



Ежедневный мониторинг СМИ

08 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.08; РЖД НАЗВАЛА СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ИЗ МОСКВЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД И ПЕТЕРБУРГ; УЛОЖИТЬСЯ В НИХ ВОЗМОЖНО, НО СЛОЖНО	3
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.08; ВЫСОКОСТОИМОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ; ВСМ МОСКВА—ПЕТЕРБУРГ НАГРУЗИТ БЮДЖЕТ	4
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ЧЕТЫРЕ ВАРИАНТА ТРАССЫ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.10.07; ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ ЧЕРЕЗ МОСТ В КРЫМ В ИЮНЕ 2020 ГОДА	6
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ ПО МОСТУ В КРЫМ В ИЮНЕ 2020Г ИЗ-ЗА ОБНАРУЖЕННОЙ АНТИЧНОЙ УСАДЬБЫ - МИНТРАНС РФ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ПЛАНКУ ДЕМПФЕРА ДЛЯ АВИАКЕРОСИНА С 48,3 ТЫС. ДО 40 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ТОННУ	8
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА; 2019.10.08; АЭРОПОРТЫ ПОДНЯЛИ ШУМ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ; ОНИ НЕДОВОЛЬНЫ ПОДХОДОМ МИНТРАНСА К ПРИАЭРОДРОМНЫМ ТЕРРИТОРИЯМ	9
ТАСС; 2019.10.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 300 ВАКАНСИЙ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
ТАСС; 2019.10.07; СЕВМОРПУТИ ДОБАВИЛИ УДОБРЕНИЙ.....	11
ТАСС; 2019.10.07; КАМЕРЫ КОНТРОЛЯ СКОРОСТИ ПОЯВЯТСЯ НА САМЫХ ЗАГРУЖЕННЫХ ТРАССАХ ЛЕНОБЛАСТИ	11
ТАСС; 2019.10.07; ВЛАСТИ ГОТОВЫ НАПРАВИТЬ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОДОРОГИ В ПОЛЕССК ПОД КАЛИНИНГРАДОМ	11
ТАСС; 2019.10.07; ОБЩЕСТВЕННИКИ НАЗВАЛИ САМЫЙ ТЕМНЫЙ ГОРОД РОССИИ.....	12
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2019.10.07; РЖД: В 2018 ГОДУ ЗАВЕРШЕНА ИНТЕГРАЦИЯ МЦК С ГОРЬКОВСКИМ НАПРАВЛЕНИЕМ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.07; СОБЯНИН: ДОЛЖНЫ УСПЕТЬ ОТКРЫТЬ ПЕРВЫЕ ДВЕ ЛИНИИ МЦД В ЭТОМ ГОДУ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РФ И ЛАТВИЯ СОГЛАСОВАЛИ ДОПРАЗРЕШЕНИЯ НА ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2019Г И КВОТУ НА 2020Г.....	14
RNS; 2019.10.07; В СБЕРБАНКЕ ДАЛИ ПРОГНОЗ ПО РОСТУ РЫНКА КАРШЕРИНГА И ТАКСИ В РОССИИ	14
RNS; 2019.10.07; В СОВФЕДЕ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ РАБОТАТЬ В ТАКСИ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РФ ПОДПИШЕТ КОНВЕНЦИЮ ООН ОБ ОБЛЕГЧЕННОМ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГРАНИЦ ПРИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ПАДЕНИЕ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ ПРОДОЛЖАЕТ ЗАМЕДЛЯТЬСЯ, НО ТЕМПЫ НЕВЕЛИКИ	16

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РОСТ Ж/Д ОТПРАВКИ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ ВНОВЬ УСКОРЯЕТСЯ ПОСЛЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ В СЕРЕДИНЕ ГОДА	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБНЫХ ГРУЗОВ ПО Ж/Д РФ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛИСЬ ПОЧТИ НА 23%	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА 2,5%, УГЛЯ - НА 0,5%	17
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.08; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ИЛИ СМЕРТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О ТОМ, ЧТО СТРОИТЬ СУДА В РФ НЕ ГОТОВО ДАЖЕ ГОСУДАРСТВО	17
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; НОВАТЭК МОЖЕТ ВНОВЬ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ПЕРЕВАЛКУ SHIP-TO-SHIP В НОРВЕГИИ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ НА COSCO	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; СОВКОМФЛОТ ПЕРЕДАЛ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» ТАНКЕР ДЛЯ ПРОЕКТА «НОВЫЙ ПОРТ»	19
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ГРУППА СИБАНТРАЦИТ СТАЛА ЯКОРНЫМ КЛИЕНТОМ ОТЭКО ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ В ПОРТУ ТАМАНЬ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2019.10.07; ВТБ ПРОДОЛЖИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ ОТЭКО В ПОРТУ ТАМАНЬ.....	20
ТАСС; 2019.10.07; ТЕПЛОХОД «КОМЕТА» ЗА ЛЕТНИЙ СЕЗОН ПЕРЕВЕЗ В КРЫМУ 39 ТЫС. ЧЕЛОВЕК	20
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.08; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ЗАКАЗАТЬ 23 САМОЛЕТА AIRBUS ЗА \$2,6 МЛРД; ПОЛУЧАТЬ ЭТИ ЛАЙНЕРЫ АВИАКОМПАНИЯ НАЧНЕТ В 2021 ГОДУ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; АЭРОФЛОТ ЗАПЛАТИТ ДО \$52 МЛН ЗА 12-ЛЕТНИЙ ЛИЗИНГ КАЖДОГО ИЗ ДЕСЯТИ НОВЫХ SSJ-100.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.08; ПЕРЕВОЗКИ УШЛИ В ШТОПОР; СТРАХОВЩИКОВ БЕСПОКОИТ РОСТ АВАРИЙНОСТИ ВЕРТОЛЕТНОГО ТРАНСПОРТА	22
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; КАЗАХСТАН ПЛАНИРУЕТ ДОПУСТИТЬ НА СВОЙ РЫНОК "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" И "ПОБЕДУ"	23
ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; NORDWIND С 30 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВОРОНЕЖА В ЕРЕВАН	23

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.08; РЖД НАЗВАЛА СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ИЗ МОСКВЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД И ПЕТЕРБУРГ; УЛОЖИТЬСЯ В НИХ ВОЗМОЖНО, НО СЛОЖНО

РЖД рассчитывает запустить высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) из Москвы до Нижнего Новгорода к 2024 г., а из Москвы в Санкт-Петербург – к 2026 г., сообщил сроки проекта начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД Дмитрий Катцын (его слова приводит ТАСС).

Проектировать ВСМ до Санкт-Петербурга весной 2019 г. решил президент России **Владимир Путин**. Тем не менее финальное решение о необходимости строительства ВСМ еще не принято, говорил «Ведомостям» человек, близкий к администрации президента. Окончательно власти должны определить это до конца года, отметил федеральный чиновник. Пока проект обсуждается с Минфином и ВЭБ.РФ, говорит человек, близкий к РЖД.

Сначала нужно спроектировать дорогу, а решение примет правительство, лаконичен представитель РЖД. Проектирование ВСМ до Санкт-Петербурга обойдется в 30,6 млрд руб., сообщил РБК.

Пока рассматриваются четыре варианта трассы до Санкт-Петербурга, рассказал Катцын: два варианта строительства трассы, проходящей рядом с Великим Новгородом, и два – напрямую до Санкт-Петербурга. Приоритетный – трасса, идущая напрямую в Санкт-Петербург и не подходящая близко к Великому Новгороду, говорит собеседник «Ведомостей», близкий к РЖД. Все варианты рассматривались еще в начале 2010-х гг. и именно кратчайший вариант соответствует обоснованию инвестиций, объясняет он.

Министр экономического развития Максим Орешкин рассчитывал, что ВСМ пройдет через Великий Новгород. Но в таком случае дорога до Санкт-Петербурга займет больше времени, а строительство обойдется дороже, говорит человек, близкий к РЖД. Представитель Минэкономразвития не ответил на запрос «Ведомостей» в понедельник вечером.

Кроме проектирования ВСМ еще необходимо найти средства на реализацию самого проекта. Вице-премьер **Максим Акимов** оценивал стоимость ВСМ до Санкт-Петербурга в 1,5 трлн руб. Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, стоимость ВСМ до Нижнего Новгорода превышает в 620 млрд. РЖД и федеральный бюджет потратят на проект по 200 млрд руб., остальные деньги еще придется найти у инвесторов.

Привлечь недостающую сумму – заемное финансирование концессионеру будет сложно, говорит один из участников обсуждения проекта: строить ВСМ будет одна компания, а отвечать за перевозки – другая, т. е. концессионер не будет отвечать за выручку, на которую рассчитывает. Смущает проект до Нижнего Новгорода и строителей, рассказывал «Ведомостям» сотрудник строительной компании, участвовавший в обсуждении проекта, могут возникнуть проблемы с техникой для строительства. «Решения есть», – спорит человек, близкий к РЖД. Не ясно и каким будет подвижной состав. Под ВСМ будет спроектирован российский поезд, сказал человек, близкий к РЖД.

Также нужно решить проблему с земельными участками, говорит человек, близкий к РЖД, – принять закон об особом порядке изъятия земель под ВСМ, законопроект уже готов.

Построить ВСМ за объявленный срок возможно, считает партнер ЕУ Дмитрий Ковалев, но ни концессионер, ни **Минтранс**, ни Минфин, ни Минстрой не должны тормозить процесс. Также нужно оперативно и окончательно определиться с юридической формой

реализации проекта – концессия или договор подряда, достичь финансового закрытия проекта, проработать и заключить договор генерального подряда, перечисляет Ковалев.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/07/813067-rzhd-sroki-stroitelstva>

На ту же тему:

<https://futuresrussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nazvana-data-zapuska-vsm-iz-moskvy-doniznego-novgoroda>

<https://rg.ru/2019/10/07/rzhd-nazvali-sroki-zapuska-vsm-mezhdu-moskvoj-i-peterburgom.html>

<https://rns.online/transport/V-RZHD-nazvali-srok-zapuska-VSM-Moskva--Sankt-Peterburg--2019-10-07/>

<https://tass.ru/ekonomika/6971306>

<https://ria.ru/20191007/1559513572.html>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.08; ВЫСОКОСТОИМОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ; ВСМ МОСКВА—ПЕТЕРБУРГ НАГРУЗИТ БЮДЖЕТ

Новая высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва—Петербург не сможет окупиться за счет пассажиров. Такой вывод можно сделать из планов ОАО РЖД привязать цену билета на проезд по новой высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Петербург к цене билета на «Сапсан». По данным монополии, средневзвешенная стоимость билета на ВСМ в ценах 2018 года составляет 3416 руб. Это не позволит вернуть сколько-нибудь значимую часть капзатрат в 1,5 трлн руб. из платы за проезд: даже если удвоить цену, срок окупаемости выйдет далеко за 50 лет. Таким образом, проект предполагает огромный капитальный грант и, возможно, рост цен после начала реализации.

Средняя стоимость проезда по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Петербург составит 3416 руб. в ценах 2018 года, сообщил, выступая 7 октября в Совете федерации, начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения ОАО РЖД Дмитрий Катцын. «Тарифная политика — это уровень «Сапсана» и ниже», — пояснил топ-менеджер и добавил, что «финансовая модель сбалансирована с таким показателем».

В апреле президент одобрил строительство ВСМ Москва—Петербург, которая сократит время в пути между столицами до 2 часов 10 мин и обойдется, по предварительным расчетам, в 1,5 трлн руб.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров в интервью “Ъ” 1 октября говорил, что компания в этом году планирует начать проектирование ВСМ и представить общую технико-экономическую модель для разработки более детальной финансовой модели.

Сейчас, по словам господина Катцына, ОАО РЖД рассматривает проект ВСМ Москва—Петербург и ранее внесенный в комплексный план модернизации инфраструктуры (КПМИ) участок Москва—Нижний Новгород «как общий проект, состоящий из двух участков». Линию Москва—Петербург планируют запустить в 2026 году, рассматриваются четыре варианта трассы, в том числе два проходящих «в приближении к Великому Новгороду: один из них проходит через особо охраняемые природные зоны, другой обходит их». Движение на направлении Москва—Нижний Новгород планируется открыть в 2024 году.

Основным аргументом в пользу выбора для первой ВСМ линии Москва—Петербург вместо рассматривавшегося более пяти лет направления Москва—Казань (1,7 трлн руб.) был более надежный перспективный рост пассажиропотока.

На направлении Москва—Петербург он действительно постоянно растет, увеличившись в 2018 году на 13,4%, до 15,75 млн пассажиров, из которых 33,1% приходится на «Сапсаны». Заполняемость «Сапсанов» порой выходит за 100%, отмечали в ОАО РЖД. Для интенсификации движения монополия закупает новую партию «Сапсанов», которая выйдет на пути в 2022 году, и на петербургском направлении будет ходить 16–18 пар поездов в сутки, а на нижегородском — 3 пары (см. “Ъ” от 5 июня).

Цена 3,4 тыс. руб. примерно соответствует билету на «Сапсан» в классе «эконом+» в стандартный день, цена билета в бизнес-класс превышает 6 тыс. руб., в первый — 12 тыс., а купе-переговорная обойдется в 30–40 тыс. руб. За счет чего будут окупаться инвестиции в строительство новой инфраструктуры, пока не ясно. Однако ранее во всех моделях ВСМ предполагалась невозвратная бюджетная поддержка в виде капитального гранта. Внесенный в КПМИ участок ВСМ Железнодорожный—Гороховец нуждался в капитальном гранте в 200 млрд руб. Проект Москва—Казань целиком, по расчетам ОАО РЖД, также был глубоко убыточным без капитального гранта на 700 млрд руб. (см. “Ъ” от 3 сентября 2018 года).

Непонятно, зачем строить инфраструктуру за 1,5 трлн руб., чтобы возить пассажиров ниже средней цены «Сапсана», курсирующего на уже действующей инфраструктуре, удивляется глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его мнению, минимально допустимая цена должна быть ближе к уровню бизнес-класса «Сапсана» (6–6,5 тыс. руб.), но даже при этой стоимости и пассажиропотоке 10 млн человек в год срок окупаемости проекта превышает 70 лет. Эксперт полагает, что заявление о цене носит сугубо политический характер и направлено на то, чтобы увеличить шансы на начало проектирования магистрали — а когда начнутся инвестиции и остановить проект будет невозможно, цены будут пересмотрены.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков считает, что финансовая модель проекта не предполагает окупаемости капитальных затрат за счет стоимости билета — только операционных. По его мнению, монопольную цену на проезд по ВСМ устанавливать не будут: есть альтернативные виды транспорта, сопоставимые по времени в пути, и цена железнодорожного билета будет всегда ограничена стоимостью авиационного, которая сейчас на направлении Москва—Петербург приближена к цене «Сапсана». «Поездка по ВСМ от Москвы до Петербурга чуть быстрее авиаперелета, если говорить о движении от центра до центра города, однако при путешествии, например, с северо-западной окраины Москвы в южную часть Петербурга самолет может быть и быстрее», — отмечает он.

Что касается добавочного пассажиропотока за счет синхронизированного ввода маршрута на Нижний Новгород, то уже сейчас раз в сутки «Сапсан» ходит туда из Петербурга. Пассажиропоток на этом направлении при вводе ВСМ увеличится, когда движение ускорится, полагает Кирилл Янков, к тому же есть ненулевой пассажиропоток между промежуточными городами маршрута — например, между Тверью и Нижним Новгородом или Владимиром и Петербургом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117965>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ЧЕТЫРЕ ВАРИАНТА ТРАССЫ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассматривает четыре варианта трассировки высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург, заявил начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД Дмитрий Катцын.

«По Москва - Нижний Новгород проектирование завершено, и получено положительное заключение Главгосэкспертизы, по Санкт-Петербург - Москва, где мы только готовимся к проектированию, рассматриваем четыре варианта трассы», - сказал он на заседании комиссии Совета Федераций по реализации комплексного плана модернизации транспортной инфраструктуры.

«Один вариант соответствует обоснованию инвестиций, второй вариант его незначительно уточняет с учетом произошедших за 10 лет изменений. Два других варианта - оба в приближении к Великому Новгороду - один из них проходит через особо охраняемые природные зоны, другой обходит их», - уточнил он.

«Тарифная политика - это уровень «Сапсана» и ниже. Средневзвешенный тариф ВСМ для маршрута Петербург-Москва в ценах 2018 года 3416 рублей. Будем этого придерживаться. Финансовая модель разработана, она сбалансирована с таким показателем», - добавил топ-менеджер.

Как сообщалось, ввод ВСМ Москва-Петербург в эксплуатацию предполагается в 2026 году, эксплуатационная длина трассы составит 659 км, минимальное время в пути - 2 часа 10 мин (без остановок), говорилось в материалах к проекту финансового плана ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на ближайшую трехлетку.

Согласно представленным в финплане монополии основным технико-экономическим показателям проекта, на трассе расположены 13 станций (и 2 техстанции), 37 больших и 105 средних мостов, 18 эстакада, 96 ж/д путепроводов. Предполагаемый маршрут: Москва - Тверь - Торжок - Окуловка - Санкт-Петербург.

В целом в проекте инвестпрограммы РЖД на ближайшую трехлетку на реализацию проекта ВСМ Москва-Петербург (разработку проектно-сметной документации) в 2020-2021 гг. заложены 28,9 млрд рублей, из них 11,945 млрд рублей планируется выделить в 2020 году и 16,965 млрд руб. в 2021 году. Объем инвестиций РЖД в 2019 году может составить 1,7 млрд руб. При этом монополия рассчитывает на 2020-2021 гг. на госфинансирование в объеме 26,5 млрд руб.

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

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

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

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

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srednevzvesennyj-tarif-vsm-moskva---peterburg-sostavit-35-tys-rub-v-cenah-2018-g---rzd>

<https://tass.ru/ekonomika/6971422>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.07; ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ ЧЕРЕЗ МОСТ В КРЫМ В ИЮНЕ 2020 ГОДА

Движение пассажирских поездов через мост в Крым будет запущено в конце 2019 года, а грузовое - в июне 2020 года из-за обнаруженного памятника археологии, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса России**.

Там напомнили, что движение по железнодорожной части Крымского моста откроется в декабре 2019 года. Подходы к мосту запустят одновременно с мостом.

«Двухпутные дороги свяжут его с сетью дорог на материке и полуострове. Подходы с керченской стороны введут в эксплуатацию в два этапа. Основная часть будет готова в конце текущего года - для запуска движения составов, обеспечивающих пассажирские перевозки. Вторым этапом - в июне 2020 года - на мосту и подходах откроется грузовое движение», - сообщили в пресс-службе **Минтранса РФ** в понедельник.

Предложения по срокам открытия грузового движения **министерство транспорта** документально оформило и передало в правительство РФ.

«Такое решение связано с переносом участка керченского подхода, чтобы сохранить уникальный памятник археологии - античную усадьбу. Она была обнаружена на этапе подготовки территории к строительству», - пояснили в министерстве.

Мост в Крым из Краснодарского края - самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Начало движения автомобилей изначально планировали на декабрь 2018 года, но работы завершили с опережением. Президент России **Владимир Путин** открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая, движение автотранспорта запущено 16 мая прошлого года. Открытие движения поездов по железнодорожной части моста запланировано на декабрь 2019 года.

<https://ria.ru/20191007/1559523348.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/10/07/reg-ufo/v-mintranse-nazvali-datu-puska-gruzovyh-sostavov-po-krymskomu-mostu.html>

<https://rns.online/transport/Zapusk-dvizheniya-gruzovyh-poezdov-po-Krimskomu-mostu-perenesli-na-polgoda--2019-10-07/>

<https://tass.ru/ekonomika/6972294>

<https://tass.ru/v-strane/6972395>

<https://360tv.ru/news/transport/zapusk-gruzovyh-poezdov/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ ПО МОСТУ В КРЫМ В ИЮНЕ 2020Г ИЗ-ЗА ОБНАРУЖЕННОЙ АНТИЧНОЙ УСАДЬБЫ - МИНТРАНС РФ

Движение грузовых поездов по Крымскому мосту планируется запустить в июне 2020 года из-за обнаруженного памятника археологии, пассажирские поезда, как и планировалось, пойдут в декабре текущего года, сообщили «Интерфаксу» в **Минтрансе** России в понедельник.

«Такое решение связано с переносом участка керченского подхода, чтобы сохранить уникальный памятник археологии - античную усадьбу. Она была обнаружена на этапе подготовки территории к строительству», - отметили в министерстве транспорта РФ.

Ведомство документально оформило предложения по срокам открытия грузового движения и передало их в правительство России.

«Движение по железнодорожной части Крымского моста откроется в декабре 2019 года. Подходы к мосту запустят одновременно с мостом. Двухпутные дороги свяжут его с сетью дорог на материке и полуострове. Подходы с керченской стороны введут в эксплуатацию в два этапа. Основная часть будет готова в конце текущего года - для запуска движения составов, обеспечивающих пассажирские перевозки. Вторым этапом - в июне 2020 года - на мосту и подходах откроется грузовое движение», - сообщили в **Минтрансе**.

Археологи Российской академии наук (РАН) ранее отмечали, что аналогов сельской усадьбы такой площади, сложности и такой хорошей сохранности нет не только в Крыму, но и во всем Причерноморье.

Памятник находится на Керченском полуострове, в западной части Боспорского царства. «Это далекая окраина эллинского мира, но здесь мы видим в самом лучшем проявлении опыт античного градостроительства. У того, кто строил эту усадьбу, были не просто большие, а очень большие материальные возможности. Предположительно, это даже не представитель социальной имущественной верхушки, а, скорее, член правящей царской династии или вообще сам царь Боспора», - говорил доктор исторических наук, заведующий отделом полевых исследований Института археологии РАН Александр Масленников.

Уникальность этого поселения - в очень высоком уровне строительного дела.

Предполагается, что комплекс мог функционировать на протяжении 150 лет и, как минимум, дважды перестраивался под влиянием природных факторов или из-за смены владельца и функции поселения.

«Не исключено, что в какое-то время первоначально единая очень крупная вилла была разделена на две смежные усадьбы», - предполагает специалист Института археологии РАН Семен Ермолин.

Крымский мост протяженностью 19 километров является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября.

Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ПЛАНКУ ДЕМПФЕРА ДЛЯ АВИАКЕРОСИНА С 48,3 ТЫС. ДО 40 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ТОННУ

Минтранс РФ предлагает снизить планку демпфирующего механизма для авиакеросина с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну, сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства.

«Министерство предлагает внести изменения в Налоговый кодекс РФ, предусматривающие снижение условного значения средней оптовой цены реализации авиационного керосина в 2019 году с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну. Это позволит задействовать демпфирующий механизм для предотвращения роста расходов авиакомпаний, связанных с ростом стоимости авиатоплива», - сказал представитель Минтранса.

Кроме того, добавил он, ведомство по-прежнему поддерживает позицию «о необходимости единовременной поддержки авиационной отрасли и возмещения авиакомпаниям части затрат за 2018 год, связанных с ростом стоимости авиатоплива в российских аэропортах». Размер необходимых субсидий он не уточнил. Ранее Минтранс предлагал выделить перевозчикам около 23 млрд руб., которые покрыли бы примерно половину их дополнительных расходов на топливо в 2018 году.

В июне в ходе «прямой линии» президент Владимир Путин поднял вопрос резко подорожавшего авиатоплива и, как следствие, аномального роста стоимости билетов. Он связал это с отсутствием авиакеросина в системе расчетов обратного акциза на нефть с демпфером, назвав это «явным упущением» и поручив правительству исправить ситуацию. С 1 августа механизм заработал: если экспортная стоимость авиатоплива с учетом таможенной пошлины и затрат на логистику превышает 48,3 тыс. руб. за тонну, перевозчики могут претендовать на субсидии из бюджета.

Но авиакомпании сочли установленную планку демпфера завышенной. На это, в частности, обращал внимание гендиректор «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) Виталий Савельев. «Это, безусловно, позитивный шаг. Но, на наш взгляд, параметры механизма рассчитаны только на стрессовый сценарий: уровень цен на топливо, с которого начинает рассчитываться компенсация авиакомпаниям, завышенный. Исходя из конъюнктуры 2018 года, механизм сработал бы только в 4 месяцах - когда были пики всплеска котировок и одновременно резкий рост курса доллара», - говорил Савельев в интервью «Интерфаксу».

По данным газеты «Известия», снизить планку демпфера до 40 тыс. руб. предлагает и Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Этот и другие сценарии, позволяющие стабилизировать финансовое состояние авиакомпаний, организация на прошлой неделе направила вице-премьеру Максиму **Акимову** и главе **Минтранса Евгению Дитриху**. В письме говорится: если бы с 1 августа заработал демпфер с планкой отсечения в 40 тыс. рублей, авиакомпании получили бы из бюджета около 5 млрд руб. и еще по 8-9 млрд руб. в последующие годы.

В письме также предлагается альтернативный вариант господдержки, о котором уже говорили в декабре 2018-го, - увеличить сумму налогового вычета на керосин, пишут «Известия». В этом случае возмещение авиакомпаниям вырастет с нынешних 3 тыс. до 7 тыс. рублей с каждой тонны топлива. Компенсацию части расходов на приобретение керосина авиакомпании получают с 2015 года.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/10/07/mintrans-podderzhal-mery-po-snizheniiu-cen-na-aviability.html>

<https://rns.online/transport/Mintrans-podderzhal-ideyu-kompensatsii-aviakompaniyam-chastizatrat-na-toplivo-2019-10-07/>

<https://tass.ru/ekonomika/6971192>

<https://1prime.ru/business/20191007/830385977.html>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА; 2019.10.08; АЭРОПОРТЫ ПОДНЯЛИ ШУМ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ; ОНИ НЕДОВОЛЬНЫ ПОДХОДОМ МИНТРАНСА К ПРИАЭРОДРОМНЫМ ТЕРРИТОРИЯМ

Международная ассоциация аэропортов (МАА) раскритиковала предложенный **Минтрансом** законопроект об установлении приаэродромных территорий (ПАТ). Документ должен разрешить многолетний конфликт между аэропортами, девелоперами и властями регионов, но, по мнению МАА, «только консервирует патовую ситуацию». Ассоциация выступает против пятилетней отсрочки на установление седьмой — самой крупной — подзоны приаэродромной территории, а также просит снять требование по выплата компенсации владельцам недвижимости. С тем, что документ требует доработки, согласны и девелоперы.

МАА направило на имя главы **Минтранса Евгения Дитриха** обращение с просьбой внести корректировки к законопроекту о ПАТ (есть у “Ъ”). Этот документ должен урегулировать проблемы, возникшие в связи с исполнением закона, принятого в 2017 году, по которому ПАТ решено было разделить на семь подзон, строительство в которых регламентируется в зависимости от близости к аэропорту. Самая большая подзона — седьмая, где действуют ограничения по уровню шума от самолетов, в ней можно строить жилье по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями. Однако на данный момент границы седьмой подзоны у подавляющего числа аэропортов не определены.

Минтранс в своем законопроекте предлагает отложить установление этой границы еще на пять лет, но МАА резко против. «Предлагаемая законопроектом отсрочка не решает конфликт, консервирует патовую ситуацию еще на пять лет»,— говорится в письме. Аэропорты выступают и против того, чтобы компенсировать ущерб владельцам недвижимости, которая окажется в границах ПАТ. «ПАТ устанавливается в публичных интересах (безопасность полетов, исключение негативного влияния на здоровье человека и окружающую среду). Оператор не является ни причинителем вреда, ни выгодоприобретателем установленных на ПАТ ограничений»,— отмечается в письме.

Также ассоциация против подхода **Минтранса**, согласно которому нужно рассчитывать размеры седьмой подзоны исходя из эквивалентного (среднего за сутки) уровня шума (сегодня уровень шума определяется исходя из максимальных значений). Исполнительный директор МАА Сергей Никотин отмечает, что, согласно расчетам

специалистов, граница седьмой подзоны исходя из эквивалентного уровня шума может быть больше, чем определенная по максимальному уровню. Адвокат московской коллегии адвокатов ГРАД Наталья Тарасова объясняет, что уровень допустимого шумового загрязнения сегодня определяется по своду правил защиты от шума, разработанных НИИ строительной физики РААСН. Его нормы и будут применяться, если положения о нормировании авиационного шума будут исключены из законопроекта **Минтранса**.

В **Минтрансе** не ответили на вопросы. В Росавиации не комментируют письмо.

В крупнейших московских аэропортах Шереметьево и Домодедово поддерживают позицию МАА. В Шереметьево, в частности, предлагают ввести специальный режим согласования строительства в пределах 30-километровой зоны до установления седьмой подзоны ПАТ. Во Внуково не ответили на вопросы, однако, по информации “Ъ”, гендиректор аэропорта Дмитрий Сапрыкин отправлял в **Минтранс** письмо с аналогичной МАА позицией. В нем указывается, что в планируемой седьмой подзоне Внуково уже проживает несколько миллионов человек, в отношении которых «не соблюдается законодательство о санитарно-эпидемиологическом благополучии, к сожалению, законопроект полностью игнорирует проблему».

В девелоперской группе «Самолет» также отмечают, что предложенные законопроектом **Минтранса** «положения о корректировке порядка и сроков утверждения подзон не решают в полном объеме ситуацию правовой неопределенности, существующую до установления приаэродромных территорий». Девелопер предлагает разработать отдельный нормативный документ для урегулирования требований по авиационному шуму.

Коммерческий директор девелоперского холдинга Sezar Group Ольга Барабанова отмечает, что сложно оценить законопроект **Минтранса** до презентации границ каждой из подзон ПАТ. «Девелопменту единые правила позволят однозначно трактовать перспективы и привлекательность участков на ПАТ, но важно, чтобы принимаемые нормативы не были избыточными», — считает она. Гендиректор уральской АПРИ «Флай Плэнинг» Владимир Савченков считает, что после изменения параметров шума строительство и реализация жилья вблизи аэропортов станет «головной болью девелоперов». По его мнению, привлекательность таких застроек значительно снизится, но плюсом станет сокращение времени согласования строительства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117991>

ТАСС; 2019.10.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 300 ВАКАНСИЙ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство платной трассы Москва - Казань позволит создать около 300 рабочих мест в сфере логистики и дорожно-транспортного хозяйства. Об этом ТАСС в понедельник сообщили в комитете по промышленной политике, науке и импортозамещению администрации Владимирской области.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов одобрил строительство двух участков трассы Москва - Казань.

«Строительство дороги даст мультипликативный эффект развития экономики: будет способствовать размещению заказов на предприятиях, выпускающих строительные материалы, добыче полезных ископаемых. В частности, дополнительно будет создано порядка 300 рабочих мест в сфере логистики, дорожно-транспортного хозяйства», - сказали в комитете.

Первые два участка трассы Москва - Казань войдут в транспортный коридор «Европа - Западный Китай». Вице-премьер РФ **Максим Акимов** сообщал в интервью ТАСС, что **Минтранс** и Министерство экономического развития разработали вариант строительства трассы Москва - Казань, разбитый на этапы. По нему до 2024 года планируется построить

дорогу от Москвы через Владимир до Арзамаса (это почти 350 км с предварительной оценочной стоимостью 185 млрд рублей) и сделать обход Казани (более 140 км стоимостью почти в 180 млрд рублей).

<https://tass.ru/ekonomika/6971880>

ТАСС; 2019.10.07; СЕВМОРПУТИ ДОБАВИЛИ УДОБРЕНИЙ

Северный морской путь впервые был использован для доставки минеральных удобрений группы «Акрон». Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, сообщили в компании.

«Товар был погружен в Усть-Луге и прошел через весь Северный морской путь. Пункт назначения – порты Китая», - отметили в группе «Акрон».

По новому логистическому маршруту в Китай было отправлено 23 тыс. тонн продукции. Данная поставка является первым в мире опытом доставки удобрений через Северный морской путь.

Как отметил Дмитрий Хабрат, вице-президент по внешнеэкономической деятельности «Акрона», новый маршрут сбыта сокращает логистические затраты, а также открывает новые возможности по доставке удобрений в страны Азиатского и Тихоокеанского региона за счет значительного сокращения срока нахождения груза в пути.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sevmorputi-dobavili-udobrenij>

ТАСС; 2019.10.07; КАМЕРЫ КОНТРОЛЯ СКОРОСТИ ПОЯВЯТСЯ НА САМЫХ ЗАГРУЖЕННЫХ ТРАССАХ ЛЕНОБЛАСТИ

Камеры для контроля скорости установят до конца 2019 года на самых загруженных региональных дорогах Ленинградской области, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе управления Ленинградской области по транспорту.

«Работы по установке камер для контроля скорости ведутся по заказу государственного казенного учреждения «Ленавтодор» на трассах «Парголово - Огоньки» (Выборгское шоссе), «Санкт-Петербург - завод им. Свердлова - Всеволожск», Колтушском шоссе, «Санкт-Петербург - Морье» (Дорога жизни) и «Зуево - Новая Ладога». Завершить установку камер планируется до конца 2019 года», - отметил собеседник агентства.

Также в рамках эксперимента, на протяжении около двух километров трассы «Парголово - Огоньки» в черте Сертолово дорожники установили 647 сигнальных столбиков на осевую линию разметки, что поможет водителям четко видеть поток встречного транспорта и предотвратить возможные аварии.

Работа по снижению количества мест с большой концентрацией ДТП ведется в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». До конца 2019 года планируется обезопасить 20 участков на 13 дорогах с наиболее интенсивным движением во Всеволожском, Волосовском, Волховском и Ломоносовском районах: на этих участках нанесут шумовые полосы, установят дополнительные знаки и светофоры.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kamery-kontrolya-skorosti-poavatsa-na-samyh-zagruzennyh-trassah-lenoblasti>

ТАСС; 2019.10.07; ВЛАСТИ ГОТОВЫ НАПРАВИТЬ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОДОРОГИ В ПОЛЕССК ПОД КАЛИНИНГРАДОМ

Власти Калининградской области готовы направить 1,4 млрд рублей на капитальный ремонт участка автодороги Калининград - Полесск протяженностью 22 км в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Объявлен прием заявок на участие в электронном аукционе на право заключения контракта, сообщила в понедельник пресс-служба областного правительства.

По сумме это одна из самых крупных закупок в Калининградской области в 2019 году по всем проектам. Торги намечены на 23 октября.

«Начальная стоимость контракта составляет 1 млрд 437 млн 137 тыс. рублей. Заявки на участие в аукционе принимаются до 23 октября 2019 года», - говорится в сообщении пресс-службы.

Контракт предполагает укрепление участка автотрассы, обустройство наружного освещения, автобусных остановок, перекладку водопровода. Все работы должны быть завершены до 31 августа 2022 года. Общая сумма контракта может снизиться по результатам аукциона, рассчитывают в областном правительстве.

По данным областного министерства развития инфраструктуры, в рамках национального проекта в регионе до 2024 года планируется привести в нормативное состояние 850 км региональных и порядка 50 км местных дорог. На реализацию проекта до 2024 года будет направлено порядка 19 млрд рублей. Это трансферты из федерального бюджета в размере 4,4 млрд рублей, доходы от акцизов на сумму 7,7 млрд рублей, средства регионального бюджета - 6,4 млрд рублей, местных бюджетов - порядка 160 млн рублей.

В региональном министерстве выразили уверенность в выполнении обязательств по проекту. С 2017 года область участвовала в федеральном приоритетном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», который был успешно реализован: за два года были отремонтированы улицы и дороги общей протяженностью более 247 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-gotovy-napravit-14-mlrd-rublej-na-remont-avtodorogi-v-polessk-pod-kaliningradom>

ТАСС; 2019.10.07; ОБЩЕСТВЕННИКИ НАЗВАЛИ САМЫЙ ТЕМНЫЙ ГОРОД РОССИИ

Члены межрегионального общественного движения «Убитые дороги» назвали Ульяновск городом с самым плохим освещением улиц в России по итогам инспекции, проведенной в 2019 году во всех регионах РФ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил в понедельник ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер движения Александр Васильев, который также является участником общественно-делового совета по реализации **нацпроекта**.

«Ульяновск - город с самым плохим городским освещением. Там вообще не горит свет: ни на перекрестках, ни на оживленных участках дорог, не было света и на нерегулируемых пешеходных переходах. А на все наши замечания власти говорили: «Не может быть, должно было гореть». Отсутствие освещенных дорог - это серьезная проблема для безопасности и водителей, и пешеходов», - сказал Васильев, добавив, что низкая освещенность дорог также отмечается в Севастополе.

Депутат отметил, что по итогам инспекции замечен «реальный перекосяк» в действиях региональных властей при реализации **нацпроекта**.

«Все сводится к обеспечению ровности дороги, а разметка и освещенность уходят на второй план. То есть власти в регионах, исполняя указ президента, стремятся увеличить количество отремонтированных дорог, но при этом забывают о безопасности. А потом все начинают понимать, что без разметки и уличных фонарей на дорогах начинается хаос, увеличивается число наездов на пешеходов. Поэтому нужно в программе ремонта дорог по **нацпроекту** закрепить количество мероприятий, которые нужно провести при ремонте: не только поменять асфальт, но и нанести качественную разметку и установить освещение», - резюмировал лидер общественного движения.

По словам Васильева, оценка состояния дорог началась с Севастополя в апреле и завершилась в октябре. Качество магистралей оценивали активисты «Убитых дорог» совместно с экспертами ведущих автодорожных вузов страны. Они проверили более 1,5 тыс. дорог. Рейд был проведен в рамках проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obsestvenniki-nazvali-ulanovsk-samym-temnym-gorodom-rossii-iz-za-otsutstvia-osvesenia>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2019.10.07; РЖД: В 2018 ГОДУ ЗАВЕРШЕНА ИНТЕГРАЦИЯ МЦК С ГОРЬКОВСКИМ НАПРАВЛЕНИЕМ

Стоимость мероприятий по развитию Центрального транспортного узла составляет 529,9 миллиарда рублей. Об этом на заседании Совфеда рассказал первый заместитель начальника центра **РЖД** по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Дмитрий Шулянский.

В Совете Федерации прошло заседание Временной комиссии палаты по осуществлению парламентского контроля за ходом реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части транспортной инфраструктуры. В рамках заседания, в котором приняли участие сенаторы, представители **Минтранса** и других профильных ведомств, обсуждалась реализация федеральных проектов «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Коммуникации между центрами экономического роста».

«3 июня 2019 года **Министерством транспорта РФ** утверждена программа развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла (ЦТО) до 2024 года», - сообщил представитель **РЖД**.

Сообщается, что эта программа была предварительно одобрена **РЖД**, правительствами Москвы и Московской области.

«Объем финансирования мероприятий, вошедших в программу, оценивается в 529,9 миллиарда рублей. В том числе 203,8 миллиарда рублей из средств **РЖД**, 165,2 миллиарда из средств федерального бюджета и 169 - из средств правительства Москвы», - продолжил Шулянский.

Разработан сетевой план-график реализации развития ЦТО и определены реперные точки выполнения основных пунктов программы, сообщил он.

«В текущем году уже завершены работы по интеграции Московского центрального кольца и Горьковского направления, Рижского и Ярославского направлений», - заключил Шулянский.

<https://www.pnp.ru/social/rzhd-v-2018-godu-zavershena-integraciya-mck-s-gorkovskim-napravleniem.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.07; СОБЯНИН: ДОЛЖНЫ УСПЕТЬ ОТКРЫТЬ ПЕРВЫЕ ДВЕ ЛИНИИ МЦД В ЭТОМ ГОДУ

Подготовка к открытию двух первых линий Московских центральных диаметров идет по графику, строительство завершится уже в этом году. Об этом рассказал мэр столицы Сергей Собянин в интервью «Вечерней Москве».

«Утверждены тарифы на проезд, благодаря которым москвичи будут экономить до 50 процентов, а жители Подмосковья - до 75 процентов на поездках по МЦД с пересадками на метро, - подчеркнул мэр.

По словам Собянина, в настоящее время ускоренными темпами идет ремонт станций и благоустройство прилегающих к ним территорий на всей протяженности маршрутов Одинцово - Лобня и Нахабино - Подольск. Кроме того, буквально на днях на Белорусском вокзале появились новые пригородные платформы для удобства пассажиров МЦД.

Мэр рассказал, что по маршруту наземного метро будут следовать поезда «Иволга» первой и второй серии, они уже получены. По путям они будут ходить в смешанном режиме с уже действующими электричками.

<https://rg.ru/2019/10/07/reg-cfo/sobianin-dolzhen-uspet-otkryt-pervye-dve-linii-mcd-v-etom-godu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РФ И ЛАТВИЯ СОГЛАСОВАЛИ ДОПРАЗРЕШЕНИЯ НА ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2019Г И КВОТУ НА 2020Г

Россия и Латвия договорились обменяться дополнительными разрешениями на грузовые автомобильные перевозки между странами на 2019 год, а также согласовали предварительную квоту разрешений на 2020 год, сообщил **Минтранс** РФ.

Решения были приняты на заседании смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок между РФ и Латвией 3-4 октября в Риге.

«Делегации договорились дополнительно обменяться разрешениями на 2019 год. Российские перевозчики получают 1 тыс. разрешений для двусторонних, транзитных и перевозок в/из третьих стран и 7 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок. Для латвийской стороны согласовано 1,5 тыс. дополнительных квот на грузовые двусторонние, транзитные и перевозки в/из третьих стран. Обмен дополнительными разрешениями произойдет до конца октября 2019 года», - говорится в сообщении российского ведомства.

«Обсудив результаты работы за 9 месяцев 2019 года, делегации согласовали предварительную квоту разрешений на 2020 год. Для обеспечения доставки грузов автотранспортом российская сторона получит 114 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов и 9 тыс. разрешений, которые будут действительны для двусторонних, транзитных и перевозок в/из третьих стран. При этом латвийским перевозчикам будет предоставлено 100 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов и 10 тыс. разрешений для двусторонних, транзитных и перевозок в/из третьих стран. Весь контингент перевозчики двух стран получают в ранее согласованном порядке до 15 декабря текущего года», - указано в сообщении.

RNS; 2019.10.07; В СБЕРБАНКЕ ДАЛИ ПРОГНОЗ ПО РОСТУ РЫНКА КАРШЕРИНГА И ТАКСИ В РОССИИ

Рынок совместного использования транспорта в России, включая такси и каршеринг, к 2025 году вырастет в 2,7 раза по сравнению с 2018 годом — до 2 трлн рублей, считает старший аналитик Сбербанка по телекоммуникационному сектору, медиа и IT Светлана Суханова.

«Мы прогнозируем, что к 2025 году целевой рынок городского транспорта совместного использования (вкл. такси и каршеринг) в России достигнет примерно 2 трлн руб., а в 2018-2025 годах будет расти в среднем на 15% в год с 748 млрд руб в 2018 году», — говорится в комментарии аналитика.

По ее мнению, основной вклад в этот рост внесут замещение личного транспорта (623 млрд руб.) и замещение общественного транспорта (420 млрд руб.).

Согласно опросу банка от декабря 2018 года, сервисами по заказу такси онлайн пользуются 33% респондентов банка, что на 7 п.п. больше, чем годом ранее. Доля регулярных пользователей такси выросла на 4 п.п. — до 71% участников опроса. Активнее всего услугами такси через смартфон пользуются в Москве и в Санкт-Петербурге.

При этом самыми быстрыми темпами растет число заказов такси через смартфоны в крупных городах с населением 300–500 тыс. человек.

«Здесь доля тех, кто пользуется услугами такси через смартфон, увеличилась с 27% в декабре 2017 года до 43% в декабре 2018», — сообщили в банке. При этом доля клиентов такси, размещающих заказы онлайн, в городах-миллионниках составляет 54%.

Число пользователей такси, по мнению банка, растет за счет отказа от общественного транспорта. Кроме того, повышается популярность поездок на такси до аэропорта или железнодорожного вокзала, особенно в городах с населением свыше 1 млн человек.

<https://rns.online/transport/V-Sberbanke-dali-prognoz-po-rostu-rinka-karsheringa-i-taksi-v-Rossii-2019-10-07/>

RNS; 2019.10.07; В СОВФЕДЕ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ РАБОТАТЬ В ТАКСИ

Законопроект по регулированию рынка такси, который готовит рабочая группа временной комиссии Совета Федерации по развитию информационного общества, не будет включать норму о запрете на работу в такси для иностранцев, сообщила RNS председатель комиссии Людмила Бокова. Сейчас такая норма содержится в поправках ко второму чтению к законопроекту о регулировании рынка такси.

«Мы здесь такие жесткие исключения для себя не ставим... Иначе это будет противоречить евразийскому сотрудничеству», — сказала сенатор в ответ на вопрос RNS о том, будет ли в законопроекте прописана норма о возможности работы таксистами только гражданам РФ с российскими правами.

«Я думаю, что в осеннюю сессию мы все-таки внесем этот законопроект (в Госдуму — RNS), потому что он имеет высокую степень готовности», — добавила Бокова.

Она уточнила, что в ходе обсуждения законопроекта в рамках рабочей группы обсуждались вопросы безопасности такси, квалификации водителей, экологические вопросы и др.

Сейчас в Госдуме рассматривается другой законопроект по регулированию такси. К его второму чтению были подготовлены поправки, которые разрешают работать таксистами только гражданам РФ с водительскими правами российского образца. Соответствующий текст проекта разослал депутатам комитет Госдумы по транспорту и строительству. Документ ранее выложил в Facebook депутат Александр Старовойтов.

<https://rns.online/transport/V-Sovfede-vistupili-protiv-zapreta-dlya-inostrantsev-rabotat-v-taksi-2019-10-07/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РФ ПОДПИШЕТ КОНВЕНЦИЮ ООН ОБ ОБЛЕГЧЕННОМ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГРАНИЦ ПРИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ

Правительство РФ приняло решение подписать конвенцию Организации объединенных наций (ООН) об облегчении условий пересечения границ при международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа.

Соответствующее распоряжение от 30 сентября опубликовано на сайте кабинета министров. Конвенция, в частности, предусматривает упрощение контрольных операций в пассажирских поездах, проведение пограничного и таможенного контроля в поездах по новой технологии - непосредственно в пути, пропуск пассажирских поездов без остановки и сокращение времени всех видов контрольных операций на пограничных станциях, использование современных информационных технологий.

После подписания конвенция станет правовой основой для организации пассажирских железнодорожных перевозок в Евразии, позволит единообразно применять таможенные и пограничные процедуры на этом виде транспорта, упростит процедуру прохождения госграницы и повысит привлекательность этого вида транспорта, отмечается в сообщении.

Конвенция была открыта для подписания в апреле 2019 года. Однако после подписания документ подлежит ратификации в РФ, так как содержит правила, отличные от предусмотренных российским законодательством.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6969710>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ПАДЕНИЕ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ ПРОДОЛЖАЕТ ЗАМЕДЛЯТЬСЯ, НО ТЕМПЫ НЕВЕЛИКИ

Падение грузовых железнодорожных перевозок в РФ продолжает замедляться, но темпы этого замедления невелики, следует из материалов ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

По итогам января-сентября сокращение составило 0,7% (отправлено 1,052 млрд тонн), тогда как за 8 месяцев оно было на уровне 0,8%, за 7 месяцев - 1%. По итогам I полугодия было зафиксировано падение на 1,2%, за 5 месяцев - 0,6%. До этого отмечался рост. Правда, если в январе он составлял 1,3%, то по итогам двух месяцев 2019 г. он сократился до 0,7%, оставшись таким же и по результатам I квартала. В январе-апреле динамика была слабо положительной - «+0,2%».

Объемы железнодорожных перевозок грузов внутри страны в январе-сентябре сократились на 0,4%, составив 620,15 млн тонн (если по итогам января-апреля зафиксировано увеличение на 0,5%, то далее началось падение - по итогам 5 месяцев на 0,3%, I полугодия - на 0,8%, в январе-июле - на 0,6%, а январе-августе - на 0,5%).

Экспорт уменьшился на 1,2% (против -0,4%, -1,1%, -2,2%, -1,9% и -1,6% соответственно), до 356,5 млн тонн. Транзит вырос на 2,6%, но его доля невелика - 17,85 млн тонн. Импорт в январе-сентябре сократился на 1,4%, до 57,9 млн тонн.

Рост международных перевозок через порты страны по итогам девяти месяцев 2019 г. составил 2,4% (отправлено 242,3 млн тонн). При этом транспортировка грузов через сухопутные пограничные переходы сократилась на 5,3% (до 189,9 млн тонн).

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РОСТ Ж/Д ОТПРАВКИ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ ВНОВЬ УСКОРЯЕТСЯ ПОСЛЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ В СЕРЕДИНЕ ГОДА

Рост отправки грузов в морские порты РФ по железной дороге продолжает ускоряться после провала динамики в середине года.

Согласно сообщению ОАО «РЖД», в январе-сентябре 2019 года погрузка в этом направлении увеличилась на 2,5% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 228,2 млн тонн. В январе-августе увеличение составляло 2,2%, в январе-июле - 2%, в I полугодии - 1,8%, в январе-мае - 3,2%, в январе-апреле - 4,6%, в I квартале - 5%, в январе-феврале - 4,4%, в январе - 3,4%.

По итогам 9 месяцев 2019 г. отправка угля в порты выросла на 8% (до 116,1 млн тонн), в том числе в морские гавани юга РФ - на 31% (до 10,3 млн тонн), северо-запада страны - на 6,5% (до 41 млн тонн), Дальнего Востока - на 6% (до 64,8 млн тонн). Доля угля в структуре экспортного грузопотока в этом направлении превысила 48,3%, нефти - 26,3%, черных металлов - 8,7%, удобрений - 6,9%.

В целом отправка грузов в порты Северо-Запада по итогам 9 месяцев составила 96,8 млн тонн (+2,9%), юга - около 55,3 млн тонн (на 1,2% меньше, чем в том же периоде годом ранее), Дальнего Востока - 76,1 млн тонн (+4,8%).

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБНЫХ ГРУЗОВ ПО Ж/Д РФ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛИСЬ ПОЧТИ НА 23%

Перевозки хлебных грузов (зерно, комбикорма, крупа, мука и другие продукты перемола зерна) по железной дороге за январь-сентябрь 2019 года снизились на 22,9%, до 18,3 млн тонн против 23,7 млн тонн за аналогичный период прошлого года, сообщается в материалах ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), с которыми ознакомился «Интерфакс».

Так, международные перевозки снизились на 33,1%, до 9,5 млн тонн с 14,1 млн тонн годом ранее. В частности, перевозки на экспорт сократились на 35,9%, до 8,2 млн тонн с 12,7 млн тонн соответственно. Темпы перевозки импортных грузов снизились на 16,4%,

до 261,5 тыс. тонн с 313 тыс. тонн. Транзит упал на 5,2% - до 1,03 млн тонн с 1,087 млн тонн.

Внутренние перевозки стали меньше на 7,8% и составили 8,9 млн тонн против 9,6 млн тонн годом ранее.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА 2,5%, УГЛЯ - НА 0,5%

Перевозки черных металлов по сети РЖД в январе-сентябре 2019 года сократились на 2,5% по сравнению с аналогичным показателем годом ранее - до 70 млн тонн, говорится в материалах РЖД, с которыми ознакомился «Интерфакс».

При этом внутренние перевозки черных металлов составили 43,4 млн тонн, что на 7,5% превышает показатель января-сентября 2018 года. Международные перевозки сократились на 15,4% - до 26,6 млн тонн. Перевозки через порты снизились на 16,6% (до 17,5 млн тонн), через погранпереходы - на 13% (до 9 млн тонн).

Импорт черных металлов в РФ упал за 9 месяцев на 10,2% - до 3 млн тонн, а экспорт - на 16,4%, до 22,6 млн тонн.

Перевозки угля в январе-сентябре 2019 года сократились на 0,5% - до 300,1 млн тонн. Внутренние перевозки упали на 4,9%, составив 119,3 млн тонн. Международные перевозки увеличились на 2,6%, до 180,8 млн тонн. Импорт угля вырос на 4,3%, до 18,3 млн тонн, экспорт - на 2,3%, до 157,6 млн тонн.

Перевозки кокса за 9 месяцев сократились на 2,5% - до 8,1 млн тонн. Внутренние перевозки упали на 9,1%, составив 5,2 млн тонн. Международные перевозки увеличились на 12,2%, до 2,9 млн тонн. Импорт кокса снизился на 43,1%, до 54,4 тыс. тонн, экспорт - вырос на 14,7%, до 2,85 млн тонн.

КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.08; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ИЛИ СМЕРТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О ТОМ, ЧТО СТРОИТЬ СУДА В РФ НЕ ГОТОВО ДАЖЕ ГОСУДАРСТВО

Попытка правительства заставить бизнес строить флот в России приводит к анекдотическим коллизиям. Сейчас Минпромторг собирается ужесточить Кодекс торгового мореплавания (КТМ) так, чтобы каботаж, перевозки энергоресурсов, лоцманская и ледокольная проводка могли осуществляться только судами российской постройки. У участников рынка эта идея вызывает предсказуемые вопросы. И, как выяснило, не только у них.

Как заявил 7 октября в Госдуме замгендиректора «Росморпорта» Василий Стругов, в случае реализации идеи само государство не сможет получить девять дизельных ледоколов, поставка которых предусмотрена комплексным планом магистральной инфраструктуры. Он подчеркнул, что в России не производятся крупные дизельные двигатели, соответствующие экологическим требованиям, а также нет крупных серийных винторулевых колонок — ни механических, ни электрических. Не говоря уже о том, добавил господин Стругов, что стоимость строительства на верфях РФ будет на 20–25% выше, чем за рубежом.

Глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов в ответ заявил, что в РФ есть винторулевые колонки и дизельные двигатели. Но откровенно признал: «Другое дело, захочет или не захочет заказчик брать на себя этот риск, стать первопроходцем в том, что производится в РФ. Но кто-то должен стать. Наверное, частников было бы сложнее убеждать в этом... А уж вы, как государственная организация, наверное, могли бы с учетом всех имеющихся полномочий и прав принимать такие решения». Однако подведомственный Минтрансу «Росморпорт» тоже не захотел участвовать в таких «экспериментах» и попросил исключить суда для государственных нужд из поправок в КТМ.

Едва ли найдется более яркое свидетельство того, насколько сильно политика государства по импортозамещению в судостроении противоречит реальным возможностям такого импортозамещения. Если даже госструктуры, которые тратят на суда бюджетные деньги, не готовы идти на риск, то желание частного бизнеса уклониться от новых требований тем более объяснимо. Это уже удалось НОВАТЭКу в случае с перевозками сжиженного газа — компания добилась исключений для 26 танкеров. Логично предположить, что и другие крупные игроки с лоббистским ресурсом смогут добиться послаблений.

Но тогда тяжесть новых запретов ляжет на средних и мелких игроков, что в итоге приведет не к увеличению заказов на российских верфях, а к уходу компаний из бизнеса. Если, конечно, дело не закончится согласованным саботажем требований по локализации, чему в российской истории есть немало примеров. Может быть, лучше все-таки сделать требования по локализации, вероятно, неизбежные в условиях санкций, более реалистичными.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117738>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; НОВАТЭК МОЖЕТ ВНОВЬ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ПЕРЕВАЛКУ SHIP-TO-SHIP В НОРВЕГИИ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ НА COSCO

«НОВАТЭК» может вновь задействовать перевалку ship-to-ship (борт-в-борт) в Норвегии, сообщает Bloomberg со ссылкой на CFO компании Марка Джетвея.

Также рассматривается вариант возобновления перевалки в Мурманске. «Мы рассмотрим оба варианта», - сказал Джетвей в интервью агентству.

«Мы смогли выполнить все наши обязательства и доставить все те объемы, которые были у нас на заводе, несмотря на то, что не были полностью обеспечены судами», - отметил он.

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) организовал перевалку «борт-борт» в Норвегии, заключив соответствующий контракт с компанией Tschudi. Однако в конце 2018 года глава компании Леонид Михельсон заявлял, что на норвежских партнеров оказывается давление «со стороны западных партнеров».

Перевалка борт-в-борт в Норвегии понадобилась из-за того, что завод «Ямал СПГ» был запущен раньше срока, в то время как специальные танкера усиленного ледового класса Arc7 в количестве 15 единиц должны были быть поставлены к концу 2019 года.

Ранее торгующаяся на Нью-Йоркской фондовой бирже канадская компания Teekay LNG опубликовала сообщение о санкционных рисках для ее паритетного совместного предприятия с China LNG Shipping (Holdings) Limited (CLNG), которое владеет четырьмя СПГ-танкерами класса ледового класса Arc7 (еще два строятся), осуществляющими перевозку СПГ для проекта «Ямал СПГ».

CLNG и его СП теперь квалифицируются как «заблокированные лица» в связи с тем, что под санкции США подпал акционер CLNG с долей 50% - структура Cosco, объявила Teekay.

Cosco Shipping Tanker (Dalian) Co. и Cosco Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management Co. включены в SDN List за предполагаемое нарушение санкций, наложенных США на Иран, в частности, запрета на закупку иранской нефти. О введении этих санкций управление по контролю за иностранными активами Минфина США (OFAC) объявило 25 сентября 2019 года.

CLNG сообщила Teekay LNG, что активно занимается поиском быстрого решения этой проблемы.

Teekay LNG подчеркнула, что не вела операций с Ираном, не будет их осуществлять и не будет действовать в нарушение каких-либо торговых санкций. Однако из-за упомянутых выше событий и спровоцированной ими неопределенности Teekay LNG перенесла День инвестора, намеченный на 2 октября.

К настоящему моменту для «Ямал СПГ» построено 13 танкеров Arc7 из пятнадцати. Таким образом, значительная часть флота танкеров ледового класса, использующихся «НОВАТЭКом», находится под угрозой санкций.

Подобные танкеры необходимы, чтобы вывозить СПГ из Арктики по Северному морскому пути. Обычно ледовая обстановка в регионе позволяет ходить без использования ледоколов до ноября. «Ямал СПГ» также имеет флот конвенционных судов.

«НОВАТЭК», а также компании с его контролирующим участием, в том числе «Ямал СПГ», с 2014 года находятся под секторальными санкциями США, запрещающими американским лицам предоставлять компании финансирование сроком более, чем на 90 дней. С тех пор «Ямал СПГ» не привлекает финансирование в долларах.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; СОВКОМФЛОТ ПЕРЕДАЛ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» ТАНКЕР ДЛЯ ПРОЕКТА «НОВЫЙ ПОРТ»

ПАО «Совкомфлот» отправило новый арктический челночный танкер ледового класса Arc7 из Владивостока в акваторию Северного морского пути для работы в рамках проекта «Новый порт» (оператор - ПАО «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN)), сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии именная церемония судна в воскресенье.

«В состав флота РФ входит уникальное по своему техническому оснащению и характеристикам судно усиленного класса Arc7 «Михаил Лазарев». Незамедлительно после окончания церемонии и подъема флага РФ судно проследует в место своей работы в акваторию Северного морского пути, где будет выполнять задачи по перевозке народно-хозяйственных грузов в рамках проекта «Новый порт», - сообщил в ходе церемонии председатель совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк.

Танкер предназначен для перевозок сырой нефти с Обской губы.

Арктический челночный танкер ледового класса Arc7 - четвертое судно, построенное по заказу группы компаний «Совкомфлот» в ходе реализации долгосрочного контракта с компанией «Газпром нефть», и седьмое судно в серии арктических челночных танкеров для доставки сырой нефти с арктического нефтеналивного терминала «Ворота Арктики» в порт Мурманск.

Танкеры класса Arc7 спроектированы с учетом малых глубин Обской губы и климатических условий Арктики, их грузместимость вдвое больше, чем у танкеров класса Arc5. Суда Arc7 могут двигаться во льдах самостоятельно по каналу, предварительно подготовленному атомным ледоколом.

В феврале 2018 года «Совкомфлот» привлек в Сбербанке (МОЕХ: SBER) кредит на сумму \$106 млн сроком на 14 лет для строительства этого танкера.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; ГРУППА СИБАНТРАЦИТ СТАЛА ЯКОРНЫМ КЛИЕНТОМ ОТЭКО ПО ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ В ПОРТУ ТАМАНЬ

Группа «Сибантрацит» (структура группы Alltech Дмитрия Босова) стала якорным клиентом терминала навалочных грузов порта Тамань ООО «ОТЭКО-Портсервис» (входит в ГК «ОТЭКО») и отправила с него первые 120 тыс. тонн угля, сообщила пресс-служба ГК «Сибантрацит» в понедельник.

«Мы - стратегический партнер ОТЭКО по перевалке угля в порту Тамань и крайне заинтересованы в его развитии. Для нас данное сотрудничество открывает новые логистические пути и новые возможности для экспорта», - приводит пресс-служба слова владельца группы «Сибантрацит» Дмитрия Босова.

Судно дедвейтом 82 тыс. тонн с углем «Сибантрацита» ушло в понедельник из порта Тамань покупателям с выгрузкой в европейских портах. Ранее было отправлено судно во Вьетнам. Общий объем отгруженного на оба судна угля составил более 120 тыс. тонн.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.07; ВТБ ПРОДОЛЖИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ ОТЭКО В ПОРТУ ТАМАНЬ

ВТБ рассчитывает продолжить финансирование проектов группы ОТЭКО по развитию портового комплекса в Тамани, сообщает пресс-служба банка.

«Банк ВТБ является долгосрочным партнером проекта развития портово-индустриального парка группы компаний ОТЭКО. В 2018 году ВТБ открыл кредитную линию ОТЭКО для строительства угольного терминала стоимостью около 2 миллиардов долларов. Банк является единственным банком-кредитором данного проекта. ВТБ рассчитывает и в дальнейшем принимать участие в развитии порта Тамань, предоставляя финансирование для развития проекта», - отметили в пресс-службе, не уточнив параметры возможной финансовой поддержки.

Порт Тамань в Краснодарском крае, где реализует стивидорные проекты группа «ОТЭКО», в пятницу посетил президент РФ **Владимир Путин**. Владелец компании Мишель Литвак провел для главы государства экскурсию по объектам порта.

Как следует из материалов ОТЭКО к визиту президента РФ, в ближайшие планы компании входит начало строительства терминального комплекса по перевалке зерна проектной мощностью 14,5 миллиона тонн в год с возможностью дальнейшего увеличения мощностей до 30 миллионов тонн в год без остановки эксплуатации. Кроме того, ОТЭКО планирует «при наличии потребностей рынка и достаточной пропускной способности сети **ОАО «РЖД»** создать Таманский универсальный терминал проектной мощностью 30 миллионов тонн, где, в том числе, будут переваливать контейнеры.

<https://ria.ru/20191007/1559519373.html>

ТАСС; 2019.10.07; ТЕПЛОХОД «КОМЕТА» ЗА ЛЕТНИЙ СЕЗОН ПЕРЕВЕЗ В КРЫМУ 39 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Судно на подводных крыльях «Комета 120М», которое курсирует между Ялтой и Севастополем, перевезло за летний сезон около 39 тыс. человек - на 11% больше, чем планировалось, сообщил ТАСС в понедельник представитель концерна «Калашников».

В 2019 году «Комета» впервые работала четыре месяца: с 1 июня по конец сентября. Годом ранее «Комета» работала всего два месяца: август и сентябрь, было перевезено 22,2 тыс. пассажиров, загрузка судна составила 99%. Пока на воду спущено только одно судно такого типа.

«За период с июня по сентябрь 2019 года «Кометой» воспользовались около 39 тыс. пассажиров, это на 11% больше запланированных показателей. Спрос на перевозки стабильно высок, в пик сезона (июль-август) билеты распродавались полностью на несколько дней вперед», - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что за четыре месяца навигации было отменено 16% рейсов. Это происходило только из-за неблагоприятных погодных условий. «По техническим причинам ни один рейс не был отменен, что говорит о высоком качестве судна. В межнавигационный период будут производиться плановые регламентные работы», - добавил представитель компании.

Проект организации регулярных морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне реализуется концерном «Калашников» совместно с судостроительным заводом «Вымпел» по поручению президента РФ **Владимира Путина**.

Спуск первой «Кометы 120М» на воду прошел в Севастополе летом 2018 года, два месяца судно курсировало с загрузкой почти 100%. Первая «Комета» построена на заводе «Вымпел» в Рыбинске. Судно берет на борт 120 пассажиров, экипаж составляет пять человек. Благодаря использованию подводных крыльев его скорость достигает 35 узлов (около 65 км/ч). Судно может находиться до восьми часов в режиме автономного плавания. Вторая «Комета» на подводных крыльях выйдет на линию в Крыму в 2020 году.

<https://tass.ru/obschestvo/6970979>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.08; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ЗАКАЗАТЬ 23 САМОЛЕТА AIRBUS ЗА \$2,6 МЛРД; ПОЛУЧАТЬ ЭТИ ЛАЙНЕРЫ АВИАКОМПАНИЯ НАЧНЕТ В 2021 ГОДУ

«Аэрофлот» планирует взять в операционный лизинг на 12 лет 23 самолета нового поколения Airbus 320/321 neo, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на материалы сайта госзакупок. Будет проведено два конкурса: первый предполагает поставку восьми А321 neo, максимальная стоимость контракта – \$936,5 млн; второй – поставку 15 А320 neo, максимальный размер контракта – \$1,64 млрд. Поставки этих судов должны начаться в 2021 г.

Это крупнейший заказ «Аэрофлота» на лайнеры нового поколения, ранее в этом году он объявил конкурсы на поставку в лизинг на 12 лет девяти А320/321 neo, старт этих поставок запланирован на 2020 г.

Airbus 320/321 neo и Boeing 737 Max – это новейшие ремоторизированные среднемагистральные лайнеры, дающие до 15% экономии топлива по сравнению со своими предшественниками, Airbus 320/321 neo и Boeing 737 NG. «Аэрофлот» был последней из крупных российских авиакомпаний, которая заказала самолеты нового поколения. В предыдущие годы заказы на neo и Max разместили S7 Airlines (получила 19 neo и два Max), «Уральские авиалинии» (пока получили только два А320 neo), лоукостер «Победа» и Utair заказали Boeing 737 Max и ожидали старта их поставок в этом году. Но весь мировой парк 737 Max остановлен в марте после второй в течение нескольких месяцев катастрофы этого лайнера, все поставки прекращены.

Сейчас в парке «Аэрофлота» 164 среднемагистральных самолета, в том числе 117 Airbus 320/321 neo и 47 Boeing 737 NG. С учетом временных проблем программы Max баланс в парке «Аэрофлота» может на какое-то время сместиться в сторону Airbus, говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Но корпорация Boeing обладает огромной финансовой и технологической мощностью, которая вся брошена на возобновление полетов Max, когда самолеты вернутся в воздух, Boeing будет быстро наверстывать упущенное, уверен он.

«Аэрофлот» ранее не заказывал новейшие иностранные самолеты, ссылаясь на то, что заказал российские МС-21, эта модель сейчас проходит сертификацию и должна стать прямым конкурентом neo и Max. «Аэрофлот» подписал контракт на поставку 50 МС-21 в 2019–2026 гг. (из-за переноса срока сертификации лайнера поставки сдвинуты на 2020–2027 гг.) и планирует заказать еще 35 шт.

Но в этом году правительственная комиссия по импортозамещению разрешила «Аэрофлоту» заказать 74 neo и Max. Все госкомпании с 2018 г. должны согласовывать с правительством ввоз в страну иностранной авиатехники дороже 1 млрд руб. «Наличие уже существующих твердых контрактов на 175 МС-21 дает нам загрузку производства практически до 2027 г., когда мы выйдем на годовой темп производства 70 МС-21, поэтому мы дали «Аэрофлоту» возможность закупить иностранные суда – Boeing или Airbus», – объяснял министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

Представитель «Аэрофлота» на запрос не ответил.

«32 neo, учитывая планы роста «Аэрофлота», – это не такой крупный заказ. Так как поставки МС-21 растянуты на семь лет и темпы поставок будут невелики, то заказ иностранных лайнеров не помешает освоению российского самолета», – говорит Фридлянд.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/07/813045-23-samoleta>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; АЭРОФЛОТ ЗАПЛАТИТ ДО \$52 МЛН ЗА 12-ЛЕТНИЙ ЛИЗИНГ КАЖДОГО ИЗ ДЕСЯТИ НОВЫХ SSJ-100

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) планирует объявить конкурсы на предоставление в 12-летний операционный лизинг десяти самолетов Sukhoi Superjet 100, следует из материалов компании, опубликованных на сайте госзакупок.

Максимальная стоимость в каждом случае - около \$52 млн. Все самолеты должны быть поставлены в 2019 году.

В настоящее время в парке «Аэрофлота» 49 «суперджетов» (до катастрофы в «Шереметьево» 5 мая их было 50). В сентябре прошлого года перевозчик подписал рамочное соглашение с «Объединенной авиастроительной корпорацией» на поставку еще ста SSJ-100 в 2019-2026 годах.

В конце сентября совет директоров «Аэрофлота» одобрил сделку 12-летнего лизинга пяти новых SSJ-100 со сроком поставки в IV квартале этого года. Лизингодатель будет определен «по результатам конкурентных закупочных процедур», сообщил перевозчик.

При этом в конце августа замгендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Андрей Чиханчин заявлял, что к концу 2019 года компания планирует получить десять SSJ-100 в рамках соглашения на 100 новых машин. «Сейчас мы активно обсуждаем контракт, на мой взгляд, мы на финальной стадии обсуждения. К концу года мы будем готовы принять 10 самолетов. Сейчас идет процесс согласования корпоративных процедур», - говорил Чиханчин в ходе телефонной конференции для инвесторов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.08; ПЕРЕВОЗКИ УШЛИ В ШТОПОР; СТРАХОВЩИКОВ БЕСПОКОИТ РОСТ АВАРИЙНОСТИ ВЕРТОЛЕТНОГО ТРАНСПОРТА

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 раненных 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 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.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; КАЗАХСТАН ПЛАНИРУЕТ ДОПУСТИТЬ НА СВОЙ РЫНОК "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" И "ПОБЕДУ"

Казахстан ожидает, что на его авиарынок в ближайшее время выйдут российские компании "Уральские авиалинии" и "Победа". Об этом сообщил министр индустрии и инфраструктурного развития Бейбут Атамкулов в понедельник на заседании правительства.

"Министерством принимаются меры по повышению привлекательности полетов в нашу страну, и ряд иностранных перевозчиков планируют выход на рынок Казахстана. В скором будущем ожидается приход таких авиакомпаний, как Qatar Airways, Emirates, China Eastern, "Уральские авиалинии", "Победа" и других", - рассказал Атамкулов, не уточнив сроки прихода этих авиакомпаний в Казахстан.

Он напомнил, что с 2017 года внедрен режим "открытого неба" в столице Казахстана. "За три года казахстанскими и иностранными авиаперевозчиками открыто 19 новых маршрутов, в том числе в Токио, Варшаву, Будапешт, Хельсинки и другие. Нарастает частота полетов действующих маршрутов в Лондон, Москву, Пекин, Стамбул. Планируются к открытию казахстанскими перевозчиками рейсы в такие крупные города, как Шанхай, Сингапур, Нью-Йорк", - пояснил министр.

Сейчас Казахстан имеет авиасообщение с 26 иностранными государствами по 99 международным маршрутам.

<https://tass.ru/ekonomika/6969364>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.07; NORDWIND С 30 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВОРОНЕЖА В ЕРЕВАН

Авиакомпания Nordwind Airlines начнет выполнять перелеты из Воронежа в Ереван с 30 октября, сообщает пресс-служба аэропорта Воронежа.

Рейсы будут выполняться раз в неделю по средам. Вылет из Воронежа запланирован на 15:45 мск, прилет в Ереван - в 19:15.

Летать по маршруту будут воздушные судна Embraer-190 с компоновкой салона на 110 кресел.

В настоящее время из Воронежа в Ереван рейсы выполняет армянская авиакомпания Aircompanу Armenia, которая также продолжит свою программу полетов.

[Вернуться в оглавление](#)