом того, что будет подниматься цена перевозки», - сказал Осауленко в кулуарах Международной туристической выставки Exprotravel-2019.

В начале сентября **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что **Минтранс** 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/6963052>

RNS; 2019.10.04; РОСАВИАЦИЯ ОТЧИТАЛАСЬ О РОСТЕ ПАССАЖИРОПОТОКА АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ

Пассажиропоток аэропортов Московского авиационного узла (МАУ), в который входят Внуково, Домодедово и Шереметьево, в январе-августе текущего года вырос на 6,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 68,5 млн человек, сообщила пресс-служба Росавиации.

На международных направлениях за указанный период было обслужено 33,3 млн пассажиров (+9,2%), в том числе иностранными авиакомпаниями — 8,1 млн пассажиров (-5,1%). На внутренних линиях пассажиропоток через МАУ вырос на 4,5% и составил 35,2 млн человек.

По итогам августа текущего года пассажиропоток аэропорта Домодедово сократился на 4,4% — до 3,2 млн человек. Во Внуково и Шереметьево показатели увеличились — до 2,64 млн человек (+8%) и 5,2 млн человек (+10,8) соответственно.

Объемы перевозок грузов за 8 месяцев сократились на 5,1% — до 301,7 тыс. тонн, объемы почтовых перевозок выросли на 15,1% — до 51,4 тыс. тонн.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-otchitalas-o-rote-passazhiropotoka-aeroportov-Moskvi-2019-10-04/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; PEGAS FLY СО 2 НОЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ЕРЕВАН - НИЖНИЙ НОВГОРОД

Авиакомпания Pegas Fly со 2 ноября открывает прямой регулярный рейс по маршруту Ереван - Нижний Новгород, сообщает пресс-служба АО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино», входит в холдинг «Аэропорты Регионов»).

Рейс будет выполняться один раз в неделю, по субботам. Вылет из Еревана запланирован в 13:15, из Нижнего Новгорода - в 16:05. Полеты будут осуществляться на самолетах Embraer-190.

В пресс-службе МАНН «Интерфаксу» сообщили, что другие авиакомпании на этом направлении из нижегородского аэропорта в настоящее время не работают.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.04; «ПОБЕДА» НЕ ВЕРНЕТСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ РЕЙСАМ ИЗ ПУЛКОВО В ЗИМНИЙ СЕЗОН

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) не будет совершать полеты из аэропорта «Пулково» по международным направлениям в зимнем сезоне, сообщил заместитель генерального директора по коммерческой деятельности ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор аэропорта) Евгений Ильин журналистам в пятницу в Петербурге.

«Международных рейсов у авиакомпании не будет в зимний сезон, но мы рассчитываем, что полеты по международным рейсам возобновятся в скором времени», - сказал он.

«В зимнее расписание международные рейсы из «Пулково» не запланированы», - подтвердили «Интерфаксу» в авиакомпании.

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

По словам Ильина, авиакомпания увеличила внутренние перевозки из «Пулково» по итогам января-августа 2019 года на 77% относительно аналогичного периода прошлого года.

Всего, как сообщалось, в январе-августе «Победа» перевезла 6,6 млн человек (рост на 46,7%).

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

В 2018 году аэропорт обслужил 18 млн 122,286 тыс. пассажиров, что на 12,4% превысило показатель 2017 года.

ПРАЙМ; 2019.10.04; «ПУЛКОВО» РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО СПИСОК СТРАН ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» УТВЕРДЯТ В НОЯБРЕ

ООО «Воздушные ворота северной столицы» (управляющая компания аэропорта) рассчитывает, что список стран, из которых иностранные перевозчики смогут совершать полеты в Санкт-Петербург по «седьмой свободе воздуха» утвердят в ноябре 2019 года, сообщил журналистам заместитель генерального директора по коммерческой деятельности компании Евгений Ильин.

Минтранс РФ предложил на пять лет разрешить иностранным лоукостерам летать из Петербурга за рубеж без посадки в стране регистрации перевозчика. Вице-премьер **Максим Акимов** поддержал это предложение и поручил сформировать открытый, но стабильный список стран для введения «седьмой свободы»: в течение эксперимента он может расширяться, но не может сокращаться. ООО «Воздушные ворота северной столицы» направило в **министерство транспорта РФ** предложения по 33 странам, из которых иностранные перевозчики смогут совершать полеты в Санкт-Петербург по «седьмой свободе воздуха».

«Наши ожидания, мы рассчитываем на то, что это будет в течение октября решено. Но согласно протоколу, срок стоит до конца ноября. Мы рассчитываем, что в ноябре у нас уже эта информация будет», - сказал Ильин.

Он отметил, в настоящее время не обсуждается ограничения по расстоянию полетов. «По поводу 200 километров диалог не идет, такую цифру не обсуждаем, **Минтранс** смотрит по отдельным городам с точки зрения не нанести ущерб действующим российским перевозчикам», - отметил Ильин.

«Мы рассчитываем, что будет сгенерирован дополнительный поток, который в сочетании с электронной визой будет привозиться, прежде всего, иностранными перевозчиками. Он

будет формироваться из иностранных пассажиров. На этом наш основной акцент, идея привлечения по седьмой степени свободы. В данном случае российские перевозчики не должны пострадать, потому что клиентура российских перевозчиков - это в основном российские пассажиры. У иностранных, европейских перевозчиков база в основном европейская...», - рассказал заместитель гендиректора компании.

«У нас задача прирасти по европейским направлениям - в среднем около 5 миллионов пассажиров в ближайшие 5 лет», - добавил он.

ПРАЙМ; 2019.10.04; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА АЭРОПОРТУ «ЯКУТСК» ДОПУСК К ПРИЕМУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ТИПА ATR-72

Росавиация выдала аэропорту «Якутск» допуск к приему воздушных судов типа ATR-72, сообщила РИА Новости пресс-секретарь аэропорта Сардана Сандар.

В 2018 году аэропорт в городе Якутске получил допуски к приему самолетов типа Boeing-737 MAX8, в 2017 году - Embraer-170 LR.

В пятницу стало известно о расширении возможностей аэропорта по приему и обслуживанию воздушных судов.

«30 августа приказом управления аэропортовой деятельности **Росавиации** международный аэропорт «Якутск» получил допуск к приему воздушных судов типа ATR-72», - рассказала Сандар.

По словам пресс-секретаря, недавно между руководством аэропорта и авиакомпании Utair велись переговоры о возможности выполнения рейсов внутри региона. Воздушные суда типа ATR-72 предназначены для среднемагистральных перелетов.

Ранее сообщалось, что второй этап реконструкции аэропорта «Якутск», предполагающий укорочение ВПП и ограничение полетов для среднемагистральных самолетов, перенесен на 2021 год.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.04; В РОССИИ УСКОРЯТ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Ростех) создает единую цифровую среду для производства узлов авиационного двигателя ПД-14, что позволит ускорить процесс его сборки, сообщили РИА Новости в пресс-службе Ростеха.

Двигателем ПД-14 будет оснащаться перспективный авиалайнер МС-21. Цифровизация позволит повысить эффективность при производстве ПД-14 более чем на 15%.

«Основным элементом цифрового пространства станет система планирования и учета производственных операций с применением штрихкодирования сопроводительных документов деталей и сборочных единиц ПД-14. Система позволит оптимизировать сроки создания продукта, сократить потери от брака, ускорить производственно-коммерческий цикл. Проект будет реализован на базе 20 цехов уфимского ПАО «ОДК-УМПО», участвующих в производстве ПД-14», - говорится в сообщении.

Как заявил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко, «Цифровая фабрика» обеспечит качественное планирование ресурсов, позволит получать актуальную и оперативную информацию о ходе выполнения производственной программы ПД-14 и повысить эффективность контроля качества продукции. «В дальнейшем созданные в рамках проекта разработки планируется внедрить во всех производственных подразделениях ОДК-УМПО, а также на других предприятиях ОДК», - сказал Евтушенко. Участие в финансировании проекта принимает Фонд развития промышленности в рамках программы «Цифровизация промышленности». Реализацию проекта планируется завершить до конца 2021 года.

Двигатель ПД-14 создан в широкой кооперации предприятий ОДК для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21 с применением новейших технологий и

материалов. В 2018 году на двигатель ПД-14 был выдан сертификат типа Росавиации. ОДК-УМПО производит более 30% деталей и узлов в составе ПД-14.

<https://ria.ru/20191004/1559437066.html>

RNS; 2019.10.04; AZUR AIR НАЧАЛА ВЫПЛАТУ КОМПЕНСАЦИЙ ПАССАЖИРАМ РЕЙСА В БАРНАУЛ

Авиакомпания Azur Air выплатила компенсации первым 10 пассажирам рейса в Барнаул, после посадки которого была произведена их экстренная эвакуация, сообщили RNS в авиакомпании.

«Пассажиры рейса ZF-2244 начали получать компенсации от AZUR air в счет возмещения причиненного ущерба, в том числе морального, в размере 100 тыс. рублей. По состоянию на 4 октября денежные средства уже получили 10 человек, еще 14 пассажирам средства будут перечислены до конца дня», — говорится в сообщении перевозчика.

При посадке самолета Azur Air в Барнауле 25 сентября у воздушного судна Boeing 767 сработал сигнал о возгорании стойка шасси, сообщили RNS в пресс-службе авиаперевозчика. Факт возгорания впоследствии не подтвердился, добавляли в компании.

<https://rns.online/transport/Azur-air-nachala-viplatu-kompensatsii-passazhiram-reisa-v-Barnaul-2019-10-04/>

[Вернуться в оглавление](#)