



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.09; ГЛАВУ МИНТРАНСА ПРИГЛАСЯТ ВЫСТУПИТЬ НА «ПРАВЧАСЕ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ДЕТСКИЙ ОМБУДСМЕН ПОПРОСИЛА МИНТРАНС ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КОМНАТАМИ МАТЕРИ И РЕБЕНКА	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.10; ЗАЯВОЧНЫЙ РЕМОНТ: ЖАЛОВАТЬСЯ НА ДОРОГИ РАЗРЕШАТ НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ; НОВЫЙ СЕРВИС ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ К КОНЦУ ГОДА.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.10.10; «ПЛАТОН» ГОТОВЯТ К НАВИГАЦИИ; В ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЯХ ОПАСАЮТСЯ РАСХОДОВ НА ПЕРЕДАЧУ ИНФОРМАЦИИ	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.10; КАЗАХСТАН СПЕШИТ ЗАБРАТЬ КОНТЕЙНЕРЫ; АСТАНА ПРОСИТ МОСКВУ ПРОДАТЬ «КЕДЕНТРАНССЕРВИС»	7
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.10; РАЗЛИВЫ НЕФТИ ПОДЕЛЯТ НА ВСЕХ; ГОТОВНОСТЬ ИХ УСТРАНИТЬ МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПОРТОВЫЙ СБОР	9
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.10; GEORGIAN AIRWAYS ПОДСЧИТАЛА УЩЕРБ ОТ ЗАПРЕТА ПОЛЕТОВ; КОМПАНИЯ СОБИРАЕТСЯ ОТСУДИТЬ У МИНТРАНСА РФ \$25 МЛН	10
ТАСС; 2019.10.09; GEORGIAN AIRWAYS ПОНАДОБИТСЯ ДО ДВУХ МЕСЯЦЕВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ИСКА ПРОТИВ РФ - ГЕНДИРЕКТОР	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.10; РОССИЯ ЗАЩИЩАЕТСЯ ОТ ЕВРОПЕЙСКИХ ЛОУКОСТЕРОВ; РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВВЕДЕН С ОГРОМНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ	12
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.10.10; ВОЗВРАЩЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ ГСМ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДОЛЖНО БЫТЬ НЕОБРЕМЕНИТЕЛЬНЫМ МЕХАНИЗМОМ	13
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.10; ДОРОГА НА АРМЕНИЮ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ИНВЕСТПРОГРАММА ЮКЖД НУЖДАЕТСЯ В КОНКРЕТИЗАЦИИ, СЧИТАЮТ В ЕРЕВАНЕ.....	16
ТАСС; 2019.10.09; РЖД И ПРЕМЬЕР-МИНИСТР АРМЕНИИ ОБСУДИЛИ НОРМАЛИЗАЦИЮ РАБОТЫ ЮЖНО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.09; У СУДОСТРОИТЕЛЕЙ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ВЫХОДА НА МИРОВЫЕ РЫНКИ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.10.10; РЕГИОНЫ СВЯЖУТ МАТРИЦЕЙ; ЗАКОНЫ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ ПОСТУПИЛИ В БЕЛЫЙ ДОМ	19
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.10.09; ЭКОДУКИ, РОБОТЫ И ЛЕГЕНДЫ: КАК СТРОИТСЯ ЦКАД	20
ТАСС; 2019.10.09; ССК «ЗВЕЗДА» СТАНЕТ КОЛЫБЕЛЬЮ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО ФЛОТА	22
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД К 2020 Г. ЖДУТ РОСТА ОТПРАВКИ УДОБРЕНИЙ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ	23

ТАСС; 2019.10.10; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОСНАСТИЛИ СИСТЕМАМИ КОНТРОЛЯ ЗА ПОГОДОЙ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДВУХУРОВНЕВУЮ РАЗВЯЗКУ НА ВЪЕЗДЕ В НИЖНИЙ НОВГОРОД ДО 2022Г24	
ТАСС; 2019.10.09; НОВОСИБИРСК ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 495 МЛН НА ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ К МОЛОДЕЖНОМУ ЧМ ПО ХОККЕЮ	24
ТАСС; 2019.10.09; ОБЪЕМЫ РЕМОНТА ДОРОГ В ТЮМЕНИ В 2019 ГОДУ УДВОИЛИСЬ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.10; ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС; МИНИСТР АЛЕКСАНДР КОЗЛОВ ОБ УСКОРЕННОМ РАЗВИТИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ	25
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.10.09; СТАРОВОЙТОВ: ПРЕДЛОЖЕНИЯ МИНТРАНСА ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НЕ ДОЛЖНЫ ПРИВОДИТЬ К ДВОЙНОЙ ФИНАНСОВОЙ НАГРУЗКЕ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РОССИЯ И КАЗАХСТАН НА ФОРМЕ В ОМСКЕ ОБСУДЯТ ПРОБЛЕМЫ С ГРУЗАМИ НА ГРАНИЦЕ - КАЗАХСТАНСКИЙ МИНИСТР	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ВОЛОШИН; 2019.10.09; НОВОРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ УДОСТОЕН ЗВАНИЯ «ЛИДЕР ОТРАСЛИ»	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА МАЛЬЦЕВА; 2019.10.10; МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ ТАКСОПАРКА; КАК РАЗВИВАТЬ РЫНОК ТАКСИ В МОСКВЕ	31
ТАСС; 2019.10.09; МОСТ-ДУБЛЕР НА ГРАНИЦЕ КУБАНИ И АДЫГЕИ ПОСТРОЯТ К КОНЦУ 2021 ГОДА	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - НЕДЕЛЯ - СЕВЕРО-ЗАПАД; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.09; ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС ГОТОВ. ЧТО ДАЛЬШЕ?; НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА ОТКРЫЛИСЬ ДОЛГОЖДАННЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО	35
ВЕСТИ ФМ; СЕРГЕЙ АРТЕМОВ; 2019.10.08; ТАКСИ СНОВА СТАНОВИТСЯ «НЕЛЕГАЛЬНЫМ» ВИДОМ ТРАНСПОРТА	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.10.09; В ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОМ НАПРАВЛЕНИИ; РАСШИРЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОТКРЫВАЕТ ДЛЯ ИНВЕСТИТОРОВ И ЭКСПОРТЕРОВ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2019.10.09; СЕМАФОРАМ - ЖЕЛТЫЙ СВЕТ!; НАЧАЛСЯ ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ ДО ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА	40
ТАСС; 2019.10.10; МИНСК ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В МОСКВУ ПО СИСТЕМЕ ДИНАМИЧЕСКОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ	41
ТАСС; 2019.10.09; САМЫЙ МОЩНЫЙ В РОССИИ ТЕПЛОВОЗ УСПЕШНО ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ НА БАМЕ	42
ПРАЙМ; 2019.10.09; СБЕРБАНК ПОЧТИ СОГЛАСОВАЛ С РЯДОМ КЛИЕНТОВ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПОКУПКИ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»	42
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ФАС РАЗРЕШИЛА «ДЕЛУ» КУПИТЬ 50% + 2 АКЦИИ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА С ПРЕДПИСАНИЕМ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; FESCO ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ КНР В КАЛУЖСКУЮ ОБЛАСТЬ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД ОТМЕЧАЮТ СОКРАЩЕНИЕ ЧИСЛА ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКАЗОВ, ВЛЕКУЩИХ ЗАДЕРЖКУ ПОЕЗДОВ	44

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД ХОТЯТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЗА СЧЕТ BIM-ТЕХНОЛОГИИ.....	45
ПРАЙМ; 2019.10.09; МИНФИН РФ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ВЕРФЕЙ ОСК - МИНПРОМТОРГ	45
ПРАЙМ; 2019.10.09; «РОСМОРПОРТ» ХОЧЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ОТКАЗ СУДА В ИСКЕ О РАСТОРЖЕНИИ АРЕНДЫ С НАХОДКИНСКИМ ПОРТОМ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ ПЯТИ ПРИЧАЛОВ ММТП	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ГРУППЫ UCL СДАЛА 6-Й СУХОГРУЗ И СПУСТИЛА НА ВОДУ 8-Е СУДНО ДЛЯ «НАВИС-1»	47
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; МОСКОВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ПРОДАСТ ЧАСТЬ АКТИВОВ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ДОЛГА - СОВЛАДЕЛЕЦ	47
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.09; БЕЗ ПИЛОТА В ГОЛОВЕ; КТО И КАК В БЕЛАРУСИ И РОССИИ ВЕДЕТ УЧЕТ ДРОНАМ?	48
ПРАЙМ; 2019.10.09; СУД 16 ОКТЯБРЯ ВЕРНЕТСЯ К ИСКУ О ВЗЫСКАНИИ С «ПУЛКОВО» 162 МЛН РУБ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ РЕКИ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; КРЕДИТОРЫ ЮТЭЙР ЖДУТ ОБНОВЛЕННУЮ ФИНМОДЕЛЬ КОМПАНИИ, СОГЛАСОВАННУЮ КРМГ - СБЕРБАНК	50
ПРАЙМ; 2019.10.09; ОБНОВЛЕННАЯ ФИНМОДЕЛЬ «ЮТЭЙР» ЛЯЖЕТ В ОСНОВУ ПЛАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ - СБЕРБАНК.....	50
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ ЗИМНИЕ РЕЙСЫ В ТАШКЕНТ И САМАРКАНД ИЗ «ЖУКОВСКОГО».....	51
ТАСС; 2019.10.09; ОБНОВЛЕННУЮ ВПП ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 960 М В АЭРОПОРТУ СОЛОВКИ ВВЕДУТ ДО КОНЦА НОЯБРЯ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ВЛАСТИ ХМАО МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ 2,6 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА НИЖНЕВАРТОВСКА.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РАСПИСАНИЕ АЭРОЭКСПРЕССОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ИЗМЕНИТСЯ ИЗ-ЗА РЕМОНТНЫХ РАБОТ	52

ПУБЛИКАЦИИ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.09; ГЛАВУ МИНТРАНСА ПРИГЛАСЯТ ВЫСТУПИТЬ НА «ПРАВЧАСЕ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

На одном из ближайших «правительственных часов» в Совете Федерации глава Минтранса Евгений Дитрих расскажет сенаторам о ходе реализации нацпроекта в транспортной сфере. Решение пригласить главу ведомства в палату Совфед принял на пленарном заседании 9 октября.

С инициативой пригласить главу Минтранса выступил Комитет Совета Федерации по экономической политике. Это решение поддержали сенаторы на пленарном заседании.

Планируется, что в рамках «правчаса» Дитрих расскажет о ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://www.pnp.ru/politics/glavu-mintransa-priglasyat-vystupit-na-pravchase-v-sovete-federacii.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ДЕТСКИЙ ОМБУДСМЕН ПОПРОСИЛА МИНТРАНС ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КОМНАТАМИ МАТЕРИ И РЕБЕНКА

Уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова обратилась в Минтранс с просьбой уточнить формулировку правил, ограничивающую доступ в комнаты матери и ребенка на объектах транспортной инфраструктуры родителям с двумя и более детьми.

«В адрес детского омбудсмена поступило обращение от многодетной матери, которая пожаловалась, что ее не пустили с детьми в комнату матери и ребенка в аэропорту, обосновав это действием правила посещения комнаты «один взрослый - один ребенок». При таком правиле пассажир, путешествующий с двумя и более детьми, не может воспользоваться данной услугой», - говорится в сообщении пресс-службы Кузнецовой в четверг.

В письме министру транспорта РФ Евгению Дитриху Кузнецова просит уточнить правила, чтобы избежать их двоякого толкования и устранить ограничения на допуск пассажиров с двумя и более детьми в комнаты матери и ребенка, а также довести соответствующую информацию до перевозчиков, отмечается в сообщении.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6979729>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.10; ЗАЯВОЧНЫЙ РЕМОНТ: ЖАЛОВАТЬСЯ НА ДОРОГИ РАЗРЕШАТ НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ; НОВЫЙ СЕРВИС ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ К КОНЦУ ГОДА

Россияне смогут пожаловаться на некачественные автодороги на портале госуслуг gosuslugi.ru. Сервис должен заработать в конце года, следует из протокола заседания проектного комитета, возглавляемого вице-премьером Максимом Акимовым. Пользователи получают возможность проконтролировать ремонт трасс по нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» — направить замечания, подкрепив их фотографиями. Подобные сервисы уже есть в регионах, но далеко не все они эффективны — бывали случаи, когда чиновники отчитывались перед руководством и жителями, ретушируя ямы на снимках, предупреждают эксперты. Поэтому разработчикам необходимо создать механизм контроля за дорожниками со стороны надзорных органов. Прогонят через портал

На портале госуслуг можно будет проконтролировать ремонт трасс в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. Такой функционал должен быть разработан Минкомсвязью при участии **Минтранса** и **Росавтодора**, говорится в протоколе заседания проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** от 25 сентября под председательством вице-преьера Максима **Акимова**. Копия документа есть у «Известий». Речь идет об участках дорог, включенных в проект **БКАД**.

— Минкомсвязи <.> обеспечить разработку функционала, позволяющего на основе геопозиционирования получать информацию о наличии в определенном радиусе участков дорог, включенных в **БКАД**, а также оценить ход работ и их результаты, в том числе посредством направления электронного письменного отзыва с приложением фотографий и геометкой, — говорится в протоколе.

Согласно документу, с 1 декабря он заработает в тестовом режиме для всех посетителей портала.

В **Минтрансе** переадресовали вопросы «Известий» в Минкомсвязь. В Минкомсвязи подтвердили, что в настоящий момент такая работа ведется ведомством совместно с **Минтрансом** и **Росавтодором**.

В секретариате Максима **Акимова** сообщили «Известиям», что основная цель проекта — создать интерактивный канал обратной связи с населением по **нацпроекту БКАД**. Для этого необходимо задействовать «Госуслуги», где зарегистрировано уже более 90 млн жителей.

— Любому человеку должно быть максимально удобно получать информацию о статусе ремонта на его улице в рамках **нацпроекта**. А в случае замечаний к качеству или срокам выполнения работ пользователь должен иметь возможность сообщить об этом заказчику — государству, — отметили в секретариате вице-преьера.

В **Росавтодоре** сообщили «Известиям», что в этом году в рамках **БКАД** из федерального бюджета регионам направлено 111,2 млрд рублей. На 8 октября в субъектах выполнено 84% запланированных работ по устройству дорожного покрытия, несколько регионов полностью завершили мероприятия.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Согласно **нацпроекту**, к 2024 году планируется отремонтировать 45 тыс. км региональных дорог и 30 тыс. км улиц.

Кроме того, на 10% планируется снизить долю федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Такие показатели вместе с другими мероприятиями **нацпроекта** должны привести к значительному сокращению мест концентрации ДТП и смертности в результате аварий. Финансирование **нацпроекта** из федерального бюджета за шесть лет составит 440,9 млрд рублей, со стороны регионов — 4,1 трлн рублей.

Все работы на улично-дорожной сети проводятся в соответствии с техзаданием, составленным на основе действующих нормативных документов, которых довольно много, рассказал «Известиям» член научно-технического совета **Росавтодора** Владислав Свежинский. Прежде всего это два ГОСТа — 2015 и 2017 годов, они отражают современные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения.

Без надзора не работает

В Федерации автовладельцев России (ФАР) уверены, что новый сервис на портале госуслуг будет полезен для автомобилистов. Замглавы ФАР Дмитрий Клевцов отметил, что на региональном уровне уже есть похожие сервисы — например, «Добродел» в Московской области и «Наш город» в столице.

— С точки зрения автомобилистов, таких сервисов должно быть больше. Это будет полезно и самому portalу госуслуг для его популяризации среди населения, — полагает он.

На портале «Добродел» есть восемь срочных категорий дорожных дефектов, которые должны устраняться за 24 часа, — аварийные ямы, дорожные знаки приоритета, светофоры, подтопление дорог, снег и наледь, открытые люки, аварийные опоры освещения, мусор на остановках общественного транспорта, рассказали «Известиям» в **минтрансе** Подмосковья. По остальным категориям жалоб работы проводятся в течение восьми дней. Всего в 2019 году по дорожному блоку на портале было зарегистрировано около 34,5 тыс. обращений, больше всего по поводу ям и выбоин на дорогах — свыше 15 тыс. Обращения также учитываются при долгосрочном планировании — наиболее проблемные участки (по которым поступает больше всего жалоб) попадают «шорт-лист» дорожников, так ежегодно формируется до 30% всей программы ремонта, отметили в областном **минтрансе**.

Дмитрий Клевцов, в свою очередь, напомнил о случаях «липовых» отчетов, например, на портале «Управляем вместе» в Пермском крае — чиновники выкладывали фото с якобы отремонтированными ямами, которые на самом деле ретушировали в графическом редакторе. На госуслугах контроль будет осуществляться на федеральном уровне, поэтому таких инцидентов не должно быть, добавил он.

Госуслуги — это всего лишь интерфейс для обращений граждан, вопрос в том, насколько жалобы будут действенными, возразил координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Необходимо обеспечить автоматический контроль за реакцией чиновников — сроками ответа и конечным результатом, то есть устранено ли нарушение, сказал он.

<https://iz.ru/929889/aleksandr-volobuev/zaiavochnyi-remont-zhalovatsia-na-dorogi-razreshat-na-saite-gosuslug>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.10.10; «ПЛАТОН» ГОТОВЯТ К НАВИГАЦИИ; В ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЯХ ОПАСАЮТСЯ РАСХОДОВ НА ПЕРЕДАЧУ ИНФОРМАЦИИ

Предложения **Минтранса** по передаче навигационной информации от пассажирских автобусов и грузового транспорта в систему «Платон» не нашли поддержки участников рынка. С замечаниями к законопроекту выступили автомобильные и морские перевозчики, а также Минкомсвязь. Бизнес, в частности, обеспокоен потенциальной финансовой нагрузкой, указывая, что документ не проясняет, потребуются ли затраты на новое оборудование и подключение к системе. В **Минтрансе** подчеркивают, что большинство ведомств уже согласовали проект.

Новая версия законопроекта **Минтранса** о подключении пассажирского и грузового транспорта к системе взимания платы «Платон» для передачи навигационной информации нуждается в детальной проработке и оценке регулирующего воздействия, говорится в отзыве Объединения автопассажирских перевозчиков (ОАП; включает 428 перевозчиков в 34 регионах). Письмо (копия есть у “Ъ”) направлено руководителю рабочей группы НТИ «Автонет» Александру Гурко.

Минтранс разрабатывает поправки к закону «О навигационной деятельности» в исполнение пунктов постановлений правительства об утверждении плана по устранению административных барьеров при реализации «дорожных карт» «Маринет» и «Автонет». 8 октября прошло заседание рабочей группы НТИ «Маринет» (включает представителей Объединенной судостроительной корпорации, группы Fesco и др.), ни один ее член не поддержал новую версию проекта, рассказал “Ъ” участник заседания и подтвердил пресс-секретарь Минкомсвязи Евгений Новиков. По его словам, документ будет направлен на оценку регулирующего воздействия Минэкономики без одобрения рабочей группы.

Как сообщал “Ъ” 11 июня, рабочая группа «Автонет» также не поддержала имевшуюся на тот момент версию документа. Представитель НТИ «Автонет» вчера отказался от комментариев.

В Минтрансе сообщили, что документ согласован с Минпромторгом, Минэкономки, Минфином, Минобороны, ФСБ, Росгидрометом, а замечания поступили от Минкомсвязи. Из проекта неясно, смогут ли перевозчики использовать существующее оборудование — систему ЭРА-ГЛОНАСС, отмечают в ОАП.

Также есть основания полагать, что подключение перевозчиков к системам и идентификация в них будут платными, что станет дополнительной нагрузкой, опасаются участники рынка. Сейчас оборудование системы ЭРА-ГЛОНАСС без учета монтажа может стоить 24–26 тыс. руб., на новые автомобили оно устанавливается на конвейере, указывает технический директор «СпейсТим» Михаил Постников. У грузовых компаний установлена система «Платон», они имеют возможность передавать информацию, но «непонятно, будет ли она подходить под новые правила», отмечает собеседник “Ъ” в одной из компаний в сфере грузоперевозок.

Большинство перевозчиков уже оснастили транспорт аппаратурой спутниковой навигации, отмечают в пресс-службе АО ГЛОНАСС. Реализация законопроекта потребует развития функционала «Платона», а на это потребуются средства не только из бюджета, но и от перевозчиков, кроме того, обязанность предоставления информации можно ввести только в отношении ГИС, которой «Платон» не является, добавляют в компании.

По мнению директора по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые линии» Александра Лашкевича, законопроект направлен на улучшение соблюдения дисциплины среди участников отрасли. Но оценить необходимые инвестиции пока нельзя, так как конкретики нет, согласен он. «Кроме того, нередко нововведения контролирующего характера сопровождаются штрафами, поэтому на стадии отладки процесса необходим переходный период, в частности, отсрочка введения штрафной системы», — уверен господин Лашкевич.

В операторе системы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» (по данным ЕГРЮЛ, 50% принадлежит структуре «Ростеха», 23,5% — Игорю Ротенбергу, 19% — Андрею Шипелову, 7,5% — Антону Замкову) подчеркивают, что компания накопила почти четырехлетний опыт по приему, обработке и хранению данных, а вся инфраструктура принадлежит государству. Если на уровне правительства будет принято решение о ее использовании, то «начнется обсуждение технических аспектов для реализации поставленной задачи», заверяет представитель «Платона».

<https://www.kommersant.ru/doc/4119474>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТКО; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.10; КАЗАХСТАН СПЕШИТ ЗАБРАТЬ КОНТЕЙНЕРЫ; АСТАНА ПРОСИТ МОСКВУ ПРОДАТЬ «КЕДЕНТРАНССЕРВИС»

Власти Казахстана просят РФ оперативно продать казахстанским железным дорогам принадлежащие «Трансконтейнеру» 50% местного оператора «Кедентранссервис». По информации “Ъ”, доля оценивается примерно в \$70 млн. Сделка может состояться до аукциона по продаже контрольного пакета самого «Трансконтейнера». Собеседники “Ъ” и эксперты считают, что Казахстан хочет избежать взаимодействия с будущим покупателем «Трансконтейнера», но удивляются, почему вопрос поднят так поздно, ведь актив уже учтен в оценке компании. Ее акции между тем продолжают рост, и на бирже цена контрольного превысила 60 млрд руб. при стартовой на аукционе в 36,16 млрд руб.

Как стало известно “Ъ”, «Трансконтейнер» может продать принадлежащие ему 50% в казахстанском операторе «Кедентранссервис» другому совладельцу актива — «Казахстан темир жолы» (КТЖ, железные дороги Казахстана). Об этом Дмитрия Медведева около месяца назад попросил премьер Казахстана Аскар Мамин, рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией. Ведомствами и ОАО РЖД предложение было встречено с

энтузиазмом, говорит он, и продажа может состояться еще до аукциона по контрольному пакету «Трансконтейнера», назначенного на 27 ноября.

Эпопея с «Кедентранссервисом» тянется с момента создания концепции Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), единого оператора контейнерного транзита для Казахстана, Белоруссии и России. Сейчас он функционирует без активов в виде ОТЛК ЕРА, но изначально предполагалось, что все стороны внесут в ОТЛК свои контейнерные и терминальные активы. Россия внесла контрольный пакет «Трансконтейнера» и «РЖД Логистику», но остальные страны не последовали ее примеру.

Продажа «Трансконтейнером» акций «Кедентранссервиса» КТЖ должна была стать одним из этапов создания ОТЛК. Сделку одобрили в феврале 2015 года, однако тогдашний крупный акционер «Трансконтейнера» — группа «Сумма» не согласилась с этим решением, и сделка не прошла. Как рассказывали “Ъ” тогда источники, было опасение, что Казахстан решит не продвигать ОТЛК, а консолидировать «Кедентранссервис», развивать его самостоятельно. Тогда стоимость актива оценивалась, по данным “Ъ”, в \$60 млн, в 2011 году «Трансконтейнер» покупал 67% «Кедентранссервиса» за \$69 млн (потом 17% выкупила КТЖ). По информации “Ъ”, сейчас обсуждается цена пакета примерно в \$70 млн.

В аппарате вице-преьера Максима **Акимова**, КТЖ, ОАО РЖД, «Енисей Капитале» (подконтролен структурам Александра Абрамова и Романа Абрамовича, владеет 24,5% «Трансконтейнера»), ВТБ (владеет 24,8%) от комментариев отказались. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что направили свою позицию в правительство для принятия дальнейших решений, но не пояснили, какова она.

Источники “Ъ” в отрасли подтверждают, что КТЖ имеет интерес к «Кедентранссервису». Один из них говорит, что казахстанская компания торопится успеть со сделкой до аукциона по «Трансконтейнеру». «Сейчас после очередного обновления команды в КТЖ у них резко вырос интерес к контейнерным перевозкам, — рассказал “Ъ” источник в железнодорожной отрасли Казахстана. — Поэтому логично, что такой интерес к активу существует». Более того, напоминает он, именно Аскар Мамин, который сейчас занимает пост премьера, в бытность главой КТЖ был инициатором возврата акций «Кедентранссервиса» в 2015 году. Еще один источник полагает, что КТЖ торопится, не желая потом поднимать этот вопрос с будущим покупателем контрольного пакета, которым точно будет не привычный партнер, ОАО РЖД.

«Трансконтейнер» покупал «Кедентранссервис» в рамках межгосударственных договоренностей как компания, подконтрольная государству, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. При продаже «Трансконтейнера» в частные руки, полагает он, Казахстан опасается остаться без всяких рычагов контроля над активом, поэтому хочет его консолидировать. Но странно, что продажа происходит в такие сжатые сроки, когда оценка «Трансконтейнера» для целей аукциона уже проведена, отмечает эксперт, и «Кедентранссервис» в ней учтен.

Стартовая цена 50% плюс 2 акций «Трансконтейнера» установлена на уровне 36,16 млрд руб. При этом рыночные котировки «Трансконтейнера» с 2016 года выросли почти вчетверо, и сегодня при цене 8,7 тыс. руб. за акцию на Московской бирже дают биржевую стоимость пакета 60 млрд руб. даже без премии за контроль. Впрочем, оценка «Трансконтейнера» строилась на доходном методе, а от учета биржевой стоимости отказались из-за небольшого free float (менее 0,1%) и низкой интенсивности торгов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4119401>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.10; РАЗЛИВЫ НЕФТИ ПОДЕЛЯТ НА ВСЕХ; ГОТОВНОСТЬ ИХ УСТРАНИТЬ МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПОРТОВЫЙ СБОР

«Морспасслужба» признала, что не может выполнить предписание ФАС и снизить цены за несение готовности по ликвидации разливов нефти в портах. Вместо этого предлагается повысить корабельный сбор, который платят все судоходные компании. Бункеровщики, жаловавшиеся в ФАС, в целом согласны с таким подходом, но требуют выполнения предписания. Эксперты предупреждают, что рост корабельного сбора может снизить привлекательность российских портов в условиях, когда с 2020 года объем бункеровки в РФ рискует упасть.

Минтранс может предложить включить плату за несение готовности по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН) в корабельный сбор, рассказал и. о. главы государственной «Морской спасательной службы **Росморречфлота**» («Морспасслужба») Андрей Хаустов. По его словам, выданное «Морспасслужбе» предписание ФАС снизить цены для бункеровщиков за несение готовности по ЛАРН «нереализуемо». Корабельный сбор собирает капитан порта со всех судов, которые заходят в порт, и из него предлагается финансировать несение готовности «Морспасслужбы» для бункеровочных компаний, пояснил господин Хаустов.

В начале 2015 года СРО «Российская ассоциация морских и речных бункеровщиков» (на долю ее членов приходится до 70% продаж судового топлива в РФ) пожаловалась в ФАС на то, что «Морспасслужба» безосновательно повышает цены за готовность ликвидировать разливы. Поводом стало повышение цены в Приморье с 2015 года в 15 раз. ФАС выдала «Морспасслужбе» предписание снизить цены, которое та безуспешно пыталась оспорить в суде. Предписание до сих пор не исполнено, несмотря на штрафы, неоднократно наложенные как на службу, так и на Андрея Хаустова. Летом вице-премьер **Максим Акимов** поручал проанализировать ситуацию (см. “Ъ” от 13 июня).

Как пояснил господин Хаустов, в большинстве случаев источник загрязнения не установлен, и «Морспасслужбе» приходится ликвидировать разливы за свой счет.

При этом 75% аварий происходят в портах. Он также добавил, что действующие платежи не покрывают расходов «Морспасслужбы» на ЛАРН и служба «уже принципиально ушла из порта Новороссийск, отдала его рынку, и услуга сразу выросла в цене». Господин Хаустов не исключил повторения подобного сценария в других портах.

Почему бункеровщики топлива не хотят оплачивать потенциальную ликвидацию разливов в **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что примут решение только по итогам детальной проработки вопроса. В ФАС выразили готовность рассмотреть «любые конструктивные» предложения **Минтранса** об организации конкурентного рыночного взаимодействия «Морспасслужбы» и участников рынка как в рамках исполнения предписаний, так и нормативных изменений.

Председатель совета Ассоциации бункеровщиков Владимир Сергеев сообщил, что в большинстве цивилизованных стран за несение аварийно-спасательной готовности судовладельцы платят незначительный (в среднем \$1 тыс. с судна) сбор. Поэтому, считает он, подход по увеличению портового сбора — правильное решение, которое полностью соответствует существующей практике. Господин Сергеев подчеркивает, что судно-бункеровщик выходит на бункеровку только с разрешения службы движения капитана порта, это жестко контролируемый процесс, и если происходит разлив, то его не утаишь. При этом бункеровщики и принимающие топливо суда имеют все обязательные страховки, а в каждом морском порту есть план ликвидации разливов, уточняет Владимир Сергеев. «Несправедливо, чтобы бункеровщики платили за всех», — говорит он. При этом бункеровщики все равно хотят, чтобы «Морспасслужба» выполнила предписание ФАС.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что, если предложение будет поддержано, корабельный сбор увеличится менее чем на 2%. Но любое повышение вызовет негативную реакцию в

судоходном сообществе, полагают собеседники “Ъ”. Сама идея ввести дополнительный сбор на оплату несения готовности ЛАРН обсуждалась и ранее, но была заблокирована. Надежда Малышева из PortNews отмечает, что с учетом вступления в силу в 2020 году экологических требований MARPOL по снижению выбросов серы, а также введения в апреле акциза на мазут перспективы существования российского рынка бункеровки весьма туманны. Российское бункерное топливо, вероятно, перестанет быть дешевым, и судоходные компании вряд ли будут его брать про запас, как сейчас, тогда объемы бункеровки и доходы бункеровщиков упадут, поясняет эксперт. Соответственно, объем услуг по ЛАРН может быть снижен, полагает Надежда Малышева. А любое повышение портового сбора, добавляет она, негативно сказывается на привлекательности российских портов и может привести к уходу грузовладельцев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4119432>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.10; GEORGIAN AIRWAYS ПОДСЧИТАЛА УЩЕРБ ОТ ЗАПРЕТА ПОЛЕТОВ; КОМПАНИЯ СОБИРАЕТСЯ ОТСУДИТЬ У МИНТРАНСА РФ \$25 МЛН

Грузинский перевозчик Georgian Airways готовит иск к российскому **Минтрансу** на \$25 млн за запрет на перевозки из Грузии в Россию в разгар летнего сезона. Компания отрицает как наличие задолженности \$800 тыс. за услуги аэронавигации в РФ, так и несоответствие нормам безопасности. Юристы считают, что иск будет подан в международный арбитраж. Эксперты говорят, что в последние годы аналогичных разбирательств не было, и считают перспективы грузинского перевозчика в споре туманными, так как найти формальные основания для запрета полетов — более чем решаемая задача для **Минтранса**, где отмечают, что долг перевозчика еще выше — порядка \$1 млн.

Грузинская авиакомпания Georgian Airways в течение двух месяцев подготовит исковое заявление к российскому **Минтрансу** с требованием возместить \$25 млн (около 1,6 млрд руб.) убытков, сообщил 9 октября генеральный директор компании Роман Бокерия в интервью телеканалу «Маэстро». Финансовые потери возникли после запрета министерства для грузинских перевозчиков летать в Россию.

В июне после массовых протестов в Тбилиси против российской внешней политики президент **Владимир Путин** запретил российским перевозчикам летать в Грузию для «обеспечения безопасности российских граждан». Сухопутная и морская границы с Грузией при этом остались открытыми. Позже **Минтранс** ввел запрет на полеты для грузинских авиакомпаний, обосновав решение их задолженностью за аэронавигационное обслуживание в России в размере \$800 тыс. и несоответствием грузинских компаний Georgian Airways и MyWay Airlines требованиям авиационной безопасности.

В интервью господин Бокерия заявил, что **Минтранс** РФ допустил ошибку. «Они назвали две причины, по которым запретили нам полеты. Ни одна из причин не является реальной. В юридическом разрезе мы полностью вправе потребовать компенсацию за тот огромный финансовый ущерб, который был нанесен нам», — заявил он.

Как рассказывал “Ъ”, компенсации за запрет перевозок в высокий летний сезон ждут также российские авиакомпании, летавшие в Грузию: «Аэрофлот», «Победа», S7, «Уральские авиалинии», Red Wings, Smartavia. Вице-премьер **Максим Акимов** летом говорил, что убытки российских компаний будут компенсированы из бюджета. При этом господин **Акимов** подчеркивал, что речь идет конкретно о компенсации убытков — возмещать упущенную прибыль в правительстве не намерены. Оценки ущерба у российских компаний существенно ниже, чем у их грузинских коллег: S7 оценивала потери в 600 млн руб., «Победа» — в 500 млн руб., Red Wings — в 200 млн руб.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что объем долга Georgian Airways за аэронавигационное обслуживание составляет порядка \$1 млн.

«Подобные меры по запрету полетов применяются во всех случаях, когда у авиаперевозчиков возникает задолженность за аэронавигационное обслуживание,— говорят в **Минтрансе**.— Прежде чем говорить о конкретных недостатках, необходимо ознакомиться с программой грузинской стороны по обеспечению авиационной безопасности». Таковой, говорит собеседник “Ъ” в отрасли, у Грузии нет.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что в последние годы иностранные авиаперевозчики не подавали иски к российским транспортным властям. Ранее конфликтные вопросы решались переговорами авиационных властей договаривающихся государств. Основанием для допуска авиакомпаний к полетам в пункты назначения на территории России служат международные соглашения о воздушном сообщении, заключаемые между странами. Эксперт отмечает, что для **Минтранса** найти формальные и не нарушающие законодательства основания для ограничения полетов — задача вполне решаемая.

Советник РВ Legal Николай Строев отмечает, что успех в споре зависит от обоснованности требований истца и правильного выбора юрисдикции.

Россия с высокой долей вероятности будет оспаривать компетенцию суда по данному спору. Обычно подобные разбирательства длятся годами»,— подчеркивает юрист.

Юрист компании «Глазунов и Семенов» Валерий Глазунов говорит, что оценить правомерность действий сторон сложно, так как их позиции противоречат друг другу; предварительные выводы можно будет делать после подачи иска в суд. «Учитывая экономическую составляющую спора, полагаем, что допустимо обращение в международный арбитраж»,— полагает он.

Управляющий партнер юридической компании Dealex Виктор Рассохин говорит, что случаи, когда авиакомпании удавалось возместить убытки после запрета полетов над территорией какой-либо страны, неизвестны. «Для удовлетворения иска истец должен доказать в суде наличие причинно-следственной связи между решением **Минтранса** и фактом возникновения убытков, а само решение является необоснованным, то есть у авиакомпании отсутствуют нарушения и долг за услуги аэронавигации»,— сказал юрист. Господин Рассохин добавил, что юридических оснований для компенсации ущерба российским авиакомпаниям нет: вопрос — полностью на усмотрение Белого дома.

<https://www.kommersant.ru/doc/4119443>

ТАСС; 2019.10.09; GEORGIAN AIRWAYS ПОНАДОБИТСЯ ДО ДВУХ МЕСЯЦЕВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ИСКА ПРОТИВ РФ - ГЕНДИРЕКТОР

Грузинской авиакомпании Georgian Airways («Джорджиан эйруэйз») понадобится от одного до двух месяцев для подготовки иска против Министерства транспорта РФ в Европейский суд по поводу взыскания 25 млн долларов из-за запрета прямых полетов. Об этом в среду заявил генеральный директор авиакомпании Роман Бокерия в интервью грузинской телекомпании «Маэстро».

«Наши как грузинские так и американские юристы уже вчера начали работать над этой темой (подготовкой иска - прим. ТАСС). Мы рассматриваем все возможности для ускорения процедур и форсированного продвижения вопроса. Я думаю, нам понадобится от одного до двух месяцев для подготовки самого иска и его дальнейшего представления в суд», - сказал Бокерия.

По его словам, 22 июня **Минтранс** ввел запрет на полеты для грузинских компаний из-за задолженности в 800 тыс. долларов перед российской аэронавигационной службой, а также из-за того, что авиакомпания не удовлетворяет критериям авиационной безопасности. Бокерия считает претензии российской стороны ошибочными и необоснованными. «Это является ошибкой, которую допустило **министерство транспорта** России. Они назвали две причины, по которой запретили нам полеты. Ни одна из причин не является реальной. В юридическом разрезе мы полностью правы

потребовать компенсацию за тот огромный финансовый ущерб, который был нанесен нам», - заключил он.

Georgian Airways во вторник распространила заявление о том, что собирается подать иск против **Минтранса** РФ с целью возмещения ущерба, нанесенного компании из-за отмены полетов.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.10; РОССИЯ ЗАЩИЩАЕТСЯ ОТ ЕВРОПЕЙСКИХ ЛОУКОСТЕРОВ; РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВВЕДЕН С ОГРОМНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ

Российские авиакомпании предлагают **Минтрансу** разрешить иностранным конкурентам полеты из Санкт-Петербурга в режиме открытого неба только в города не ближе 200 км к тем, куда уже летают из Санкт-Петербурга российские перевозчики. Об этом «Ведомостям» рассказали сотрудники трех авиакомпаний и человек, близкий к **Минтрансу**.

Режим открытого неба, который правительство планирует установить для Санкт-Петербурга, позволит летать в «Пулково» любым иностранным авиакомпаниям независимо от страны их регистрации и с любой частотой. Сейчас воздушное авиасообщение России с другими государствами регулируется двусторонними соглашениями, в них оговорены допустимые маршруты между двумя странами, количество перевозчиков с каждой стороны и максимальное количество рейсов. Поэтому летать в Россию авиакомпании могут только из страны своей регистрации. Это считается главной причиной, почему на российский рынок не выходят ведущие европейские лоукостеры – ирландская Ryanair, британская EasyJet и Norwegian. В Москву летает четвертый европейский лоукостер – Wizz Air: из Будапешта и Лондона (его «дочка» Wizz Air UK).

Компания «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС; концессионер аэропорта «Пулково») просит правительство установить режим открытого неба в Санкт-Петербурге для 33 стран Европы. По расчетам концессионера, это даст «Пулково» дополнительно 5,9 млн пассажиров к 2025 г. В 2018 г. аэропорт принял 18,1 млн человек. В случае установления открытого неба полеты в Санкт-Петербург готовы начать Ryanair, EasyJet и Wizz Air, рассказывал сотрудник ВВСС.

Минтранс поддерживает введение открытого неба именно с такими ограничениями в 200 км, утверждают собеседники в двух авиакомпаниях и человек, близкий к **Минтрансу**. Министерство против полной либерализации и будет выступать за ограничения в том или ином виде, говорит сотрудник третьей авиакомпании и человек, близкий к **Минтрансу**. Открытое небо устанавливается решением правительства. Курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов** также поддерживает ограничения, уверяет один из собеседников.

Ограничение в 200 км серьезно нарушило бы планы ВВСС. Аэропорт планировал к 2025 г. за счет открытого неба привлечь больше всего дополнительных пассажиров из Германии – 514 000. Но авиакомпания «Россия» («дочка» «**Аэрофлота**») летает из Санкт-Петербурга в четыре крупных немецких города – Берлин, Мюнхен, Гамбург и Дюссельдорф. К последнему слишком близко расположен Франкфурт, который тоже будет недоступен для открытого неба. Вторая по размеру ставка у ВВСС была на Францию – 496 000 дополнительных пассажиров. «Россия» летает из «Пулково» в Париж, а S7 – в крупнейший город Лазурного берега Ниццу. Из Великобритании аэропорт ждал прибавку 375 000, но «Россия» летает в Лондон. Из Италии ожидалось дополнительно 357 000 пассажиров, «Россия» уже летает в Рим и Милан, а S7 – в Верону. Испания могла бы принести 343 000 человек, но в Барселону летают все те же «Россия» и S7. Аналогичным образом заблокированными могут оказаться Австрия, Швейцария и Греция. Из Санкт-

Санкт-Петербурга российские авиакомпании не покрывают Скандинавию и города Восточной Европы (кроме Праги, куда также летает «Россия»).

«В настоящее время по данным вопросам идут переговоры. До достижения финальных договоренностей комментировать преждевременно», – заявил представитель ВВСС.

«Такие ограничения серьезно снизили бы возможности для лоукостеров. Хотя для Wizz Air, которая очень хорошо работает в Восточной Европе, проект все равно был бы интересен», – полагает аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова. Введение в Санкт-Петербурге открытого неба без ограничений всерьез ударило бы не только по «России», но и по самому «Аэрофлоту», уверена она: национальный перевозчик летает из «Пулково» только в Москву, зато получает большое количество трансферных пассажиров на свои рейсы из «Шереметьево». По грубым оценкам, до 25% желающих улететь из Санкт-Петербурга – неважно, за рубеж или в другой город России – в итоге летят до Москвы, сначала добираясь до столицы поездом или самолетом, ведь маршрутная сеть крупнейших авиакомпаний из Москвы несравнимо шире, говорит Сахнова.

«Мы в целом не против снятия ограничений для воздушного сообщения, – замечает президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун. – Но необходимо всесторонне и взвешенно просчитать последствия, будет ли этот шаг во благо жителей Санкт-Петербурга, если в итоге доступ на международный рынок для российских авиакомпаний будет ограничен из-за неравной конкуренции. Кто-то доказал, что существует большой неудовлетворенный спрос на международные перевозки из Санкт-Петербурга? Или что российские авиакомпании массово не используют доступные международные частоты из Санкт-Петербурга? Вообще, авиасообщение идеально развивать на условиях паритетности, но для России режим открытого неба не установила ни одна европейская страна».

Европейские лоукостеры выдавили бы российские авиакомпании с рынка международных перевозок из Санкт-Петербурга, уверены сотрудники двух авиакомпаний. А международные перевозки в целом для российских авиакомпаний прибыльны, тогда как внутрироссийские – убыточны, добавляет один из них. Надо как минимум ограничить полеты европейских лоукостеров в рамках открытого неба в пункты массового туризма россиян, этот проект призван развивать въездной туризм, лоукостеры должны возить в Санкт-Петербург иностранцев, говорит сотрудник российской авиакомпании.

«Представление о том, что любой билет на Ryanair или EasyJet можно купить за несколько десятков евро, – миф. Если вы студент и вам через полгода лететь налегке к родителям, вы купите билет дешево. А если лететь через неделю, цена будет сопоставима с ценами классических перевозчиков», – отмечает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Низкие цены в Санкт-Петербург лоукостеры установили бы только на период пожирания российских конкурентов, уверен он.

«Россия» неактивно развивала маршрутную сеть из Санкт-Петербурга, потенциал города больше, история с открытым небом наверняка стимулирует ее и другие российские авиакомпании к более решительным действиям», – добавляет Сахнова.

Представители Минтранса, «Аэрофлота», S7 и Ryanair на запросы не ответили. Представители Акимова, EasyJet и Wizz Air от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/09/813304-rossiya-zaschischaetsya>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.10.10; ВОЗВРАЩЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ ГСМ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДОЛЖНО БЫТЬ НЕОБРЕМЕНИТЕЛЬНЫМ МЕХАНИЗМОМ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) направила вице-премьеру РФ Максиму Акимову и главе Министерства транспорта РФ Евгению Дитриху письмо, в котором предложило несколько способов сдерживания роста стоимости авиабилетов. В

частности, запустить механизм компенсации их стоимости для перевозчиков из бюджета, с 48,3 тыс. до 40 тыс. руб. за тонну.

В Минтрансе заявили, что ведомство поддерживает предложение авиакомпаний снизить минимальную цену на авиакеросин. Но проблема цены на топливо является не единственной актуальной в авиаотрасли.

В середине 2015 года была отменена обязательная сертификация топливозаправочных компаний и лабораторий горюче-смазочных материалов. О том, как сейчас в таких условиях развивается отрасль, чего ждут ее участники, РЖД-Партнер поговорил с заместителем исполнительного директора АЭВТ Борисом Шокуровым.

- Борис Николаевич, необходимо ли, на Ваш взгляд, возвращение обязательной сертификации ГСМ?

- Вопрос не столько в самой сертификации как таковой, а в мерах надзора и контроля за обеспечением соответствия качества топлива установленным стандартам и нормам на всех этапах, начиная от ворот производителя, как это было в советское время и как это существует за рубежом в настоящее время, до момента заправки в крыло самолета. В 2015 году были отменены определенные ФАП (Федеральные авиационные правила. - П рим. ред.), касательно этого вопроса и оказался вакуум. Этот вопрос был отдан на добровольной основе топливно-заправочному комплексу.

Еще до момента вступления в силу приказа Минтранса об отмене сертификации мы просили обратить внимание на последствия.

Безусловно, сейчас мы поддерживаем возвращение сертификации.

Но тут же еще один важный вопрос возникает: у кого этот контроль будет находиться? Насколько я понял, в Росстандарте. Но известно, что самый лучший аудитор качества товара во всем мире - это потребитель. Если наши надзорные контролирующие органы в области гражданской авиации не могут в силу тех или иных обстоятельств, или не хотят этими вопросами заниматься, либо технологически не могут, очень жаль.

Но если отстраниться от того, под чьей эгидой это будет проходить, возвращение здравого, основанного на применении лучших мировых практик и существующих правил механизма необходимо. Для отрасли главное, чтобы это было необременительно и не накладно для потребителей - авиакомпаний.

- Под чьей эгидой это должно быть, по Вашему мнению?

- Практика показывает, что контроль осуществляется с двух сторон. Во-первых, со стороны государства в виде свода норм, правил и требований. Во-вторых, качеством авиатоплива, используемого гражданской авиацией, безусловно, занимаются органы контроля и надзора в области гражданской авиации. В любом государстве это именно так. Существует целая цепочка требований, в которой участвуют многие органы - и Ростехнадзор, и т. д. Но обобщающий надзор, отвечающий за соблюдение правильности процедур, минимизирует или препятствует случаям заправки воздушных судов некондиционным топливом.

- Можно ли говорить об изменении качества топлива после отмены обязательной сертификации?

- Вопросы качества топлива в плане отсутствия примесей, процесса подготовки к заправке всегда были в том или ином количестве. С 2015 года мы собираем статистику на многих площадках. Исследованием занимается Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации.

В основном мы используем стандарты и практики, которые установлены либо в Европе, либо под эгидой ИЭТА. Для этого создана специальная группа, для проверки приезжает специальный инспектор.

Но мы отмечаем, что крупные топливно-заправочные комплексы в аэропортах тоже ответственно подходят к этому. Наши авиакомпании, со своей стороны, тоже производят

контроль, в том числе инспекционный, с определенной периодичностью изучают, как обеспечивают качество заправляемого топлива те ТЗК, с которыми есть договоры.

Другими словами, нельзя сказать, что все брошено на самотек, что это никого не интересует и что непонятно, на чем самолеты летают. Нет. Так говорить сейчас нельзя. Но этот вопрос не находится в системном кейсе, который понятен контролирующим и надзорным органам плюс самим производителям авиа-ГСМ.

Безусловно, нужна система сертификации - понятная, ясная, прозрачная и четкая.

- Оборачивается ли низкое качество отечественного керосина дополнительными расходами для авиакомпаний?

- Во всем мире самый безопасный вид транспорта - это воздушный. Но тем не менее он самый резонансный. Количество аварий, связанных с качеством авиатоплива, измеряется сотыми долями процента от общего числа. Но здесь важно другое: это не просто обеспечение безопасного выполнения перевозки и самого полета, жизнь и т. д. Здесь нужно не забывать о выходе из строя агрегатов, их замене, поломке дорогостоящего оборудования, простое, ремонте, излишних затратах, которые не предусмотрены штатной эксплуатацией агрегатов топливной системы самолета. Это целый комплекс вопросов. Поэтому и нужен качественный полноценный контроль и надзор. Сертификация - это инструмент для контроля и надзора. Но она не должна быть сертификацией ради сертификации. Этот инструмент должен быть достаточным, ненавязчивым и необременительным для отрасли.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/interview/vozvrashchenie-sertifikatsii-gsm-v-grazhdanskoy-aviatsii-dolzno-byt-neobremenitelnym-mekhanizmom/>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.10; ДОРОГА НА АРМЕНИЮ

Во вторник в Ереване состоялась закрытая встреча заместителя министра транспорта РФ **Владимира Токарева**, генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» **Олега Белозерова** и премьер-министра Армении **Никола Пашиняна**. Стороны рассмотрели вопросы двусторонних отношений и реализации совместных проектов.

По информации пресс-службы правительства Армении, стороны обсудили дальнейшее развитие железнодорожной сети Армении, в том числе вопросы нормализации работы ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД).

Речь шла также о перспективах дальнейших инвестиций и реализации в будущем совместных проектов. В частности, представители двух стран затронули вопрос взаимодействия в сфере паромных грузоперевозок из Армении в Россию по Черному морю.

Олег Белозеров подчеркнул, что РЖД исполняют все обязательства по концессионному договору, инвестировав в дорогу почти \$250 млн собственных средств. Главным условием реализации проекта и продолжения модернизации железнодорожной инфраструктуры является решение всех спорных вопросов в духе конструктивного взаимодействия, с участием правительства Армении, говорится в сообщении РЖД.

Главный инженер ЮКЖД Арам Едигарян сообщил «Гудку», что за последний год перевозки по ЮКЖД выросли на 6% (за аналогичный период прошлого года дорога перевезла 2,155 млн тонн грузов).

По его мнению, вполне возможно и возобновление движения пассажирского поезда Ереван - Москва.

«РЖД готовы буквально за два месяца восстановить инженерную инфраструктуру и организовать движение», - отметил Арам Едигарян.

Напомним, что в сентябре текущего года на встрече с **Владимиром Токаревым** первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД», председатель совета директоров ЮКЖД Александр Мишарин отметил, что за 11 лет работы ЮКЖД удалось полностью

обеспечить потребность Армении в перевозках пассажиров и грузов, реализовать ряд крупных инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной системы.

Как ранее сообщал «Гудок», для удобства грузоотправителей в 2011 году создан Центр транспортных услуг, ставший единым центром по работе с клиентами. Компания предлагает услуги по перевозке грузов из Армении в Россию, страны Евразийского экономического союза и обратно по сквозной тарифной ставке с привлечением парома, курсирующего по маршруту Порт Кавказ - Потти.

Кроме того, специалисты ЮкЖД отремонтировали 468 км пути, 52 переезда, свыше 412 км контактной сети и 48 подстанций, восстановили 9 тяговых подстанций, реконструировали около 40 мостов, в том числе старейший и крупнейший Заманлинский железнодорожный мост.

За время существования ЮКЖД удалось увеличить среднюю техническую скорость (с учетом разгона и торможения) движения поездов с 27 до 42 км/ч, обеспечить рост среднего веса поезда с 1,1 до 1,5 тыс. тонн.

СПРАВКА «ГУДКА»

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) является 100-процентной дочерней компанией ОАО «РЖД» и осуществляет концессионное управление Армянскими железными дорогами. Железнодорожная инфраструктура Армении передана в концессионное управление ЮКЖД 13 февраля 2008 года.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1480217>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ИНВЕСТПРОГРАММА ЮКЖД НУЖДАЕТСЯ В КОНКРЕТИЗАЦИИ, СЧИТАЮТ В ЕРЕВАНЕ

Инвестиционная программа «Южно-Кавказской железной дороги» (100% «дочка» РЖД) нуждается в конкретизации, это обоюдное желание армянской и российской сторон, заявил в среду журналистам вице-премьер Армении Мгер Григорян.

Железнодорожная инфраструктура Армении была передана в концессионное управление ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» в феврале 2008 года на 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет. СК Армении 25 декабря 2018 года сообщил, что в рамках уголовного дела расследует деятельность ЮКЖД за 10 лет, проверяется эффективность и правомерность инвестиций на сумму 226,8 миллиона долларов.

«Сегодняшним концессионным соглашением объемы инвестиций описаны до 2038 года. Но мы желаем, и думаю, что это желание обоюдное, уточнить инвестпрограмму, конкретизировав ее по годам в цифровом выражении», - отметил Григорян. Он добавил, что армянская сторона обсуждает с российскими коллегами также вопросы модернизации предприятия.

«Инфраструктуры и подвижной состав. ... По части подвижного состава у нас есть всего два поезда, соответствующих европейским стандартам. Этот вопрос (модернизации - ред.) обсуждался, и наша позиция получила определенную форму требований», - отметил вице-премьер.

Комментируя ситуацию вокруг уголовного дела, связанного с деятельностью компании, Григорян отметил, что не согласен с утверждениями о том, что оно «управляется для решения проблем в двусторонних отношениях». Ранее вице-премьер заявил, что вопроса расторжения с российской стороной соглашения об управлении железными дорогами Армении в повестке нет.

Ранее были возбуждены четыре уголовных дела - два комитетом по госдоходам, по одному - СК и Службой нацбезопасности. Позднее в конце декабря 2018 года эти дела были объединены в одно и переданы главному управлению по расследованию особо важных дел СК. В конце сентября РИА Новости сообщили в пресс-службе Минтранса РФ, что Россия прорабатывает вариант досрочного расторжения договора об управлении железной дорогой Армении.

ТАСС; 2019.10.09; РЖД И ПРЕМЬЕР-МИНИСТР АРМЕНИИ ОБСУДИЛИ НОРМАЛИЗАЦИЮ РАБОТЫ ЮЖНО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Минтранс РФ, РЖД и премьер-министр Армении Никол Пашинян обсудили нормализацию работы Южно-Кавказской железной дороги. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе РЖД по итогам встречи **заместителя министра транспорта РФ Владимира Токарева** и генерального директора РЖД Олега Белозерова с Пашиняном.

«Стороны обсудили дальнейшее развитие железнодорожной сети Армении и, в частности, вопросы нормализации работы ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЗАО «ЮКЖД»)), - сказали в пресс-службе.

Ранее в пресс-службе **Минтранса РФ** сообщили ТАСС, что российская сторона прорабатывает все варианты развития ситуации с управлением железными дорогами Армении, вплоть до досрочного разрыва контракта РЖД с армянской стороной.

Белозеров, слова которого привела пресс-служба, во время встречи подчеркнул, что РЖД исполняют все обязательства по концессионному договору, инвестировав в ЮКЖД почти 250 миллионов долларов собственных средств. По его словам, главным условием реализации проекта и продолжения модернизации железнодорожной инфраструктуры является решение всех спорных вопросов в духе конструктивного взаимодействия с участием правительства Армении.

Информацию, что Россия начала размышлять об отказе от управления ЮКЖД, изданию RTVI ранее подтвердил **Токарев**. Он отметил, что Армения создала ситуацию, при которой ЮКЖД не может нормально работать - изъяты все документы за 10 лет, предъявлены бездоказательные обвинения и не дано никаких гарантий.

По данным издания, отношения РЖД с властями Армении обострились из-за обысков и уголовных дел, которые Ереван завел против ЮКЖД. В частности, в августе 2018 года в офисе ЮКЖД в Армении провели обыски по подозрению в неуплате налогов на \$19 тыс. Позднее в СК Армении сообщили об уголовном деле против бывшего **замминистра** транспорта, который якобы скрыл злоупотребления, выявленные во время проверок ЮКЖД. Более того, в 2018 году СК Армении начал проверку деятельности компании за 10 лет, проверяя эффективность инвестиций в \$226,8 млн.

В компании в ответ заявили об ангажированности следствия. Всего против ЮКЖД, по информации RTVI, заведено семь дел, объединенных в одно производство, в ЮКЖД считают претензии необоснованными. «Армянская железная дорога» была передана в ведение РЖД в 2008 году по концессии, российская компания может управлять этими дорогами в течение 30 лет.

<https://tass.ru/ekonomika/6978153>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.09; У СУДОСТРОИТЕЛЕЙ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ВЫХОДА НА МИРОВЫЕ РЫНКИ

Цена ледокольного узла

В ближайшее время у петербургских судостроителей появится новый механизм по продвижению своих проектов на зарубежных рынках. На днях стало известно, что Маринет, это одна из рабочих групп Национальной технологической инициативы (НТИ), создает международную сеть по поддержке экспорта отечественных производителей в области гражданского судостроения. Первый такой хаб НТИ намерена организовать в Финляндии и с его помощью выходить на европейские рынки.

Сегодня Россия является признанным мировым лидером по строительству военных и исследовательских судов. Однако в гражданском сегменте все не так радужно. В прошлом году отечественные предприятия передали заказчикам 70 гражданских судов общей вместимостью порядка 175 тысяч регистровых тонн. В то время как в мире одновременно велось строительство полутора тысяч судов и морских сооружений, их общий тоннаж составил порядка 52 миллионов регистровых тонн.

Гражданское судостроение - направление для отечественных верфей относительно новое. Исторически сложилось так, что в России в основном строились специализированные суда, а, например, пассажирские страна закупала.

Сейчас становится очевидным, что и этот тип кораблей необходимо строить. Средний возраст гражданских судов в стране составляет 36 лет, и флот нуждается в обновлении.

На прошедшей в Петербурге выставке гражданского судостроения «Нева-2019» этот посыл звучал как с высоких трибун, так и в кулуарах. Основные надежды по развитию гражданского судостроения эксперты связывают с Северным морским путем и ростом перевозок сжиженного природного газа (СПГ).

- В ближайшие годы мы прогнозируем рост добычи и переработки углеводородного сырья с активным развитием морских портов в Арктической зоне, - отметил, выступая на пленарном заседании «Невы-2019», **заместитель министра** промышленности и торговли России Олег Рязанцев. - Данные перспективы ставят задачу по созданию современного ледокольного флота и технических средств по проводке судов по Севморпути. Нам предстоит увеличить долю отечественного судового комплектующего оборудования, закрепить свои уникальные компетенции в части арктического судостроения. Среди ключевых задач в гражданском сегменте - обеспечить строительство собственных крупнотоннажных морских транспортных судов, в том числе и пассажирских лайнеров, специализированных технических средств.

Ожидается, что уже к 2035 году Северный морской путь будет вполне привычным морским маршрутом как для отечественных, так и для иностранных компаний. В этом году от Петропавловска-Камчатского до Петербурга за 18 дней дошел лихтеровоз «Севморпуть», он доставил в город на Неве 204 контейнера с мороженой рыбой общим весом более шести тысяч тонн. Ожидается, что до конца года лихтеровоз совершит еще два таких рейса.

Но, как говорит директор дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша, главная задача сейчас - добиться круглогодичной навигации. Для этого нужны мощные ледоколы, которые осуществляли бы проводку караванов. Сейчас в Петербурге строится три новых атомных ледокола серии «Арктика», они будут способны рассекают льды толщиной до 2,8 метра. Также ведется проектирование головного ледокола серии «Лидер». Предельная толщина льда, с которой способен справиться этот корабль, - порядка четырех метров. А если толщина льда будет два метра, то атомоход сможет развивать скорость порядка 10 узлов, что для северных широт является очень хорошим показателем.

Важно, что атомоходы нового поколения сами по себе достаточно габаритные. Соответственно, они способны расчищать путь для крупнотоннажных судов. А именно такие корабли сейчас приходят в арктические широты, говорит Рукша.

Строительство газозовов или торговых судов - еще одно перспективное направление. Здесь у отечественных компаний есть свои наработки. Например, одна из крупных добывающих компаний будет строить собственные газозовы на СПГ.

Правда, практика показывает, что далеко не всегда компании-разработчики выбирают оптимальные технологические решения. В условиях Арктики это рискованно, малейшая ошибка приводит к ограничениям, связанным с эксплуатацией судна. А это потери, исчисляемые десятками или даже сотнями миллионов рублей.

Как отмечает научный руководитель Крыловского государственного научного центра Валерий Половинкин, сложности возникают с правильным определением ледовой нагрузки. Это ключевой показатель, который позволяет понять, в каких условиях в принципе может работать корабль. Есть у ученых вопросы и к проектам судов, рассчитанных на ледовую проводку ледоколами.

- Мы обратили внимание, что некоторые проекты, особенно газозовов, имеют неоптимальную конструкцию корпуса. И в ледовой нагрузке они себя будут вести не очень убедительно, - говорит эксперт.

Есть и еще один нюанс. Суда для арктических широт крайне дороги. Создавать большое количество проектов разноплановых кораблей рискованно с точки зрения ремонта и техобслуживания. Эксперты говорят: в арктическом сегменте очень важны общие стандарты, которым следовали бы все судостроительные компании. Причем желательно, чтобы стандарты были общемировыми.

- Унификация ледокольного флота - это важная задача. Если у нас будет несколько конкретных проектов, это поможет нам с запчастями, удешевит строительство ледоколов, упростит их дальнейшую эксплуатацию, - говорит руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков**.

Правда, задавать какие-то общие требования на международном уровне пока не получается ни у одной страны. Фактически судостроители находятся между собой в конкурентной борьбе за заказы. И именно это является одним из самых главных факторов, сдерживающих международное сотрудничество в гражданском судостроении, говорит глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов.

-»Международное сотрудничество в судостроении» звучит здорово, но на практике каждый судостроитель в конечном итоге рассчитывает на одно: привлечение заказов на свои верфи, - отмечает Рахманов.

Но в то же время глава ОСК подчеркивает: ориентироваться исключительно на внутренние возможности Россия не может.

- К великому сожалению, под тот объем потребления, который есть на российском рынке, экономически обоснованных инвестиций в производство дизельных двигателей, механизмов, подъемных устройств с большой долей вероятности не найдется. А расклад такой: мы опять будем видеть профанацию локализации, переклеивание ярлычков и выдачу желаемого за действительное. Либо это будут очень дорогие экземпляры, которые так или иначе потребуют субсидий, - констатирует Рахманов.

Таким образом, международное сотрудничество в гражданском судостроении в том или ином виде необходимо. Экономически оно вполне обосновано. В России есть мощности для гражданского судостроения, а если рассматривать вопрос с точки зрения логистики, то доставлять в европейские страны запчасти с Северо-Запада страны выгоднее, чем, например, из Китая. Осталось главное - выстроить технологические цепочки, чтобы международное сотрудничество не ограничивалось декларациями, а вышло на уровень конкретных проектов.

<https://rg.ru/2019/10/08/reg-szfo/u-sudostroitelej-poiavitsia-novyj-mehanizm-vyhoda-na-mirovye-rynki.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.10.10; РЕГИОНЫ СВЯЖУТ МАТРИЦЕЙ; ЗАКОНЫ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ ПОСТУПИЛИ В БЕЛЫЙ ДОМ

Проекты законов о госконтроле и об обязательных требованиях внесены в правительство, а в ноябре они будут направлены в Госдуму, сообщил 9 октября вице-премьер Константин Чуйченко на совещании у Владимира **Путина**. После доработки в законе об обязательных требованиях предлагается записать исчерпывающий перечень групп требований по сферам деятельности, а также установить для регионов «типовую матрицу» надзора и контроля, по которой они будут вводить нормы и правила. Среди других идей чиновников — проведение эксперимента по созданию единой службы контроля, в которой будут сосредоточены все виды регионального надзора.

Ход реформы контрольно-надзорной деятельности (КНД) 9 октября обсуждали на совещании у Владимира **Путина** с членами правительства. Ее фундаментом станут законы

о госконтроле и об обязательных требованиях, проекты которых 9 октября были внесены в правительство. По словам вице-премьера Константина Чуйченко, в Госдуму они могут попасть в ноябре. Напомним, закон о госконтроле должен стать процессуальным кодексом КНД, установив порядок ведения контрольно-надзорного производства. Закон об обязательных требованиях предусматривает принципы их установления. Одновременно предполагается пересмотр требований — отсечение устаревших, исключение дублирующих и их актуализация. Такая ревизия должна завершиться к 2021 году — пока власти начали с отмены более 20 тыс. правовых актов СССР и РСФСР (см. “Ъ” от 12 сентября).

Как рассказал Константин Чуйченко, закон об обязательных требованиях планируется дополнить особенной частью, включающей исчерпывающий перечень обязательных групп требований в той или иной сфере общественных отношений.

«То есть будет очерчена зона влияния контрольно-надзорного органа с выделением общественно значимого риска, на устранение которого эта группа обязательных требований будет направлена», — сказал вице-премьер. Как пояснил “Ъ” заместитель главы аппарата правительства Юрий Любимов, «любое требование — это изъятие из индивидуальных прав, поэтому правильнее установить основу для такого изъятия именно на уровне закона».

Другое предложение — включить в закон «типовую матрицу» надзора и контроля для регионов (за исключением городов федерального значения), по которой субъекты РФ будут устанавливать обязательные нормы и правила. Как отмечает Юрий Любимов, региональные виды надзора базируются на собственной или совместной компетенции субъектов и касаются в основном вопросов местного значения (продажа алкоголя, местные тарифы, рынки, металлический лом, соцобслуживание, такси). «Создание единой матрицы предполагает, что в установлении видов надзора регионы будут связаны федеральным перечнем, а особенности в рамках этого перечня смогут устанавливать самостоятельно», — уточняет он.

По части реализации реформы в субъектах РФ также обсуждается проведение эксперимента по созданию регионами единой службы контроля, в которой будут сосредоточены все виды регионального надзора. Идея, видимо, появилась из предложений самих территорий — о готовности провести такой эксперимент заявила Калининградская область. Свои плюсы в этом увидел и федеральный центр — такой подход позволит сократить издержки.

Обсуждалась 9 октября и практическая сторона КНД — в частности, создание «зеркального реестра проверок», необходимого для получения информации от бизнеса о допущенных контролерами нарушениях. Глава Минэкономки Максим Орешкин пояснил, что «зеркальный реестр» заработает с 15 октября и тогда «каждый инспектор будет знать, что если он идет на нарушение, то с высокой вероятностью его постигнет кара через этот механизм». Глава Корпорации МСП Александр Браверман пояснил, что с помощью этого реестра предприниматели смогут «установить обратную связь с Генпрокуратурой и контрольно-надзорным органом в случае расхождения между тем, как проверка проводилась, и проверочным листом». Также он предложил использовать проверочные листы и при проведении внеплановых проверок (их доля составляет 80%) — сейчас они проводятся без таких документов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4119378>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.10.09; ЭКОДУКИ, РОБОТЫ И ЛЕГЕНДЫ: КАК СТРОИТСЯ ЦКАД

В течение года планируют сдать первый пусковой комплекс – ЦКАД-3, он готов примерно на 75%. Этот участок дороги соединит целых девять районов Московской области, а

также станет частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай»

Сдавать первые участки одного из самых масштабных инфраструктурных объектов последних лет - Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) строители начнут через год - в октябре 2020 года. Дорога строится по последнему слову техники, с применением 3-D моделирования, геосинтетики и с надвижными мостами. Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС, осмотрел третий пусковой комплекс ЦКАД-3, самый длинный и наиболее готовый участок.

О строительстве ЦКАД задумались еще в начале 2000-ых, но в 2009 году почти готовый проект пришлось отложить из-за мирового финансового кризиса. Официальный старт стройке дали только в 2014 году, рассчитывая завершить к 2018-2019 годам. Но сроки сдачи пришлось переносить. Летом уже этого года правительством утверждены новые сроки: первый, третий и пятый пусковые комплексы — октябрь 2020 года, четвертый пусковой комплекс — октябрь 2021 года.

Символический нулевой километр ЦКАД находится именно на третьем пусковом комплексе, дальнейший отсчет километров идет по часовой стрелке. И первый крупный объект, который сейчас возводят в самом начале этого участка – путепровод над трассой М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Дорога от МКАДа до этой развязки занимает 20-25 минут. Подъезд к мосту по самому ЦКАД уже практически готов, уложен асфальт, установлены разделительная полоса и мачты освещения. А вот съезды с моста пока на стадии земляных работ: несколько экскаваторов ворошат горы песка, формируя будущие ответвления дороги.

Как рассказал руководитель проекта ЦКАД-3 госкомпании «Автодор» Виталий Шмаров, все опоры будущего путепровода уже установлены и сейчас идут работы по монтажу мостовой конструкции. Рабочие постепенно, небольшими секциями собирают металлический каркас будущего моста на земле, параллельно делая опалубку под бетонирование. Потом с помощью домкратов мост выдвинут над дорогой, плиту проезжей части забетонируют, а по ней уложат асфальтобетон. При этом такой способ позволит не перекрывать движение на М-11. «Завершить работы на мостовом переходе планируется ко второму кварталу 2020 года», - отметил Виталий Шмаров.

С заботой о животных

Следующая остановка в нескольких километрах «вправо». Здесь практически готов первый и самый большой из запланированных на магистрали экодуков, которые служат для перехода диких животных через скоростную трассу. С виду обычный мост над трассой 100 метров в длину и 21 метр в ширину, но вместо асфальта на нем уложат газон и высадят деревья, чтобы животные не чувствовали беспокойства. Как отмечают в «Автодоре», на звериных тропах в этом районе замечены лоси, лисицы и зайцы. Всего на ЦКАД три будет пять экодуков, три надземных и два в насыпях самой дороги.

Работы на службе дорожников

Погода в начале октября выдалась промозглой с сильным ветром, но укладывать асфальт это не мешает. «Поскольку магистраль высокого транспортного значения, требования к материалам особенные, – говорит Валерий Шмаров. – Самый верхний слой — это щебеночно-мастичный асфальтобетон на полимерном вяжущем, позволяющий достичь качества и долговечности». Всего таких слоев три, не считая земляного полотна и щебеночного основания.

Чтобы обеспечить предельную точность, все слои укладываются с помощью робота. Специальное оборудование с помощью датчиков следит за работой укладчика в 3D режиме, контролируя плоскость и толщину слоев дорожной одежды, и корректирует его в случае отклонений. Сама укладка слоев идет в соответствии со специально разработанной цифровой моделью. С ней же будут сверяться и приемщики. Оборудование дорогое,

шведское, но позволяет ускорить время работ и сэкономить до 20% на перерасходе материалов. С таким контролем будет уложен асфальт на всем протяжении ЦКАД.

Вода главный враг

Одна из основных проблем для долговечности дорог – влага. Помимо водоотводов на поверхности бороться с ней помогают специальные геотекстильные материалы, которые укладывают под асфальт. «Они работают как односторонние фильтры и не дают попадать в дорожные одежды влаге из грунта и соответственно отводят воду обратно через дорожную одежду в грунт», - поясняет Илья Зубовецкий, заместитель руководителя строительства ЦКАД-3. Кроме того, геотекстиль распределяет нагрузку по поверхности и не дает перемешиваться различным слоям дорожной одежды. Уложен он будет на всем протяжении ЦКАД. В целом, как отмечает Валерий Шмаров, применение современных технологий и материалов обеспечит дороге расчетный межремонтный срок эксплуатации в 12 лет, а срок службы между ремонтами в 24 года.

Экскаватор на службе безопасности

На подъезде по ЦКАД-3 к мосту через канал имени Москвы открывается широкий, просторный вид и на мост с окрестностями и на подходы к нему. Но это не заслуга природы или удачного выбора места. Для того, чтобы обеспечить положенную для магистральных трасс плавность хода и зону видимости не менее 300 метров круглосуточно работало 500 единиц техники. За девять месяцев они провели самую масштабную выемку грунта на всем ЦКАД. «Ее протяженность 1973 метра, объем вывозимого грунта около 2 млн кубометров», - говорит Илья Зубовецкий. Максимальная глубина выемки на бывшей в этом месте «горке» 20,5 метров. При этом в целом по всему ЦКАД-3 объемы выемки грунта составляют 6,5 млн кубометров.

Оранжевый мост

Но самое грандиозное сооружение ЦКАД-3 сам мост через канал имени Москвы. Его длина с подходами составляет 1410 метров, и он тянется и над Дмитровским шоссе, каналом имени Москвы, железнодорожной веткой Савеловского направления и местной дорогой. Мост уникален и размерами, и ажурным архитектурным решением в виде фермы с переменной высотой, напоминающей арку. Общий вес всего сооружения порядка 10 тыс тонн. Каждый стык соединен высокопрочными болтовыми соединениями. По легенде, в одном из них золотая заклепка (такие заклепки действительно считаются символом торжественного завершения строительства). Найти ее будет труднее, когда весь мост выкрасят в оранжевый цвет. «Два оттенка серого и два оттенка оранжевого выбраны цветами ЦКАД, по всей своей длине все элементы обустройства будут выкрашены в этой цветовой гамме», - пояснил Владимир Шмаров.

В целом, как говорят дорожные строители, причин для дальнейшего переноса сроков сдачи ЦКАД-3 нет, хотя на ряде участков предстоит еще перенос газопроводов. Готовность всего ЦКАД-3 на сегодняшний день оценивается в 75%. Сдать его первым планируется не только потому, что он соединит целых девять районов Московской области. ЦКАД-3 соединит, минуя Москву, М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и автодорогу М-7 «Волга», став частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ekoduki-roboty-i-legendy-kak-stroitsa-ckad>

ТАСС; 2019.10.09; ССК «ЗВЕЗДА» СТАНЕТ КОЛЫБЕЛЬЮ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО ФЛОТА

Центром создания нового поколения экологически чистого флота станет судостроительном комплексе (ССК) «Звезда» в городе Большой Камень Приморского края. Об этом журналистам рассказал председатель совета директоров компании «Совкомфлот» Сергей Франк.

«Михаил Лазарев» продолжает серию уникальных челночных танкеров типа «Штурман Альбанов», использующих сжиженный природный газ — экологически чистое топливо. Первые три судна серии введены в строй в 2016 году. Благодаря этому «зеленые» танкеры могут работать в неограниченном районе плавания, не попадая под ограничения по допустимым уровням выбросов окислов серы, азота и парниковых газов.

«Верфь «Звезда» в Приморье будет центром создания нового поколения «зеленого флота, который будет работать в Арктике, обеспечивать радикальное снижение выбросов в окружающую среду - CO₂, других вредных веществ», - отметил Сергей Франк на церемонии поднятия государственного флага РФ на новом танкере ледового класса Arc7 «Михаил Лазарев».

По его словам, использование СПГ в качестве топлива для танкеров является шагом к безопасному и экологически безупречному судоходству на трассах Северного морского пути.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ssk-zvezda-stanet-kolybelu-novogo-pokolenia-ekologiceski-cistogo-flota>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД К 2020 Г. ЖДУТ РОСТА ОТПРАВКИ УДОБРЕНИЙ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

ОАО «Российские железные дороги» до конца 2019 года ждет роста в динамике отгрузки минеральных удобрений в направлении Северного морского пути (Севморпуть), пишет корпоративное издание РЖД со ссылкой на руководителя Санкт-Петербургского агентства фирменного транспортного обслуживания компании Николая Осипова.

В этой связи издание, в частности, напоминает, что недавно группа «Акрон» (МОЕХ: AKRN) впервые (в том числе - в мире) отгрузила партию минеральных удобрений (23 тыс. тонн) покупателям в Китай по Севморпути.

«Новый маршрут сбыта нашей продукции сократит логистические затраты, а также откроет новые возможности по доставке наших удобрений в страны Азиатского и Тихоокеанского региона за счет значительного сокращения срока нахождения груза в пути», - отмечал в этой связи вице-президент по внешнеэкономической деятельности «Акрона» Дмитрий Хабрат, слова которого приводила компания.

Она отмечала, что КНР является крупнейшим в мире потребителем минеральных удобрений. «Акрон» осуществляет продажи удобрений в Китае через собственную дистрибуторскую сеть Beijing Yong Sheng Feng, имеет собственную логистическую инфраструктуру, включающую три портовых терминала на Балтике.

ТАСС; 2019.10.10; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОСНАСТИЛИ СИСТЕМАМИ КОНТРОЛЯ ЗА ПОГОДОЙ

Более 40 автоматизированных метеорологических комплексов были установлены на трех федеральных автодорогах в Забайкальском крае, что позволяет в режиме онлайн следить за погодой вдоль трасс и реагировать на ее изменения. Об этом в четверг сообщила пресс-служба упрдор «Забайкалье» (подведомственно Росавтодору).

«Упрдор «Забайкалье» в рамках подготовки к зимнему периоду 2019-2020 годов завершило работы по установке 41 автоматизированной системы метеорологического обеспечения на федеральных автодорогах региона. Это дает дорожникам возможность в режиме реального времени оценивать факторы риска для автотранспорта, своевременно принимать решения об устранении последствий климатических воздействий и обеспечить безопасный проезд по федеральным трассам региона», - говорится в сообщении.

Автоматизированные комплексы производят непрерывный сбор и первичную обработку данных с метеодатчиков и передают информацию в ситуационный центр упрдор «Забайкалье». Они также оснащены видеокамерами, которые позволяют удаленно

контролировать состояние проезжей части. Системы отечественного производства защищены от пыли и влаги, приспособлены к работе в любых погодных условиях.

На территории Забайкальского края находятся три федеральных трассы - это автодорога А-350 (Чита - Забайкальск - граница с КНР), «Байкал» (Иркутск - Чита) и «Амур» (Чита - Хабаровск). Их общая протяженность - свыше 1,6 тыс. км. На трассе «Амур» установлено 17 метеорологических комплексов, на трассе «Байкал» - 11, на автодороге А-350 - 13.

<https://tass.ru/v-strane/6982161>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДВУХУРОВНЕВУЮ РАЗВЯЗКУ НА ВЪЕЗДЕ В НИЖНИЙ НОВГОРОД ДО 2022Г

Транспортную развязку в районе д.Ольгино на въезде в Нижний Новгород планируется построить до конца 2021 года, сообщает пресс-служба губернатора и правительства Нижегородской области.

Госэкспертиза дала положительное заключение на проектную документацию и результаты инженерных изысканий по транспортной развязке на пересечении дорог Ряжск - Касимов - Муром - Нижний Новгород (автодорога регионального значения - ИФ), Нижний Новгород - Саратов (Р-158, федеральная трасса) и проспекта Гагарина (Нижний Новгород). Госконтракт на выполнение работ по строительству транспортной развязки планируется заключить в декабре 2019 года.

В сообщении отмечается, что развязка в Ольгино является капиталоемким объектом, реализуемым в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Ее строительство, согласно заключению о проверке достоверности определения сметной стоимости, обойдется в 2,03 млрд рублей.

«В поисках оптимального решения разгрузки существующего кольцевого пересечения в деревне Ольгино было проведено моделирование нескольких вариантов транспортных потоков. Рассматривались варианты установки светофора на кольцевой развязке в Ольгино, смены главной дороги и многие другие способы регулирования автомобильных потоков. По результатам моделирования было принято решение о целесообразности строительства транспортной развязки в двух уровнях», - отмечается в сообщении.

Пресс-служба напоминает, что на границе Нижнего Новгорода в районе будущей развязки идет активное жилищное строительство, в том числе за федеральные средства достраиваются проблемные дома крупных жилых комплексов. Также планируется, что пос. Новинки войдет в состав Нижнего Новгорода. Следовательно, «движение на этих дорогах, уже сейчас интенсивное, в ближайшие годы будет резко расти», отмечается в пресс-релизе.

ТАСС; 2019.10.09; НОВОСИБИРСК ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 495 МЛН НА ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ К МОЛОДЕЖНОМУ ЧМ ПО ХОККЕЮ

Новосибирская область получит дополнительно 495 млн рублей на строительство дорожных объектов, прилегающих к строящейся для молодежного чемпионата по хоккею в 2023 году многофункциональной ледовой арены, они будут создаваться по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает в среду пресс-служба правительства Новосибирской области.

«В 2019 году Новосибирской области будет дополнительно направлено более 730 млн рублей на реализацию национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, <...> из них 495 млн рублей на строительство пяти объектов для обеспечения транспортной доступности строящейся многофункциональной ледовой арены в Кировском и Ленинском районах», - говорится в сообщении.

Дорожные объекты, которые будут созданы на эти средства, - часть инфраструктуры, которая создается вокруг строящейся Ледовой арены, в том числе транспортная развязка

на площади Лыщинского, где сейчас происходят заторы в час-пик, расширение подъездов к Октябрьскому мосту, благоустройство и обустройство ливневой канализации.

Всего на территории Новосибирска и городской агломерации в 2019 году были запланированы дорожные работы на 49 объектах уличной сети общей протяженностью почти 39 км. На дорогах регионального и межмуниципального значения проводятся работы на 60 объектах, общая протяженность - 118 км.

Международная федерация хоккея в мае 2018 года утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина пойдет на саму спортивную площадку, оставшаяся часть - на станцию метро «Спортивная», обустройство набережной и прилегающей территории.

<https://tass.ru/sibir-news/6977728>

ТАСС; 2019.10.09; ОБЪЕМЫ РЕМОНТА ДОРОГ В ТЮМЕНИ В 2019 ГОДУ УДВОИЛИСЬ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

Порядка 35 км дорог отремонтируют в Тюмени в 2019 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автодороги». Это в два раза больше, чем удалось сделать в 2018 году, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе Главного управления строительства региона.

«В 2019 году в областном центре будет отремонтировано 35 км дорожного полотна. Объем средств, который будет затрачен на необходимые работы, оценивается в 1 млрд рублей. В прошлом году в Тюмени было отремонтировано 17 км», - сообщили в пресс-службе.

По словам губернатора области Александра Моора, в последние годы власти вкладывали серьезные средства в развитие транспортной инфраструктуры Тюмени. «Мы не оставляем без внимания развитие дорожной сети областного центра и будем постепенно реализовывать наш долгосрочный план», - цитирует Моора пресс-служба.

<https://tass.ru/ural-news/6980105>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.10; ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС; МИНИСТР АЛЕКСАНДР КОЗЛОВ ОБ УСКОРЕННОМ РАЗВИТИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ

Прошедший недавно пятый Восточный экономический форум подвел итоги четырех предыдущих в плане реализации проектов, которые уже работают на Дальнем Востоке. Уже стало традицией во время нашего форума проводить заседание Госсовета по дальневосточным темам. Это очень важный политический момент.

Доступные перелеты

Сегодня у нас работают уже почти 2000 инвестиционных проектов в различной степени реализации. Созданы 242 предприятия. Появилось почти 40 тысяч рабочих мест. Это не просто цифры. За ними новые перспективы для дальневосточников. До 2022 года мы обязательно построим более 700 объектов социальной инфраструктуры.

Одна из по-настоящему больших и важных проблем, стоящих перед регионом, - это транспортная доступность. Правительство это понимает и каждый год увеличивает число субсидируемых перелетов с Дальнего Востока и на Дальний Восток.

Чтобы из Анадыря или Петропавловска-Камчатского долететь до Москвы, нужно преодолеть то же расстояние, что и на другой континент Земли. Дешевым перелет на такие расстояния быть не может, тариф просчитывается и обосновывается экономически. Но у большинства крупных авиакомпаний, а другие на эти направления не летают, всегда есть более рентабельные маршруты. За счет которых они смогут перекрыть пару-тройку нерентабельных, но социально, вернее человечески, очень нужных и важных. Авиация для

дальневосточников - это самый важный транспорт. У нас есть немало мест, куда можно только долететь. Других вариантов просто нет. Председатель правительства дал распоряжение решить вопрос субсидирования авиабилетов на рейсы, которые летают и по Дальнему Востоку.

Лекала реальности

По территории Дальнего Востока проходят две важнейшие железные дороги страны: Транссиб и БАМ. Мы в постоянном рабочем общении с главой РЖД, Олег Валентинович Белозеров прекрасно понимает, что железная дорога - это не только пропускная способность, но и целая инфраструктура.

Дорога - это в первую очередь люди. Железнодорожники столкнулись с той же проблемой, что и мы: либо эта инфраструктура не соответствует стандартам сегодняшнего времени, либо ее просто не хватает в рамках будущих проектов.

Сейчас мы получили на согласование инвестиционную программу РЖД, и мы должны вместе с коллегами ходатайствовать о ее принятии.

Дать железнодорожникам возможность со стороны федерального правительства, условно, не отдавать в бюджет все дивиденды, а на эти дивиденды строить дополнительную социальную инфраструктуру.

Поезда должны ходить без остановок. У людей, работающих на железной дороге, - семьи, дети. Одним словом - жизнь! И она должна быть максимально качественной.

Ее надо строить по лекалам реальностей, а не параграфов теории. А реалии бывают такими, что если от основного железнодорожного пути сделать несколько километров ответвления, то мы дадим жизнь малым поселкам и селам, расположенным в тех местах.

Которые, к сожалению, погибают без транспортной доступности. Представьте, несколько километров железнодорожного пути - и не погибнет целое село, и новая жизнь придет в маленький поселок. Поселок останется на карте региона, со своей биографией.

С дорогами на Дальнем Востоке сложнее, чем в остальной России. Статистика ГИБДД говорит, что до 70% аварий со смертельным исходом происходит на местных «убитых» дорогах. В других районах нашей страны - не больше 45%. Вот за этими двумя цифрами и прячется весь масштаб проблем. Любое логистическое сообщение добавляет градус развития. Это не только дороги внутри страны, но и коммуникации с нашими соседями.

Мост через Амур

Мы в 2015 году начали заниматься проектом строительства международного моста через реку Амур, между Благовещенском и Хэйхэ. Это уникальная стройка! Единственный подобный проект в стране, реализуемый без бюджетных средств, на условиях концессионного соглашения с последующей оплатой за него за счет провозной платы.

И я надеюсь, что этот проект станет примером для других, ведь желание и возможности у многих регионов есть. Должен обязательно быть какой-то «пилот» - для начала. Весь мост - не только сам переход через Амур, это 13 километров подъездных путей и еще один мост через протоку Амура. На российской стороне строят российские компании. Я помню 2015 год, когда было много кризисных моментов, когда каждый губернатор вел штаб на своей территории, решая, как сохранить предприятия, которые уже существуют.

Не то чтобы создать новые, а сохранить существующие. Хорошо помню, как одна из дорожных компаний ставила вопрос о сокращении 700 человек, работающих на автобазе. Мы этого не допустили.

Когда начали строить мост, к нам для его строительства перебазировались филиалы из Читы, из Еврейской автономной области, даже из Калининграда. В поставке комплектующих для этого моста задействованы заводы Кургана и Тюмени.

Все для этого моста произведено в России, кроме вант, они французские. Стоимость проекта - 19 миллиардов рублей. И это не бюджетные деньги, ни рубля из бюджета не потрачено. Эти деньги из китайских банков взяты. Сейчас проект подходит к реализации, на нем были задействованы в течение трех лет больше тысячи человек.

Министерство транспорта РФ

Деньги, вложенные в строительство, дают возможность работать многим коллективам. Сейчас ждем ответ от китайской стороны, чтобы была возможность на автомобилях пересекать границу, спокойно и комфортно путешествовать на авто. За этим мостом большое будущее.

Сегодня уже граждане 18 стран имеют возможность пользоваться электронными визами при въезде на Дальний Восток.

<https://rg.ru/2019/10/09/reg-dfo/ministr-kozlov-rasskazal-ob-uskorennom-razvitii-dalnevostochnyh-territorij.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.10.09; СТАРОВОЙТОВ: ПРЕДЛОЖЕНИЯ МИНТРАНСА ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НЕ ДОЛЖНЫ ПРИВОДИТЬ К ДВОЙНОЙ ФИНАНСОВОЙ НАГРУЗКЕ

Транспортную безопасность автотранспорта и дорожного хозяйства обсудят в Москве на всероссийской отраслевой конференции в конце марта 2020 года. Об этом «Парламентской газете» рассказал председатель ее оргкомитета, зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР).

Старовойтов 7 октября провел первое заседание оргкомитета конференции, главной темой которой станет нормативное правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности автотранспорта. Кроме того, планируется обсудить снижение у субъектов транспортной инфраструктуры финансовой нагрузки при реализации требований транспортной безопасности.

«В транспортной отрасли есть огромное количество достаточно болезненных вопросов, и один из них непосредственно касается непосредственных участников рынка транспортных услуг - транспортная безопасность. Мы должны понимать, в чем сложности правоприменительной практики, исходя из всех законов, которые принимает Государственная Дума, а также подзаконных нормативно-правовых актов», - сообщил депутат. Он напомнил, что в августе успешно прошло аналогичное мероприятие, посвященное проблемам водного транспорта.

Законодатель обратил внимание на то, что по некоторым видам транспорта стоит проблема двойной финансовой нагрузки на хозяйствующие субъекты.

«Чтобы нормы, которые предлагаются **Минтрансом**, не должны приводить к таким «задвоениям», мы и проводим такие мероприятия. В любом случае закон «О транспортной безопасности» - это некая финансовая нагрузка на хозяйствующие субъекты. Мы должны понимать, где грань - что для обеспечения транспортной безопасности делает государство, а что - сами транспортники», - подчеркнул Старовойтов.

Ожидается до полутысячи делегатов со всей страны. Конференция пройдет при участии и поддержке комитетов Госдумы по транспорту и строительству, по безопасности и противодействию коррупции, **Министерства транспорта**, Министерства внутренних дел, Торгово-промышленной палаты РФ, **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**.

Конференция пройдет на площадке одного из отраслевых вузов и будет включать конгрессную и выставочную части. Ведущие отечественные разработчики представят инновационные технологии в области обеспечения транспортной безопасности.

<https://www.pnp.ru/economics/starovoytov-predlozheniya-mintransa-po-transportnoy-bezopasnosti-ne-dolzhen-privodit-k-dvoynoy-finansovoy-nagruzke.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РОССИЯ И КАЗАХСТАН НА ФОРМЕ В ОМСКЕ ОБСУДЯТ ПРОБЛЕМЫ С ГРУЗАМИ НА ГРАНИЦЕ - КАЗАХСТАНСКИЙ МИНИСТР

Проблема задержек при прохождении грузового транспорта на казахстанско-российских пропускных пунктах на границе будет обсуждаться участниками предстоящего в ноябре в Омске форума межрегионального сотрудничества двух стран, сообщил глава МИД Казахстана Мухтар Тлеуберди.

«Данный вопрос, я думаю, будет ещё дополнительно обсуждаться на предстоящей 7 ноября встреча глав регионов - это форум межрегионального сотрудничества в Омске», - сказал Тлеуберди на пресс-конференции по итогам переговоров с главой МИД РФ Лавровым в Нур-Султане в среду.

Казахстанский министр подтвердил, что такая проблема существует, но она носит сезонный характер.

«В основном, это весной и летом, когда фрукты и овощи идут из всей Центральной Азии в Россию, получается такой наплыв грузопотока. Помимо этого, у пунктов пропусков различная пропускная способность, перевозчики выбирают наиболее быстрые маршруты, и на пике пропускных пунктов получается заторы», - сказал глава казахстанского МИД.

По его словам, на казахстанско-российской границе находится 51 пункт пропуска, 30 из них автомобильные, 20 железнодорожные, один речной.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ВОЛОШИН; 2019.10.09; НОВОРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ УДОСТОЕН ЗВАНИЯ «ЛИДЕР ОТРАСЛИ»

Виват, курсанты!

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова в конце сентября состоялось традиционное ежегодное посвящение в курсанты. И если осенью 1975 года торжественную клятву давали 250 курсантов первого набора Новороссийского высшего инженерного морского училища, то 44 года спустя ее произнесли более 1700 новобранцев.

Капитаны будущего

Подобные впечатляющие сравнения можно продолжить. Например, сегодня курсанты ГМУ могут обучаться не по трем специальностям, как когда-то, а по тридцати. Но гораздо важнее качественные изменения, которые произошли здесь за последнее время. Ушаковцы, постигавшие морские и прочие науки в последней четверти прошлого века, и представить себе не могли условия, в каких ныне учатся курсанты. А еще - какие они осваивают предметы, технику и технологии, стремясь идти в ногу со временем.

Для них, сегодняшних, уже стали реальностью электронная навигация и автономные суда, причем всем этим премудростям ребят обучают на суперсовременных тренажерах, моделирующих реальные условия плавания. Опытные преподаватели и командиры умеют и любую сложную задачу объяснить, и воспитать из вчерашних школьников всесторонне развитых личностей с крепким морским характером.

Поздравляя ушаковцев на торжественной церемонии посвящения в курсанты, ректор ГМУ доктор технических наук, профессор, депутат городской Думы Сергей Кондратьев отметил, что ребята и девушки после обучения будущей профессии станут капитанами, старшими механиками, возглавят судоходные компании, морские порты, банки, ведущие предприятия отрасли. «Я уверен, в этом строю стоят будущие Герои России, заслуженные деятели науки, выдающиеся ученые. И вуз, безусловно, еще будет вами гордиться», - такими словами завершил свое выступление руководитель вуза.

Обратившись со словами напутствия к курсантам командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Виктор Кочемазов подчеркнул, что легендарная Малая земля, на которой расположена «Ушаковка», пропитана кровью моряков, овеяна их славой, значит, нужно быть достойными нашей истории.

И это очень важный момент: между ушаковцами прошлого и нынешнего веков есть и немало общего. Вчерашним и сегодняшним воспитанникам вуза характерны верность курсантскому братству, профессии и флагу, строгое соблюдение традиций.

Неподвластно веяниям времени и стремление курсантов стать достойными продолжателями семейных морских династий. Например, Павел Сичкаренко, курсант судомеханического факультета ГМУ, с нетерпением ждет начала первой практики: его

отец, старший механик, много рассказывал о своей работе, поэтому Павел уверен: когда такой надежный советчик рядом, ему все по плечу.

Уверенность в своем будущем - это тоже «фирменная» черта ушаковцев. Говоря о перспективах, никто из них не сомневается, что получит отличную специальность, потом найдет интересную работу, которая даст возможность состояться в жизни. На чем же основано это убеждение? Помимо прочего, еще на одном важном факте: через несколько лет вручать сегодняшним первокурсникам дипломы об окончании вуза и приглашать их на работу будут... выпускники «Ушаковки»!

Да-да, руководители крупнейших морских предприятий, администраций, судоходных компаний, капитаны портов в большинстве своем окончили ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. Как, кстати, и ректор Сергей Кондратьев, который прошел путь от курсанта судоводительского факультета НВИМУ до профессора и вот уже 20 лет руководит вузом, из года в год получающим звание «Лидер отрасли».

Кредо - быть первым

Об этих и других любопытных фактах из жизни морского университета Сергей Иванович рассказал журналистам после торжественного мероприятия. Глава «Ушаковки», как и ее питомцы, не сомневается в отличных перспективах морского вуза. Для этого имеются веские основания.

Например, **Федеральное агентство морского и речного транспорта** объявляет ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова в течение шести лет победителем в конкурсе «Лидер отрасли» среди морских и речных учебных заведений России. По результатам мониторинга эффективности вузов страны, проводимых министерством образования и науки, новороссийский университет регулярно признается эффективным по всем оцениваемым показателям деятельности. Все это дает возможность проводить подготовку специалистов транспортного комплекса страны и мира в полном соответствии с международными и национальными требованиями. Государственные дипломы и сертификаты вуза признаются Международной морской организацией - ИМО (англ. International Maritime Organization, IMO) и всеми государствами.

Отвечая на вопрос о продвижении проекта непрерывного многоуровневого образования «Большой университет», к реализации которого здесь приступили четыре года назад, ректор сделал акцент на его важности для сегодняшних подростков, оставивших школу после девятого класса. Им предоставили возможность получения не только среднего специального образования, но и высшего, причем даже на год раньше сверстников. Обучаться на всех специальностях могут и юноши, и девушки.

Сергей Кондратьев рассказал также о проекте «Технополис», целью которого является обучение самым востребованным сегодня в мире рабочим профессиям на самой современной образовательной, технической и технологической основе. Для этого планируется возвести новые корпуса и установить в них новейшее оборудование.

В морском университете вскоре произойдет и еще одно важное событие - готовится сдача в эксплуатацию нового учебного корпуса. Это будет настоящий «умный дом»: из 770 миллионов рублей, выделенных на строительство, 200 было потрачено на закупку современного тренажерного оборудования, а 20 миллионов - компьютерного.

Ректор особо отметил, что ни преподавателям, ни студентам в новом корпусе личные ноутбуки на занятиях не понадобятся: любой свободный компьютер можно будет активировать, приложив свою личную карточку, и войти в серверную среду пользователя, с которой он привык работать.

В ногу с наукой

Привел Сергей Кондратьев и несколько примеров внедрения научных разработок университета. Темы - масштабные, широта охвата - на мировом уровне.

Вот корреспондентская группа по электронным дипломам, созданная в ИМО именно благодаря усилиям ректора ГМУ. После ее внедрения подделка дипломов по морским

профессиям сведется к минимуму в мировом масштабе, поскольку информация об учащихся в десятках стран - членов ИМО будет поступать в единую электронную базу данных и работодатель сможет получать точные сведения о нанимаемом работнике.

Или взять Керченский мост, Понятно, что это грандиозное сооружение окажет влияние на окружающую гидрологию. А разработанные в университете автоматические буи (технику установили в районе объекта) как раз передают оперативную гидрологическую информацию, и на основе анализа таких данных обеспечивается безопасность движения судов в Керченском проливе.

Также успешно внедрена технология, изобретенная ушаковцами и позволяющая судоводителям с помощью обычного электронного планшета ориентироваться в высоких широтах, где нередко пасуют корабельные радары и даже спутниковые системы навигации. Эта разработка особенно важна при работе в Арктике.

Немалые средства университету приносят контракты, заключаемые с министерством обороны РФ. В частности, ученые вуза в дополнение к разработанным прежде особым двигателям для подводных аппаратов создали математические модели таких аппаратов и тренажеры по управлению ими.

Парад идей

В ГМУ пройдет фестиваль молодых изобретателей. Свои разработки в морском госуниверситете имени адмирала Ушакова представят студенты и школьники. Главная идея мероприятия - не только продемонстрировать изобретение, но и доказать возможность его внедрения в какую-либо сферу жизни. На фестивале ведущие инженеры отраслевых предприятий Новороссийска проведут с ребятами мастер-классы. Авторы лучших проектов станут участниками городского конкурса.

Кстати

Сегодняшний научный потенциал вуза таков: среди работающих здесь 300 преподавателей профессоров и докторов - 43, доцентов и кандидатов наук - 198.

Справка

ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова - крупнейшее учебное заведение водного транспорта и единственный вуз на юге России, выпускающий морских специалистов для судоходных компаний, судостроительных и судоремонтных заводов, предприятий водного транспорта, портов и транспортных терминалов. Университет готовит кадры по 30 специальностям и направлениям подготовки высшего образования, шести специальностям среднего профессионального образования и включает в себя три института, пять факультетов, 27 кафедр, филиалы в Ростове-на-Дону и Севастополе. Здесь обучается свыше 12 тысяч человек. За время существования вуза подготовлено более 50 000 специалистов.

<https://rg.ru/2019/10/09/reg-ufo/novorossijskij-morskoj-universitet-udostoen-zvaniia-lider-otrasli.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА МАЛЬЦЕВА; 2019.10.10; МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ ТАКСОПАРКА; КАК РАЗВИВАТЬ РЫНОК ТАКСИ В МОСКВЕ

Черные кебы в Лондоне, роскошные кремовые «мерседесы» в Германии, ярко-желтые «форды» Нью-Йорка – такси стали важной составляющей культурного и экономического ландшафта мегаполисов. Москва не отстает от мировых столиц по доступности такси, но ряд новых направлений в стратегии развития помогли бы ей встать на один уровень с лидерами.

Москва успешно пересаживает своих жителей с персональных автомобилей на общественный транспорт: личные авто перестали быть главным средством перевозок и уступили первые две строчки наземному и рельсовому транспорту, говорится в исследовании «Такси в крупнейших городах мира: особенности работы и роль в транспортных системах», которое этим летом провели Гильдия такси при Московской

торгово-промышленной палате, АНО «Цифровая экономика» и Российская ассоциация электронных коммуникаций (РАЭК) с участием международного консорциума экспертов. Такси – последний элемент транспортной системы, о модели регулирования которого до сих пор идут споры по всему миру. Россия не исключение: депутаты обсуждают, как регулировать рынок такси, с 2015 г. и до сих пор не пришли к единому мнению. Группа экспертов изучила опыт других мегаполисов и потенциальные направления политики развития такси для столицы России.

Желтая артерия

В мегаполисах такси занимают ощутимую долю в пассажиропотоке (до 10% перевозок) и обеспечивают работой до 5% экономически активного населения города, пишут авторы исследования. Они проанализировали факторы эффективности такси (скорость подачи, доступность поездки для пассажира, доход водителя и т. д.) в Нью-Йорке, Лондоне, Сингапуре, Париже, Шанхае, Токио, Москве и Стамбуле. Изучив законодательную базу для регулирования рынка такси в этих городах, они выявили прогрессивные практики, которые помогают сделать такси эффективной частью транспортной системы города.

В Москве зарегистрировано 7,7 млн личных автомобилей, каждый день на дороги выезжает 3,2–3,6 млн, сообщил весной Центр организации дорожного движения. Количество такси в городе, по данным столичного департамента транспорта, увеличилось с 7500 машин в 2010 г. до более 48 000. На такси хотя бы раз в месяц ездит каждый третий москвич, доля такси в российской столице – 3,3% пассажиропотока (в Сингапуре это 10%, в Нью Йорке – 8%), говорится в исследовании московской Гильдии такси. По данным столичного дептранса, если в 2010 г. москвичи совершали 40 000 поездок в день, то в 2018 г. – почти в 18 раз больше: 715 000.

Взрывной рост рынка такси в последние годы обусловлен высоким уровнем цифровизации этой отрасли, объясняет генеральный директор АНО «Цифровая экономика» Евгений Ковнир. На долю агрегаторов в России приходится больше 60% вызовов такси. В Москве эта доля еще выше: по данным столичного департамента транспорта, 80% заказов приходит через агрегаторы.

За увеличением числа поездок, естественно, следует и рост рынка: оборот российского рынка такси достиг 671 млрд руб. в 2018 г. – в 1,5 раза больше, чем в 2014 г., подсчитал Аналитический центр при правительстве РФ.

Молодые и быстрые

Еще 6–7 лет назад скорость подачи автомобиля в Москве составляла 30–40 минут, сейчас она в центре города 3 минуты, в среднем – около 7 минут, рассказывал «Ведомостям» председатель комитета Московской торгово-промышленной палаты по вопросам развития таксомоторных перевозок, основатель компании «Формула такси» Богдан Коношенко.

В Москве сейчас один из самых молодых и быстрых автопарков по сравнению с другими крупными городами мира, указывают авторы исследования московской Гильдии такси. Средний возраст московского такси – 2,7 года, время прибытия машины – 5 минут против, например, 15 минут в Токио. Москва – среди лидеров по безопасности такси: смертность в ДТП на этом виде транспорта в пересчете на 1 млрд км перевозок на 35% ниже, чем в среднем по сравнению с другими крупными мировыми городами, указывают авторы исследования. Смертность в ДТП в России при этом, по данным ВОЗ, близка к среднему по миру показателю: 18 человек на 100 000 населения против 18,8 в мире.

Вместе с городским транспортом такси помогает решать проблему пробок и освобождать перегруженные центры мегаполисов от личных автомобилей, говорится в отчете «Такси в крупнейших городах мира: особенности работы и роль в транспортных системах». В 2011 г. 38% поездок по городу москвичи совершали за рулем своего авто, а по итогам 2018 г. – только 28%. Такси стало реальной альтернативой личному автомобилю, убежден директор РАЭК Сергей Плугодаренко. С развитием цифровых платформ у людей изменился подход

к потреблению услуг: заказ стал таким простым и быстрым, что необходимость в собственном авто в крупных городах постепенно снижается, объясняет он.

Цена пробега

Такси помогает городу бороться с пробками (ведь одним такси в течение дня могут пользоваться несколько человек, к тому же в Москве они могут ездить по выделенным полосам. – «Ведомости&»), но не конкурирует с общественным транспортом из-за высокой разницы в стоимости, считает Плуготаренко. Так, например, в Нью-Йорке такси дороже общественного транспорта в 5 раз: \$2,8 стоит поездка на метро и в \$13,9 обходится поездка на такси. В Москве разрыв стоимости превышает 11 раз: в среднем 40 руб. за метро против 450 руб. за среднюю поездку на такси, указывают авторы исследования.

Традиционные таксопарки не могут зарабатывать в сегодняшних условиях, говорил «Ведомостям» гендиректор крупнейшего московского таксопарка «2412» Роман Кондрашкин. Таксопарки, объяснял он, не могут обеспечить спрос на свои услуги без агрегаторов, но те берут более высокую комиссию. По разным оценкам, комиссия агрегаторов в среднем по стране может варьироваться от 15 до 23%. Аналитический центр при правительстве РФ подсчитал, что с учетом затрат на комиссию агрегатора, комиссию таксопарка, аренду автомобиля, топливо, техобслуживание в среднем водителю остается около 64% стоимости поездки.

Консерваторы и пионеры

Другие страны, переживавшие взрывной рост рынка такси, применяли одну из двух моделей регулирования, говорится в исследовании московской Гильдии такси. Одну модель его авторы назвали прогрессивной, другую – консервативной.

К прогрессивным авторы исследования относят рыночные механизмы: повышение порога входа в профессию через квалификационные требования (стаж, возраст, специальные экзамены, медицинские тесты), регулирование времени работы и требований к автомобилю (возраст, экологичность, приспособленность для перевозки маломобильных граждан). Такие мегаполисы отказываются от регулирования цен и количества лицензий. Для контроля используют выделенный ресурс регуляторов, системы штрафных баллов для водителей, платформы онлайн-мониторинга показателей. По такому пути пошли Нью-Йорк, Лондон и Сингапур.

«Города с прогрессивным регулированием создают специальные реестры, чтобы анализировать данные о таксомоторных перевозках: показатели аварийности, длительность смены водителей, история нарушений ПДД. Собранные воедино, такие данные очень ценны для определения подходов к повышению безопасности. Но для этого необходима очень хорошо слаженная работа как государственных ведомств, так и представителей платформ по заказу такси по оцифровке и грамотному анализу этих данных», – говорит Коношенко.

Консервативный путь выбрали Стамбул, Токио и Шанхай. Они, отмечают исследователи, ограничили количество лицензий, ограничили или ввели полный запрет на коммерческую перевозку пассажиров на частных автомобилях, которые не входят в состав официальных таксопарков.

Второй путь ограничивает конкуренцию и, как результат, выливается в долгую подачу такси (в среднем 11 минут против 5) и более дорогие поездки (по цене в среднем вдвое выше), утверждают авторы исследования. Заработок водителей из-за дороговизны лицензии в городах второй группы, наоборот, оказался ниже.

Впрочем, и прогрессивная политика не исключает регулирования оплаты труда водителей, сотрудничающих с агрегаторами. В декабре 2018 г. комиссия по такси и лимузинам Нью-Йорка утвердила изменения, которые защищают таких водителей законодательством о минимальной оплате труда, – \$15,9 в час.

Регулировать подано

Упорядочить доходность и безопасность такси в России государство пытается давно, но общей картины у заинтересованных сторон пока нет. Группа депутатов Госдумы подготовила законопроект о такси и агрегаторах еще в 2015 г., но рассмотрение затянулось из-за разногласий и поправок. Депутаты предлагали запретить иностранцам работать таксистами, ограничить комиссию агрегаторов 2–3% и одновременно обязать их контролировать режим труда и отдыха таксистов. У авторов разных версий закона до сих пор нет общей позиции, на каком фундаменте строить регулирование отрасли. Главное изменение, которое до сих пор предлагалось, – ответственность агрегаторов перед пассажирами такси.

В последние полгода законопроект снова готовится ко второму чтению, но из-за большого количества поправок и возражений участников рынка профильный комитет Госдумы до него пока не добрался. Так, московский департамент транспорта, например, предлагает запретить агрегаторам регулировать тарифы и плату за проезд, ужесточить выдачу лицензий и давать их только владельцам автомобилей и гарантировать водителям такси минимальную зарплату.

Параллельно вице-премьер **Максим Акимов** в сентябре поручил Минэку, **Минтранс**у и АНО «Цифровая экономика» до конца ноября сформировать рабочую группу и подготовить правительственные предложения по регулированию рынка такси, внедрению программно-аппаратных комплексов для медицинских осмотров, устройств для мониторинга усталости водителей и электронного путевого листа. «Мы изучаем международный опыт, вместе с коллегами из «Сколково» создаем отраслевую группу по цифровому транспорту, чтобы обеспечить законодательные условия для дальнейшего развития этой сферы», – подтвердил Ковнир.

«Дальнейшее развитие отрасли в нашей стране главным образом будет зависеть от принятой модели регулирования», – говорит первый зампреда комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Людмила Бокова. Города – лидеры в области такси, такие как Нью-Йорк, Лондон и Сингапур, не использовали устоявшиеся на этом рынке методы – ограничение лицензий или запрет на работу отдельных сервисов по заказу такси. Вместо этого они пошли по пути рыночного регулирования отрасли, рассуждает она.

Россия может пойти по пути прогрессивных стран и опираться на лучшие мировые практики, считают авторы исследования «Такси в крупнейших городах мира: особенности работы и роль в транспортных системах». По многим параметрам – времени подачи, комфорту, безопасности – столичное такси уже соответствует лучшим мировым стандартам, но в некоторых направлениях развито слабо: российские таксопарки не приспособлены для перевозки инвалидов и пока не задумываются об экологии.

Россия могла бы усилить эти направления, считают авторы исследования. В пример они приводят Лондон, где с 2011 г. все классические кебы оборудованы для перевозки маломобильных пассажиров: такие пассажиры пользуются услугами такси в среднем 10,3 раза в год против 0,6 поездки в Москве. Париж с 2014 г. ввел субсидирование на покупку гибридных авто и электрокаров для классического такси, и в результате доля экологичных машин в таксопарках увеличилась с 7 до 21%.

<https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2019/10/10/813258-model-sborki>

ТАСС; 2019.10.09; МОСТ-ДУБЛЕР НА ГРАНИЦЕ КУБАНИ И АДЫГЕИ ПОСТРОЯТ К КОНЦУ 2021 ГОДА

Дублер Яблоновского моста в Краснодаре, соединяющего Тахтамукайский район Адыгеи со столицей Кубани, построят к концу 2021 года. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе депутата Госдумы Владимира Евланова.

Существующий Яблоновский мост соединяет территорию Тахтамукайского района Адыгеи и Краснодара. В связи с активным жилым строительством в районе

административной границы между Краснодарским краем и Адыгеей увеличилась транспортная нагрузка на данный участок, мост является одной из магистралей, через которую осуществляется выезд из Краснодара на трассу, ведущую к Черному морю. В июле 2019 года власти Краснодара ограничили движение грузового транспорта по мосту из-за ухудшения его технического состояния.

«Общая стоимость объекта порядка 6,5 млрд рублей. Первый этап [строительства] должны завершить уже 29 ноября [текущего года], ко второму приступят 10 января 2020 года, и продлится он до 31 января 2020 года. Третий этап запланирован на 1 января 2021 года, окончание работ - 10 декабря 2021 года», - сообщили в пресс-службе.

Собеседник агентства уточнил, что в первый этап работ по строительству моста, который уже начат, входит строительство трех опор конструкции моста со стороны республики Адыгеи (поселка Яблоновский). «Депутат Госдумы Владимир Евланов уже год занимается вопросом выделения федеральных средств», - резюмировали в пресс-службе.

Ранее в августе 2018 года депутат Госдумы Владимир Евланов инициировал обращение к премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с просьбой выделить федеральные деньги на строительство дублера Яблоновского моста, также был направлен запрос в Минтранс РФ.

<https://tass.ru/v-strane/6973428>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - НЕДЕЛЯ - СЕВЕРО-ЗАПАД; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.10.09; ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС ГОТОВ. ЧТО ДАЛЬШЕ?; НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА ОТКРЫЛИСЬ ДОЛГОЖДАННЫЕ СТАНЦИИ МЕТРО

В Петербурге начато движение по второму участку фиолетовой ветки метро. Для пассажиров открылись станции метро «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары». Ожидается, что ежедневно новыми станциями воспользуются до 900 тысяч человек.

О том, что метро должно доходить до Шушар, говорили еще в восьмидесятые. В 2012 году в Купчино появились станции «Бухарестская» и «Международная». Но от проспекта Славы, Дунайской, Фучика или Димитрова до них было слишком далеко. Каждое утро купчинские автобусы набивались под завязку, чтобы довезти горожан до имеющихся станций. Ничего удивительного, ведь вообще-то эти спальные кварталы изначально строились с расчетом, что здесь будет проходить метро. В последние годы бурный рост переживает и микрорайон Шушары. Сейчас здесь проживает около 85 тысяч человек.

Строительство метро до Шушар велось последние семь лет. Проходка шла непросто, ведь грунты на этом участке очень водонасыщенные, метростроевцам постоянно попадались валуны. Изначально предполагалось, что станции второй очереди Фрунзенского радиуса откроют в 2016 году, но сроки несколько раз переносились. В конце августа на «Проспекте Славы», «Дунайской» и «Шушарах» было открыто тестовое движение - без пассажиров. А спустя еще месяц с небольшими станциями стали полноценной частью транспортной сети Петербурга.

- Все недочеты, в том числе проектные, исправлены. И самое главное - обеспечена безопасность пассажиров. Сейчас станции полностью готовы к эксплуатации, - отметил на церемонии открытия Фрунзенского радиуса губернатор Петербурга Александр Беглов.

Руководитель петербургского метрополитена Владимир Гарюгин подчеркнул, что в условиях Северной столицы единственный способ развивать город и не утопать в автомобильных пробках - это акцентировать внимание на подземном транспорте.

Планы по строительству метро в Петербурге расписаны на много лет вперед. В частности, ожидается, что к 2032 году в городе появятся еще 26 новых станций метро. Ближайшие же планы таковы.

В 2022 году должна открыться станция «Горный институт» на Васильевском острове. Это продолжение оранжевой ветки метро. При этом на участке от «Достоевской» до «Горного

института» строится станция метро «Театральная» у Мариинского театра. Ее открытие планируется в 2025-м.

Также в 2022 году ожидается открытие коричневой ветки. На перекрестке улиц Маршала Жукова и Маршала Казакова появится новая станция «Юго-Западная». Пассажиры смогут доезжать до «Путиловской» (второй станции на ветке) и переходить там на станцию «Кировский завод». «Путиловскую» с нетерпением ждут жители огромного спального массива в микрорайоне Красненькая речка. Проходка первого тоннеля на станции уже завершена.

В более отдаленной перспективе ветка продлится в сторону центра станциями «Боровая» и «Броневая». Здесь же будут пересадочные станции «Заставская» / «Московские ворота» и «Каретная» / «Обводный канал». Открытие этих станций запланировано на 2027 год.

Между тем к 2025-му метро может прийти в Кудрово. Собственно, сама станция здесь уже частично построена. Изначально она называлась «Народной», ее строительство началось в конце восьмидесятых, но было заморожено в девяностые из-за нехватки финансирования. Сейчас Кудрово - один из крупнейших городов в Ленобласти, и каждый день к ближайшей станции «Улица Дыбенко» автобусы едут колоннами.

Ожидается, что средства в строительство станции метро «Кудрово» будут вкладываться как из бюджета Петербурга, так и из казны Ленобласти.

<https://rg.ru/2019/10/09/reg-szfo/kakie-stancii-metro-v-peterburge-otkroiutsia-posle-frunzenskogo-radiusa.html>

ВЕСТИ ФМ; СЕРГЕЙ АРТЕМОВ; 2019.10.08; ТАКСИ СНОВА СТАНОВИТСЯ «НЕЛЕГАЛЬНЫМ» ВИДОМ ТРАНСПОРТА

Нелегалов-извозчиков становится все больше. Данные свежего исследования показывают, что во многих регионах количество водителей, решивших зарабатывать без всяких формальностей, значительно превышает число тех, которые отвечают за безопасность перед пассажиром и за налоги перед государством. Но реальная статистика, по мнению экспертов, не видна никому. Подробности - у обозревателя «Вестей ФМ» Сергея Артемова.

Нелегалов в такси чуть-чуть прибавилось. Но прибавка отмечена наряду с ростом желающих работать в извозе. Это - главная констатация из свежего исследования аналитического центра при правительстве России, говорит руководитель аналитического блока Департамента экономики и развития транспорта этой структуры Алексей Сафронов. САФРОНОВ: По нашим данным, в среднем по России по итогам 2018 года доля нелегальных таксистов составляет примерно 16% в количестве поездок и примерно 12% в объеме рынка. Доля нелегальных таксистов выше в регионах, где стоимость поездки намного меньше. В Москве доля нелегальных таксистов меньше, чем в среднем по России, мы оцениваем ее в 7,5%.

Поездка дешевле - нелегалов больше. Зависимость прямая: деление оплаты на таксопарк, оператора кол-центра или агрегатора оставляет водителю сущие гроши. Потому на регистрацию люди, по сути, плюют и работают сугубо на свой карман. Так, в Калмыкии таксистов - в 2,5 раза больше, чем выдано в этой республике разрешений. В Северной Осетии нелегалов больше в полтора раза. В Адыгее - на 50%. В Москве тех, кто ездит без разрешений - около 15%.

Но похоже, говорит председатель общественного движения «Форум-Такси» Олег Амосов, данные для исследования подбирались по принципу есть разрешение на автомобиль или его нет. Хотя, если брать количество индивидуальных предпринимателей или трудоустроенных в транспортные компании, а только им по закону можно заниматься извозом, то реальная картина будет совершенно другой.

АМОСОВ : Индивидуальные предприниматели и официально работающие по трудовому договору водители занимают менее 10% в Москве. По всей России этот процент еще ниже

- порядка 2-3, может быть, 4%. На самом деле, это - теневой сектор экономики. Почему им так спокойно оперируют в данный момент агрегаторы - они понимают, что тот же самый водитель ничего сделать не может, потому что он сам нарушил все законодательство от начала до конца.

Легальное такси по закону делится на два сегмента - собственно, водителей и специально оборудованные машины. Глава координационного совета профсоюза «Таксист», член общественного совета при **Минтрансе России** Андрей Попков рисует портрет «водителя в законе».

ПОПКОВ : Это человек, у которого есть стаж более 3 лет, который оформлен по Трудовому кодексу в компании и не берет автомобиль в аренду, потому что в аренду физлицу запрещено давать автомобиль по закону, хотя все это делают. Выписываются путевые листы на него каждый день, он проходит медицинский предрейсовый и послерейсовый, а также технический предрейсовый и послерейсовый контроль. Работает, соблюдая режим труда и отдыха, согласно приказу **Минтранса**, а и имеет водительское удостоверение российского образца, либо - образца Киргизии, Казахстана или Беларуси. Все!

Насчет ежедневного технического контроля - это уже, впрочем, из требований к автомобилю. Они также указаны в законах. Андрей Попков далее приводит описание этой второй части легального сегмента.

ПОПКОВ : Автомобиль такси, который оборудован согласно закону «О такси» - он должен быть определенного цвета, если это указано в региональном законодательстве, подчеркиваю - в региональном. Он должен иметь «шашечный» пояс, фонарь на крыше, таксометр в салоне и проходить технический осмотр 2 раза в год. Согласно уставу автомобильного транспорта, он должен храниться на определенных стоянках.

Потому проверка лишь одного разрешения на использование машины в качестве такси не даст ничего желающему выяснить, на легальном ли транспорте он передвигается, замечает Олег Амосов.

АМОСОВ : Если даже есть такая бумажка на машину - дальше как законодательство исполняется (а у нас же, все-таки - достаточно много законов, которые надо исполнять, их 48)? Никак! То есть в Москве это - аренда, а аренда, в принципе, частному лицу автомобиля для коммерческой деятельности не предусмотрена законодательно. Это - официальное такси или неофициальное? Вроде бы - да, оно брендированное, вроде бы, разрешение у него есть, путевки какие-то выписываются. Если посмотреть в регионах, отъехав от Москвы буквально на 15-20 километров - нет даже возможности заключить договор, чтобы проходить нормальный технический и медицинский осмотр, то есть получить нормальный путевой лист.

В Аналитическом центре, опубликовав цифры, которые вызвали споры у экспертов рынка такси, между тем не привели никаких предложений по ужесточению юридического оформления перевозок для всех нелегалов. Да и в этом, по мнению Алексея Сафронова, сейчас нет особой необходимости.

САФРОНОВ : Я думаю, что всех на легальную схему, это - утопия. В принципе, тот уровень, что мы сейчас наблюдаем, порядка 12% - это гораздо меньше, чем то, что мы имели, допустим, в 2015 году, когда, по оценкам, он составлял 21%. Он немного вырос по сравнению с 2017 годом - было 11%. Но рост на 1 процентный пункт больших опасений вызывать не должен.

Любая законодательная узда для извозчиков вызовет либо еще более стремительный уход в тень, либо повлияет на стоимость проезда, говорит Андрей Попков.

ПОПКОВ : В такси, если все соблюдать все законы, доходность будет процентов 15 или 10 в общей сложности. А если их не соблюдать, доходность вырастает до 70%. Есть разница? Конечно, есть! И все стараются по максималке отжать себе.

Основная проблема такси, полагает Олег Амосов, в том, что из самостоятельного вида городского общественного транспорта перевозчики превратились в подразделения гигантов IT-индустрии.

АМОСОВ : Все развитие IT-индустрии идет по принципу сетевого маркетинга, а сетевой маркетинг допускает обогащение, получение прибыли только основателям этой компании. Все остальные участники этого процесса, в принципе, не развиваются. То есть заказы - да, более 80% сейчас аккумулируется агрегаторами-IT-шниками, которые, в принципе, не занимаются перевозкой вообще, а занимаются просто передачей вот этой информации. И они - единственные в такси, кто в данный момент зарабатывает.

Однако, несмотря на постоянные жалобы водителей на низкие доходы, в Москве и Санкт-Петербурге они зарабатывают в среднем 83 тысячи рублей в месяц. А их коллеги в других городах-миллионниках - 74 тысячи.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2209287/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.10.09; В ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОМ НАПРАВЛЕНИИ; РАСШИРЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОТКРЫВАЕТ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ И ЭКСПОРТЕРОВ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Если деньги, как говорят, это кровь экономики, то железные дороги никак не меньше, чем скелет. В годы хаоса и развала страны, что в Гражданскую, что в лихие девяностые, именно с опорой на костяк железных дорог восстанавливалась экономическая жизнь, налаживались новые производственные связи, оживали регионы. В сознании нескольких поколений советских людей развитие железнодорожной сети стало символом укрепления индустриальной мощи и улучшения качества жизни. Стук колес, бесконечные составы и молодежные стройки вдохновляли поэтов и звали за собой людей к светлому будущему. Но после развала Союза этот образ стал быстро забываться.

И дело не только в смене экономической модели или технологического уклада: необходимость в перемещении грузов и строительстве инфраструктуры у страны осталась, задачи пространственного развития и выхода на новые рынки никто не отменял. Страна планировала развивать Арктику и Дальний Восток, увеличивать товарооборот со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, расширять порты, но большинство начатых в советские годы строек оказались заморожены. Ямал, Якутия, север Красноярского края и большая часть дальневосточных регионов откладывали реализацию инвестиционных проектов из-за инфраструктурной недостаточности. Вместо полета вперед наш паровоз стал сдавать назад.

Сейчас трудно сказать, что стало переломной точкой. Реформа РЖД или активность инвесторов в экспортно ориентированные проекты. Скорее, совокупность этих факторов, помноженная на объективные потребности растущей экономики. Рост товарооборота, вложения в развитие инфраструктуры и обновление руководства РЖД помогли изменить ситуацию. Буквально за несколько лет, начиная с 2010-х годов, из планово-убыточной, субсидируемой монополии РЖД превратилась в прибыльную компанию, ежегодно приносящую в бюджет больше 100 млрд рублей.

Ключевым импульсом для развития железнодорожной сети стали решения по развитию Восточного полигона железных дорог, принятые руководством страны в 2012 году. Объективно оценивая растущий спрос на сырье и продовольствие крупнейших экономик Азии, глава государства поручил РЖД проработать с компаниями-экспортерами этапы развития сети, долгосрочную тарифную политику и перспективные точки роста.

Кроме роста экспорта железные дороги на востоке страны дают колоссальный мультипликативный эффект, способствуют возрождению жизни на территориях, откуда в

90-е годы массово бежало население. Расширение Восточного полигона железных дорог открывает для экспортеров новые возможности и, в свою очередь, способствует росту инвестиций компаний-экспортеров в инфраструктурные проекты на востоке. Как было озвучено на недавнем заседании комиссии по ТЭК, посвященном угольной отрасли, на 300 млрд рублей инвестиций РЖД в развитие дорожной сети, потраченных в ходе реализации первого этапа развития Восточного полигона, одни только угольщики вложили полтриллиона рублей инвестиций в развитие портового хозяйства, строительство подъездных путей и освоение новых месторождений в Якутии, Хабаровском крае и других регионах Дальнего Востока.

За угольными компаниями, которые на сегодняшний день обеспечивают около 40% грузооборота РЖД, потянулись нефтяные и газовые компании, которые реализуют крупные инвестиционные проекты в Забайкалье, Якутии, Приморье и Хабаровском крае, металлурги и другие грузоотправители. В 2018 году был достигнут исторический максимум погрузки - почти 1,3 млрд тонн. Но главное, стали вводиться новые дороги, расшиваться узкие места и появились планы развития, которые уже не вызывают скепсиса в обществе.

Рост грузопотока позволил даже перевыполнить планы руководства по развитию товарооборота с Китаем и другими крупнейшими экономиками Азии. За четыре последних года товарооборот России и Китая вырос почти на 30 млрд долларов, превысив намеченную цель в 100 млрд долларов. В этом году на Петербургском экономическом форуме была озвучена новая задача - довести товарооборот до 200 млрд долларов к 2024 году. Справится ли с ней РЖД?

Первый этап программы развития Восточного полигона Транссиба и БАМа выполнен ударными темпами. В результате перевалка грузов в восточном направлении выросла более чем на 66 млн тонн. Путь к перспективным рынкам оказался открыт для производителей металлов, зерна, угля, удобрений, цемента и другой продукции, востребованной на рынках АТР. Только по углю поставки на экспорт в восточном направлении выросли за время реализации программы в 2,5 раза, что значительно сократило зависимость экономики нашей страны от европейского рынка.

В этих условиях предложения некоторых ведомств, ответственных за экономический рост, отложить реализацию программы развития Восточного полигона вызывают только недоумение. На недавнем Восточном экономическом форуме **Владимир Путин** еще раз напомнил, что исторический поворот на восток был продуманным выбором, основанным на понимании растущей роли, которую предстоит играть Азиатско-Тихоокеанскому региону в предстоящие десятилетия. И что важным условием реализации планов должно стать развитие транспортной инфраструктуры и создание условий для экспорта готовой продукции, включая «рынки третьих стран».

В РЖД хорошо понимают стратегический характер решаемых на востоке задач. От увеличения транспортной доступности во многом зависит инвестиционная привлекательность дальневосточных регионов и решение вопросов демографии. «Проводимый компанией ежегодный мониторинг показывает существенный положительный эффект (программы модернизации Восточного полигона) как для экономики страны в целом, так и для регионов Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. Реализация проекта является мощным драйвером развития их экономики и будет завершена в установленный срок», - подчеркнул на июльском совещании по вопросам развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей глава РЖД Олег Белозеров.

Белозеров человек решительный, верить ему можно. Пообещал, например, завершить стройку Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, которая велась с 1972 года, и в июле этого года поезда наконец пришли на станцию Нижний Бестях под Якутском. Теперь, после первых успехов, укрепилась надежда на своевременную реализацию

второго этапа развития Восточного полигона и завершение строек, задуманных в отдаленном прошлом - еще при графе Витте.

В силу накопленных компетенций, привлеченных инвестиционных ресурсов и своего масштаба РЖД имеет все шансы стать творцом истории и вывести экономику России на новый уровень развития. Главное, не терять набранный ход, не успокаиваться. Будут дороги - поедем.

<https://rg.ru/2019/10/09/rasshirenje-vostochnogo-poligona-zheleznih-dorog-otkryvaet-dlia-investorov-novye-vozmozhnosti.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2019.10.09; СЕМАФОРАМ - ЖЕЛТЫЙ СВЕТ!; НАЧАЛСЯ ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ ДО ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Точная дата начала движения пассажирских поездов по мосту еще неизвестна, но ждать осталось недолго. Вот-вот будет объявлено о начале предварительной продажи билетов, намеченной на один из октябрьских дней. Тогда и выяснится, когда в Крыму встретят первый поезд с материка. В любом случае обратный отсчет 100 предстартовых дней уже начался. Сейчас железнодорожники наводят блеск на вокзалах, принимают новый подвижной состав и готовятся встретить «большую волну».

На вокзале Севастополя пока еще тихо и безлюдно. В зале ожидания гулко звучит эхо шагов, скучает у рамки металлодетектора охрана. Но так будет недолго.

К открытию движения по Крымскому мосту вокзал, которому в будущем году исполнится 145 лет, отреставрировали.

- Восстановили лепнину, отремонтировали фасад и кровлю, оконные группы, - рассказала начальник вокзала Елена Альзоба. - Все максимально сохранено в историческом виде, никаких пластиковых окон и дверей.

Все 40 тысяч квадратных метров вокзального комплекса, состоящего из четырех зданий, приведены в порядок и ждут пассажиров. Завершающий штрих - фонтан в сквере на привокзальной площади - заработает на этой неделе. Севастополь готов принимать даже новые двухэтажные вагоны, но они пока будут ходить только до Симферополя. В таком же отличном состоянии железнодорожная инфраструктура не только у «города русских моряков», но и у всего полуострова.

- Все шесть вокзалов на пути следования пассажирских поездов отремонтированы, - рассказал начальник дирекции обслуживания пассажиров Крымской железной дороги (КЖД) Михаил Куликов. - Ремонт зданий завершён везде, но кое-где еще работаем над требованиями транспортной безопасности и доступностью для маломобильных групп населения.

В Симферополе еще летом заменили плитку на привокзальной площади, очистили знаменитый итальянский дворик от уродливых киосков, обновили теневые навесы на платформах. До конца осени начнется реставрация башни с часами.

В Джанкое также отремонтирован вокзал, а стихийной торговли на перронах, как в былые времена, здесь больше не будет.

Пассажиров в Крым и обратно повезут новые вагоны и локомотивы. Техника уже начала поступать на полуостров. Все вагоны производства тверского завода не требуют никакой дополнительной обкатки. Что же касается тепловозов и электровозов, сейчас локомотивные бригады знакомятся с новой техникой, поскольку она функционально отличается от той, что использовалась на КЖД ранее и уже морально устарела. Семь новых тепловозов ТЭП-70-БС и три электровоза ВЛ-10 уже в Крыму.

- Локомотивы и электровозы куплены Росимуществом и будут приписаны к Крымской железной дороге, - рассказал исполняющий обязанности генерального директора предприятия Алексей Красоткин. - Также для организации движения поездов дальнего следования куплены 166 вагонов разного типа - двухэтажные, купейные и плацкартные.

Пассажиры для поездов дальнего следования будут включаться в составы постепенно, по мере назначения новых маршрутов. Предварительно планируется курсирование восьми пар поездов в сутки по 11 маршрутам с материка в четыре пункта назначения: Симферополь, Севастополь, Евпаторию и Феодосию. С открытием железнодорожного движения Крымский мост сможет пропускать в течение суток 65 пар поездов в оба направления, включая 45 пассажирских и 20 грузовых.

Пассажиры в перспективе могут увеличиться до 18 миллионов человек в год, и это не предел. Все будет зависеть от спроса на билеты.

Но самое главное - это пути. За три года в республике капитально отремонтировали 310 километров железной дороги. На крымской земле пассажиров встретят так называемые бархатные рельсы без стыков. Привычный стук колес уйдет в прошлое. Разрешенная скорость движения на всем протяжении от Крымского моста до Севастополя сегодня составляет 100 километров в час и увеличится до 120. Для этого специалистам КЖД пришлось освоить алюминиотермитную сварку рельсов и клееболтовое соединение металла. Только представьте, допустимый зазор между рельсами составляет 1 миллиметр.

Сегодня вся железная дорога покрыта надежной сетью мобильной связи, а на опорах смонтированы 505 километров оптоволоконного кабеля. С руководством Крыма КЖД обсуждает перспективный проект создания оператора пригородного сообщения, который займется регулированием движения электричек. Не исключен пуск из Симферополя электропоездов до Краснодара и Анапы. Возможно также в обозримом будущем появятся чартерные поезда из разных уголков России. Вероятнее всего, такая услуга будет востребована в пик курортного сезона.

- Все эти проекты находятся на стадии обсуждения, - пояснил Алексей Красоткин. - Все будет зависеть от востребованности билетов. Технически мы готовы к таким предложениям.

<https://rg.ru/2019/10/09/reg-ufo/nachalsia-obratnyj-otschet-do-puska-poezdov-po-krymskomu-mostu.html>

ТАСС; 2019.10.10; МИНСК ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В МОСКВУ ПО СИСТЕМЕ ДИНАМИЧЕСКОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Белорусская железная дорога (БЖД) с четверга приступила к реализации проекта по продаже проездных документов на некоторые поезда, следующие в Москву, с применением системы динамического управления тарифами. Об этом говорится в сообщении БЖД, размещенном на сайте ведомства.

«Этот проект реализуется совместно с ОАО «РЖД» и направлен на повышение привлекательности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и снижение тарифной нагрузки на пассажиров», - отметили в пресс-центре БЖД.

Там уточнили, что система динамического ценообразования будет применяться в отношении поездов международных линий №39/40 Полоцк - Москва, №96/95 Брест - Москва, а также с 25 октября поезда №76/75 Гомель - Москва в купейные вагоны и вагоны СВ. В БЖД пояснили, что основными критериями при формировании тарифа с использованием системы являются «уровень процента занятости мест в вагоне соответствующего типа и сроки приобретения билетов пассажирами». По мере роста процента заполняемости вагона стоимость проезда будет постепенно возрастать.

Реализуемый проект, считают в БЖД, позволит пассажирам при заблаговременном планировании поездки оформить проездные документы со скидкой до 25% в зависимости от маршрута следования. В частности, при оформлении билета в купейный вагон по маршруту Минск - Москва отправлением 8 декабря стоимость проезда со скидкой составит 108,73 белорусских рублей (около \$52). На ближайшие дни билет из Минска в Москву в купейный вагон стоит примерно от 150 до 180 белорусских рублей (от \$72 до \$87).

В Белорусской железной дороге также сообщили, что при приобретении билета за пять дней и менее до отправления поезда предусмотрена надбавка к стоимости проезда в среднем от 4% до 9%, которая также варьируется в зависимости от процента занятых мест в вагоне. При этом в пресс-центре БЖД обратили внимание на то, что при формировании стоимости проезда в указанных поездах в период применения динамического ценообразования не действуют скидки/надбавка в зависимости от сроков продажи проездных документов и скидка 10% при одновременной оплате проезда в направлении «туда и обратно». Также не распространяется действие динамического ценообразования при проезде организованных групп пассажиров, уточнили в БЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6982462>

ТАСС; 2019.10.09; САМЫЙ МОЩНЫЙ В РОССИИ ТЕПЛОВОЗ УСПЕШНО ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ НА БАМЕ

Самый мощный в России тепловоз серии 3ТЭ25К2М, разработанный для эксплуатации в тяжелых климатических условиях, успешно прошел испытания на Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Об этом в среду сообщила пресс-служба Брянского машиностроительного завода (БМЗ), входящего в «Траснмашхолдинг».

«Первые два локомотива прошли испытания в условиях реальной работы на Байкало-Амурской магистрали и подтвердили соответствие поставленным задачам по вождению составов с весом 7,1 тыс. тонн... Каждый тепловоз прошел более 50 тыс. км в тяжелых климатических условиях по местности со сложным рельефом, отличающейся наличием горных хребтов и перевалов», - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой. Тепловоз 3ТЭ25К2М создан на БМЗ в 2017 году, по своим тяговым характеристикам считается самым мощным в России. Апробация новой машины проводилась на Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах. По ее итогам, завод совместно с РЖД приняли решение внести изменения в конструкцию тепловоза для повышения надежности и работоспособности узлов, удобства в обслуживании. «Испытания на БАМе подтвердили эффективность этих улучшений», - сказали ТАСС в пресс-службе БМЗ.

<https://tass.ru/ekonomika/6979881>

ПРАЙМ; 2019.10.09; СБЕРБАНК ПОЧТИ СОГЛАСОВАЛ С РЯДОМ КЛИЕНТОВ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПОКУПКИ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Сбербанк> находится на завершающей стадии согласования условий финансирования приобретения пакета в 50% плюс две акции компании «Трансконтейнер» с рядом своих клиентов, сообщил журналистам заместитель председателя правления крупнейшего российского банка Анатолий Попов.

В сентябре он сообщал, что Сбербанк получил и рассматривает несколько обращений за долговым финансированием от потенциальных претендентов на пакет РЖД в «Трансконтейнере»>.

«В настоящий момент Сбербанк находится на завершающей стадии согласования условий финансирования сделки по покупке пакета акций (50% плюс две акции) «Трансконтейнера» с рядом своих клиентов», - сказал Попов в кулуарах выставки «Золотая осень».

РЖД принадлежит 50% плюс две акции ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора «Трансконтейнер». Аукцион продажи этого пакета со стартовой ценой 36,159 миллиарда рублей назначен на 27 ноября. Заявки принимаются по 15 ноября. Участником аукциона может стать компания, соответствующая ряду требований. Претендент с подачей заявки также должен внести задаток в размере 3,616 миллиарда рублей.

Об интересе к пакету РЖД в «Трансконтейнере» ранее заявлял ряд игроков, в том числе «Первая грузовая компания» бизнесмена Владимира Лисина, компания «Енисей

Капитал», аффилированная с основными акционерами Evraz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым - и уже владеющая 24,5% оператора, и группа «Дело». Также глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев в апреле сообщал, что РФПИ совместно с DP World сохраняют интерес к инвестициям в «Трансконтейнер» и изучают условия аукциона.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ФАС РАЗРЕШИЛА «ДЕЛУ» КУПИТЬ 50% + 2 АКЦИИ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА С ПРЕДПИСАНИЕМ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России согласовала ходатайство группы «Дело» Сергея Шишкарева о покупке 50% +2 акции ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), сообщила пресс-служба группы.

«Мы благодарим ФАС за кратчайшие сроки рассмотрения нашего ходатайства и за конструктивное взаимодействие», - заявил генеральный директор управляющей компании «Дело» Игорь Яковенко, чьи слова приведены в сообщении.

Как отмечается, вместе с согласием выдано предписание в адрес группы «Дело» и ПАО «Трансконтейнер», «которое соответствует сложившейся практике по защите конкуренции в транспортной отрасли».

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 74 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 27 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД), 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера» назначен на 27 ноября. Стартовая (минимальная) цена доли - 36,159 млрд руб. Шаг аукциона - 200 млн руб. (первый «выравнивающий» - 141 млн руб.). Заявки от претендентов будут приниматься организатором до 15 ноября. Аукционная комиссия рассмотрит их и примет решение о допуске к торгам 25 ноября. Задаток составляет 10% от стартовой стоимости - 3,6159 млрд руб. Победителем будет признана компания, предложившая за пакет акций наибольшую сумму. Цена покупки будет включать все корректировки, установленные в договоре.

В конце августа стало известно, что Федеральная антимонопольная служба РФ разрешила «Енисей Капиталу» купить контрольный пакет акций «Трансконтейнера». В середине сентября свое ходатайство в ФАС подала группа «Дело». При этом владелец компании Сергей Шишкарев, отвечая на вопрос, самостоятельно ли компания пойдет на аукцион, заявлял: «Пока сами», хотя и говорил, что в случае победы в торгах долю группа планирует приобрести на заемные средства.

Помимо «Енисей Капитала», а также Global Ports и группы «Дело» (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, CMA CGM с компанией «Логонер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; FESCO ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ КНР В КАЛУЖСКУЮ ОБЛАСТЬ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) запустила контейнерный поезд для ускоренной перевозки автомобилей из Чунцина (Китай) в Калужскую область РФ через Монголию.

Как отмечается в сообщении FESCO, маршрут проходит через пограничные переходы Эрлянь - Замын-Ууд - Наушки.

Поезд со станции Чунцин будет отправляться 2-4 раза в месяц исходя из потребностей клиентов. Основу грузопотока нового сервиса формируют автомобили, произведенные в Китае. Планируемый объем перевозок - 200-400 TEU (эквивалент 20-футового контейнера) в месяц.

Первый состав из 50 40-футовых контейнеров FESCO, груженых 150 автомобилями, прибыл на станцию Воротыньск (Калужская область) 6 октября. Общее время в пути следования составило 17 суток, что в 2,5 раза быстрее, чем по маршруту через Суэцкий канал.

Доставка до склада клиента в Московской области осуществляется автомобилевозами.

«FESCO имеет большой опыт транспортировки в контейнерах импортных автомобилей и машинокомплектов для крупноузловой сборки автомобилей в России, в частности на расположенный в Тульской области завод Great Wall», - отмечается в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД ОТМЕЧАЮТ СОКРАЩЕНИЕ ЧИСЛА ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКАЗОВ, ВЛЕКУЩИХ ЗАДЕРЖКУ ПОЕЗДОВ

ОАО «Российские железные дороги» отмечает сокращение числа инцидентов, связанных с задержкой поездов по причине отказов технических средств.

По данным автоматизированной системы учета и контроля таких случаев, их количество за 7 месяцев 2019 г. снизилось на 14% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 4,183 тыс. «Это дало сокращение задержек поездов на 9% - с 18,669 тыс. составов до чуть более 17 тыс. На 9% снизилось и время задержек поездов по причине отцепок вагонов», - пишет корпоративное издание РЖД со ссылкой на мониторинг управления вагонного хозяйства компании. В то же время, правда, на 13% выросло число отказов, не повлиявших на движение поездов (с 16,588 тыс. до 18,687 тыс.).

Как пояснил газете замглавы по качеству АО «Вагонная ремонтная компания - 1» (ВРК-1, «дочка» монополии) Андрей Рогозин, с начала 2019 г. после трех подряд изломов шейки оси колеса (буксовый узел) «Российские железные дороги» значительно ужесточили меры профилактической работы с подвижным составом. Это касается и ремонтных предприятий всех форм собственности.

«В автоматической системе контроля технического состояния введены новые параметры (предотказа - ИФ), которых раньше не было. Их сообщения относятся к категории (легких инцидентов - ИФ). Лучше стали работать осмотрщики. Все понимают, что при малейшем подозрении вагон лучше отцепить на пункте технического обслуживания, чем на полигоне, вызвав задержку составов», - сказал менеджер.

Основными причинами отказов, по которым отцепляются вагоны, являются неисправность буксового узла (50% всех случаев) и автотормозного оборудования (44% случаев). При этом в первом случае это в первую очередь происходит из-за дефектов торцевого крепления подшипника в буксе грузового вагона, во втором - воздухораспределителя.

По словам Рогозина, конструкция буксового узла вагона и тормозное оборудование разрабатывались еще в 1960-1970-е гг., когда были другие скорости и нагрузки, поэтому сейчас они часто не выдерживают новых условий эксплуатации. «Неисправность торцевого крепления подшипника связана с осью колесной пары РУ-1, которых на сети осталось всего порядка 18%, но они дают при этом 80% таких отказов. Сейчас при капитальном ремонте вагона мы меняем ось на другую с шайбовым креплением, поэтому отцепки по данной причине постепенно снижаются», - сообщил замглавы «ВРК-1».

Рогозин полагает, что для дальнейшего снижения количества отказов из-за неисправности буксового узла необходимо переходить на кассетные подшипники, которые более устойчивы к торцевым нагрузкам. Сейчас на сети всего 10% вагонов оборудованы такими компонентами.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РЖД ХОТЯТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЗА СЧЕТ BIM-ТЕХНОЛОГИИ

ОАО «Российские железные дороги» для повышения эффективности инфраструктурного строительства создало центр компетенций по внедрению технологии информационного моделирования (BIM-технологии, building information modeling), сообщила компания.

Новое подразделение будет заниматься внедрением и «широким применением» передовых цифровых технологий проектного управления жизненным циклом объектов. «Его создание позволит консолидировать имеющийся в строительном комплексе холдинга профильный кадровый потенциал и привлечь новых специалистов в области информационного моделирования», - говорится в пресс-релизе.

Среди основных направлений работы центра - интеграция BIM-технологии в производственную деятельность и бизнес-процессы РЖД (в том числе - разработка нормативных документов, координация создания автоматизированной системы для управления жизненным циклом объектов железнодорожной инфраструктуры, а также ее интеграция с информационными системами федеральных органов власти и ФАУ «Главгосэкспертиза»).

«Внедрение технологии информационного моделирования позволит повысить эффективность строительной деятельности холдинга, сократить сроки разработки проектной документации и реализации крупных комплексных проектов, а в среднесрочной перспективе - получить экономический эффект от сокращения расходов при текущей эксплуатации построенных объектов», - отмечает компания.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6979755>

ПРАЙМ; 2019.10.09; МИНФИН РФ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ВЕРФЕЙ ОСК - МИНПРОМТОРГ

Минфин РФ не поддержал предложение о докапитализации дальневосточных верфей Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на 8,6 миллиарда рублей, средства в проекте бюджета на 2020-2022 годы не заложены, сообщил замглавы департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Алексей Исачкин.

Минпромторг в августе сообщал, что подал заявку на выделение финансирования для докапитализации Амурского и Хабаровского судостроительных заводов (входят в ОСК) из бюджета на 2020-2022 годы. Газета «Коммерсант» со ссылкой на документы в распоряжении издания сообщила, что Амурский судостроительный завод может получить из бюджета 7,1 миллиарда рублей, еще 1,5 миллиарда - Хабаровский судостроительный завод.

«... К мерам господдержки следует отнести государственную поддержку Амурского и Хабаровского судостроительных заводов, предполагалось в формировании проекта закона о федеральном бюджете на 2020 год (учесть - ред.) докапитализацию данных судостроительных предприятий в размере 8,6 миллиарда рублей. Однако при планировании федерального закона о бюджете Минфин России пока данное предложение отклонил», - сообщил Исачкин на заседании в Госдуме.

При этом в пресс-службе ОСК РИА Новости заявили, что для решения финансовых проблем, помимо докапитализации, заводам необходимы субсидии в размере 15-20% от предлагаемой ими цены контракта.

Исачкин также отметил, что в настоящее время ведомством разрабатывается новая мера поддержки - субсидии компаниям РФ на возмещение части затрат на строительство рыбопромыслового флота на Дальнем Востоке. «Обсуждается вопрос подготовки новой меры, предлагается предоставить субсидии судовладельцам на возмещение до 20% капитальных затрат на строительство рыбопромысловых судов на верфях Дальневосточного округа. В настоящее время проводятся подготовительные необходимые

мероприятия для обоснования целесообразности данной меры поддержки», - рассказал замглавы департамента.

ПРАЙМ; 2019.10.09; «РОСМОРПОРТ» ХОЧЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ОТКАЗ СУДА В ИСКЕ О РАСТОРЖЕНИИ АРЕНДЫ С НАХОДКИНСКИМ ПОРТОМ

ФГУП «Росморпорт» планирует обжаловать отказ суда в иске о расторжении договора аренды с Находкинским морским торговым портом, сообщили РИА Новости в пресс-службе российского предприятия.

Арбитражный суд Приморского края в августе отказал Росморпорту в иске о расторжении договора аренды с Находкинским портом из-за загрязнения угольной пылью.

«ФГУП «Росморпорт» планирует обжаловать в суде апелляционной инстанции принятое решение арбитражного суда по иску к АО «Находкинский морской торговый порт» о расторжении договора аренды», - сказали в пресс-службе Росморпорта.

«Росморпорт» намеревался досрочно расторгнуть договор аренды с Находкинским портом из-за загрязнения окружающей среды, выбросов в атмосферу, рассказывали в конце мая РИА Новости в пресс-службе предприятия. Оно направляло соответствующий иск в суд.

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 с экологическими нормами.

В январе 2019 года глава Роспотребнадзора Анна Попова 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.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ ПЯТИ ПРИЧАЛОВ ММТП

Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы выдал положительное заключение на проектно-сметную документацию по формированию акватории пяти причалов на территории Мурманского морского торгового порта (ММТП, входит в «СУЭК»), сообщается на сайте ведомства.

Техническим заказчиком выступает ФГУП «Росморпорт».

Проектная документация предусматривает формирование операционной акватории причалов N9-N14, реконструкцию причалов N11 и N12. Также запланировано строительство швартового пала с мостовым переходом на причале N9, «что позволит удлинить единый причальный фронт трех причалов - 9, 10, 11», отмечает Главгосэкспертиза. Кроме того, на причалах будет модернизирована система отбойных и швартовых устройств.

Из материалов на сайте госзакупок следует, что в 2014 году договор на разработку проектной и рабочей документации по формированию акватории причалов N9-N14 в торговом порту Мурманска по результатам конкурентных переговоров был заключен между ММТП и «ЛенморНИИпроект». Стоимость договора не указывалась.

В техническом задании отмечалось, что к собственности ММТП относится швартовый пал, остальные объекты находятся в государственной собственности.

«Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) - крупнейшая стивидорная компания на территории порта Мурманска, специализируется на перевалке угля, апатитов, а также генеральных грузов, в том числе контейнеров.

В «СУЭК» входят 30 угледобывающих предприятий, 7 обогатительных фабрик и установок, терминал в порту Ванино (Хабаровский край), «Мурманский морской торговый порт» и ремонтно-механические заводы в 8 регионах России. Основной акционер - Андрей Мельниченко.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ГРУППЫ UCL СДАЛА 6-Й СУХОГРУЗ И СПУСТИЛА НА ВОДУ 8-Е СУДНО ДЛЯ «НАВИС-1»

АО «Окская судверфь» (г.Навашино, Нижегородская область, актив группы UCL Владимира Лисина) сдало шестое сухогрузное судно проекта RSD32M.

Как сообщается на сайте Морского инженерного бюро (проектант судна), на минувшей неделе сдано в эксплуатацию шестое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD32M дедвейтом 6220 тонн «Навис-6».

Заказчик - ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель - компания «Навис-1». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD32M.

Шестое судно «Навис-6» было заложено в конце декабря 2018 года, спущено на воду в конце июля 2019 года.

Также на минувшей неделе спущено на воду восьмое сухогрузное судно проекта RSD32M «Анатолий Николаев».

Головное судно по этому контракту заложено в мае 2018 года, сдано - в конце мая 2019 года, второе судно сдано в конце мая 2019 года, третье судно - в начале июля текущего года, четвертое - в конце июля 2019 года, пятое - в конце августа 2019 года.

По данным Морского инженерного бюро, ведется также строительство седьмого судна (заложено в феврале 2019 года, спущено в конце августа 2019 года) и восьмого (заложено в марте 2019 года).

Сухогрузы этой серии предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В» из Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов.

Суда предназначены для эксплуатации в морских районах в соответствии с классом и на внутренних водных путях европейской части РФ, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал. Разработчик проекта - Морское инженерное бюро.

Наибольшая длина судна - 123,17 м, габаритная ширина - 16,75 м, высота борта - 5,5 м, осадка в реке - 3,6 м, дедвейт при осадке в 3,6 м в пресной воде - 3,833 тыс. тонн, при осадке 4,2 м в морской воде - 5,157 тыс. тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,745 м - около 6,221 тыс. тонн. Вместимость трех грузовых трюмов - 8,804 тыс. куб. м. Расчетный срок службы корпуса судна - 24 года.

Ранее сообщалось, что «Окская судверфь» заключила контракт на строительство восьми сухогрузов для московского ООО «Навис-1» 30 ноября 2017 года. Суда планировалось построить и передать заказчику до конца 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; МОСКОВСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО ПРОДАСТ ЧАСТЬ АКТИВОВ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ДОЛГА - СОВЛАДЕЛЕЦ

«Московское речное пароходство» (МРП) выставит на продажу активы для снижения долговой нагрузки, сообщил журналистам совладелец «Московского речного пароходства» Роман Троценко.

«Идёт разговор о том, что в пароходстве большое количество долгов, связанных со строительством флота. И надо их подгашивать, на сегодняшний день, то есть там соотношение долг/ЕВИТДА очень большое - до 10. Соответственно, нам нужно продавать, чтобы гасить», - сказал он.

«Это принципиальное решение, то есть мы решили, что практически все элементы пароходства выставляем на продажу и продаём для выравнивания нагрузки, чтобы нагрузка в конце концов была приемлемой - хотя бы 4 ЕВИТДА, 3 ЕВИТДА. А то на сегодняшний день невозможно привлечь никакое финансирование в пароходство, банки отказывают», - добавил Троценко.

«Если продавать, то самый проблемный сектор - танкерный флот, поскольку ставки в танкерном рынке упали в 2,5 раза за последние пять лет, поэтому думаю, что надо сокращать присутствие в этом секторе», - отметил он.

По его словам, интерес к покупке танкеров проявляют несколько игроков. «Собственно, тот блок, который был в «Волжском пароходстве», предполагаем, что могут быть интересы на рынке Казахстана и Туркмении - транскаспийские перевозки растут из года в год. Но очевидно, что нам из этого сектора придется уходить», - сказал Троценко.

Ранее «Коммерсантъ» сообщал, что на фоне убыточной программы по строительству танкеров другой совладелец «Московского речного пароходства» Александр Плющенко планирует продать свою долю (33%). Стоимость доли бизнесмен оценивал в \$15-30 млн.

«Это не принципиально для нас, мы будем готовы продать, купить - тут же вопрос всегда в здравости ценового предложения», - прокомментировал в среду Троценко планы по консолидации 100% пароходства и выкупа доли у Плющенко. По его словам, на первом месте сейчас задача погашения долгов, потому что конъюнктура в речном флоте не очень хорошая.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.09; БЕЗ ПИЛОТА В ГОЛОВЕ; КТО И КАК В БЕЛАРУСИ И РОССИИ ВЕДЕТ УЧЕТ ДРОНАМ?

Две недели назад в России вступило в силу постановление правительства РФ «об утверждении Правил учета беспилотных гражданских судов». Если коротко, то таким судном является любой дрон, квадрокоптер или вертолет с электронным пультом управления, вес которого находится в диапазоне 250 г - 30 кг.

Прочитав это, я взвесил дома небольшой игрушечный вертолетик стоимостью 700 рублей, который покупал для внучки и который мы периодически пускали летать по квартире. Вес его равнялся, увы, 300 граммам. Все, подумал я, это уже не летающая игрушка, а «воздушное судно», подпадающее под все ограничения, указанные в правительственном постановлении. Теперь я в течение 30 дней обязан поставить игрушку на учет в Росавиации, если, конечно, внучке вздумается запускать вертолетик на улице.

...Любопытно, что первые беспилотники появились в Европе еще в 1935 году. Тогда же их окрестили в шутку английским словом drone, которое на русский переводится как «жужжание шмеля». Слово прижилось, причем во всех странах.

Что могут эти летающие роботы? В принципе, все что угодно. Недавно прочитал, что в одной китайской провинции их используют для тренировок тигров, которые, охотясь за летающей игрушкой, поддерживают свою физическую форму. А, например, в Московском авиационном институте студенты работают над программой поиска с помощью дронов заблудившихся в лесу людей. Беспилотники сегодня активно используют военные и телевизионщики, с их помощью ученые переносят в недоступные места свои датчики и измерители, а совсем недавно москвичи стали свидетелями захватывающего светового шоу с участием тысячи (!) беспилотников. Кстати, с учетом нового закона тех, кто шоу посмотрел, можно поздравить, поскольку теперь все дроны, в сущности, под запретом до их регистрации, и в будущем организаторам шоу предстоит поставить на учет всю свою тысячу. Закон для всех один, и штрафы за его нарушение для физических лиц достигают двух с половиной тысяч российских рублей, а для юридических - 300 тысяч!

Впрочем, есть и положительный момент - регистрация беспилотника в России бесплатна. В интернет-блогах можно прочитать о трудностях, с которыми при проведении этой процедуры сталкиваются владельцы дронов. Но тому есть объяснение: процедура еще не обкатана. По словам юриста Российской ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем «Аэронет» Натальи Лашмановой, предполагалось, что подавать заявление на регистрацию можно будет тремя путями: онлайн через портал

Госуслуг, в электронном виде напрямую в Росавиацию или отправить по почте. К сожалению, пока для всей страны действует один только вариант - почтовый.

Сколько же предстоит зарегистрировать летательных аппаратов? Точного ответа нет, поскольку до сего времени никакого учета беспилотников никем не велось. В интернете приводятся разные цифры, основанные преимущественно на продажах. По приблизительным прикидкам, зарегистрировать придется свыше миллиона беспилотников. На эту процедуру после получения заявления от собственника дрона регламентом отведено всего 10 дней.

- Тут еще очень важно помнить вот что, - обратили наше внимание в «Аэронете». - Многие путают регистрацию дронов и получение разрешения на полет. А это две совершенно разные процедуры. И если даже вы зарегистрировали свой аппарат, это не значит, что его тут же можно запускать в воздух. Нет. Получив регистрационный номер и нанеся его на дрон, вы обязаны получить также разрешение на конкретный полет. И это правило действует на всей территории России - и в городе, и в глухой сибирской тайге. За невыполнение его штраф гораздо серьезнее: для физических лиц он достигает 50 тысяч российских рублей!

Несмотря на все бюрократические препоны, владельцы беспилотников сходятся во мнении, что регистрация и разрешение на полеты необходимы, поскольку на слуху масса примеров, когда дроны использовались отнюдь не в добрых целях. Вспомнить хотя бы недавний теракт на нефтеперерабатывающем заводе в Саудовской Аравии. Впрочем, это экстремальный случай, а как вам понравится дрон, зависший напротив вашего окна и снимающий на камеру все, что происходит в вашей квартире? А потом вдруг эту съемку вы обнаруживаете в интернете? Известны и случаи столкновения дронов с самолетами, что чревато вообще тяжелейшими последствиями.

Но вернемся к регистрации. По словам Натальи Лашмановой, о любых изменениях в сведениях, которые владелец дрона изначально указал при постановке на учет, он также обязан будет сообщить в Росавиацию. Это касается изменений сведений о владельце и технических характеристик дрона, утери его или хищения. Для регистрации вам потребуется прислать фото дрона. Оно должно быть обязательно цветным на светлом однотонном фоне.

- Вы также обязаны подать заявление о снятии с учета беспилотника в случае его гибели, - говорят в «Аэронете». - Только тогда его учетный номер становится недействительным.

К слову, регистрация дрона бесплатна, а самый дешевый квадрокоптер в России можно купить в среднем за 3000 российских рублей. Цена самого дорогого, китайского Ehang-184, начинается от... 11 миллионов рублей - это мощный аппарат весом 100 кг с восемью двигателями общей мощностью 204 л. с.

<https://rg.ru/2019/10/09/kto-i-kak-v-belarusi-i-rossii-vedet-uchet-dronam.html>

ПРАЙМ; 2019.10.09; СУД 16 ОКТЯБРЯ ВЕРНЕТСЯ К ИСКУ О ВЗЫСКАНИИ С «ПУЛКОВО» 162 МЛН РУБ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ РЕКИ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области в среду объявил перерыв до 16 октября в рассмотрении иска Росприроднадзора о взыскании 162,6 миллиона рублей в качестве возмещения вреда от сброса сточных вод аэропорта «Пулково» в реку Новая, следует из материалов на портале «Электронное правосудие».

«Информация о принятом судебном акте - перерыв в заседании. Дата и время судебного заседания - 16 октября 2019 года 09.20 мск», - сообщается в карточке дела.

Согласно материалам дела, истцом выступает департамент Росприроднадзора по Северо-Западному федеральному округу, ответчиком - ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта «Пулково»). Окружной департамент Росприроднадзора в феврале уточнял, что в судебном порядке взыскивается ущерб,

причиненный реке Новой из-за сброса компанией ВВСС сточных вод через одноименный канал.

Как сообщало в апреле Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ, тогдашнему генеральному директору этой компании предъявлено обвинение в нарушении правил охраны окружающей среды в связи с загрязнением реки Новая. Ведомство со ссылкой на выводы экспертных заключений указывало, что в сточной воде в реке Новая найдены загрязняющие вещества в «экстремально высокой концентрации», что свидетельствует о причинении вреда водному объекту.

ВВСС в мае нынешнего года сообщала о планах создания специального фонда в объеме 100 миллионов рублей, которые будут направлены на разработку и реализацию комплексных решений по очистке реки Новой. Письмо об учреждении этого фонда с предложением создать единую рабочую группу для совместной подготовки плана действий было направлено в адрес Александра Беглова, который на тот момент занимал должность врио губернатора Санкт-Петербурга.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; КРЕДИТОРЫ ЮТЭЙР ЖДУТ ОБНОВЛЕННУЮ ФИНМОДЕЛЬ КОМПАНИИ, СОГЛАСОВАННУЮ KPMG - СБЕРБАНК

Банки-кредиторы «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) ждут от компании обновленную финансовую модель компании, согласованную KPMG, сообщил зампред правления Сбербанка (МОЕХ: SBER) Анатолий Попов.

«Сбербанк и другие участники синдиката банков ожидают получения от менеджмента авиакомпания обновленной финансовой модели, верифицированной компанией KPMG», - сказал Попов журналистам в среду.

«Данная модель будет положена в основу разработки плана реструктуризации долговых обязательств авиакомпания», - добавил он.

Общий долг «ЮТэйр» перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из синдикредитов - семилетнему на 15,4 млрд рублей - в декабре 2018 года, а затем в июне 2019 года компания допустила дефолт. Также дефолт был допущен по отдельному кредиту Сбербанка - на 17,4 млрд рублей. Все это время «ЮТэйр» пытается договориться о реструктуризации долгов.

ПРАЙМ; 2019.10.09; ОБНОВЛЕННАЯ ФИНМОДЕЛЬ «ЮТЭЙР» ЛЯЖЕТ В ОСНОВУ ПЛАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ - СБЕРБАНК

Сбербанк> ожидает получения от менеджмента авиакомпания «ЮТэйр» обновленной финансовой модели, она будет положена в основу разработки плана реструктуризации долгов, сообщил журналистам зампред правления Сбербанка Анатолий Попов.

«Сбербанк и другие участники синдиката ожидают получения от менеджмента авиакомпания обновленной финансовой модели, верифицированной компанией KPMG. Данная модель будет положена в основу разработки плана реструктуризации долговых обязательств авиакомпания», - сказал Попов в кулуарах выставки «Золотая осень».

Авиакомпания «Ютэйр»> в 2015 году заключила соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам на 38,6 миллиарда рублей. Еще «Ютэйр» отдельно должна 17,4 миллиарда рублей Сбербанку. Ранее в сентябре Попов сообщал, что банк продолжает переговоры по урегулированию ситуации с долгами «ЮТэйра» и планирует достигнуть договоренностей до конца года.

«Ютэйр» - четвертая по величине авиакомпания в России, в 2018 году перевезла 7,9 миллиона пассажиров. В 2019 году «Ютэйр» планирует перевезти 8,9 миллиона пассажиров, нарастив пассажиропоток на 12%.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ ЗИМНИЕ РЕЙСЫ В ТАШКЕНТ И САМАРКАНД ИЗ «ЖУКОВСКОГО»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в зимнем расписании запустит рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Ташкент и Самарканд.

Согласно информации на сайте «Жуковского», полеты в Самарканд начнутся 28 октября, в Ташкент - 29 октября.

Сейчас «Уральские авиалинии» летают из «Жуковского» в узбекские города Карши и Нукус, указано на сайте аэропорта. Остальные рейсы в Узбекистан перевозчик выполняет из «Домодедово».

ТАСС; 2019.10.09; ОБНОВЛЕННУЮ ВПП ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 960 М В АЭРОПОРТУ СОЛОВКИ ВВЕДУТ ДО КОНЦА НОЯБРЯ

Обновленную взлетно-посадочную полосу протяженностью 960 м в аэропорту «Соловки» (Архангельская область) введут в эксплуатацию до конца ноября 2019 года. Об этом в среду сообщается на сайте Минстроя России.

«Готова взлетно-посадочная полоса 960 м. <...> Благодаря высоким темпам строительства до конца ноября объект будет введен в эксплуатацию», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, строительно-монтажные работы на полосе протяженностью 960 м завершены. Для ввода в эксплуатацию полосы подрядчики должны передать информацию в Ростехнадзор для выдачи разрешения.

Потребность в реконструкции взлетно-посадочной полосы на Соловецком архипелаге вызвана ее значительной изношенностью. Существующий аэропортовый комплекс был построен более 70 лет назад, а искусственное покрытие взлетно-посадочной полосы установлено в 2001 году. В 2020 году будет отремонтирована оставшаяся часть взлетно-посадочной полосы протяженностью 540 м, построен служебно-пассажирский терминал.

Все проектные решения по реконструкции аэропортового комплекса проходят обязательное согласование с ЮНЕСКО. После реконструкции длина полосы составит 1,5 тыс. м с возможностью посадки самолетов типа Ан-24, Bombardier Q400 и классом ниже, что позволит исключить увеличение антропогенной нагрузки на Соловки. Альтернативный путь добраться до архипелага - поездом до населенного пункта Кемь в Карелии, оттуда на судне по Белому морю.

<https://tass.ru/spb-news/6978111>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; ВЛАСТИ ХМАО МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ 2,6 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА НИЖНЕВАРТОВСКА

Правительство Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) прорабатывает вопрос о выделении из регионального бюджета ориентировочно 2,6 млрд рублей на реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Нижневартовска, города нефтяников в ХМАО.

Как сообщили «Интерфаксу» в департаменте общественных и внешних связей региона, реконструкция ВВП аэропорта может быть проведена в период с 2020 года по 2022 год.

В департаменте также отметили, что нормативный срок эксплуатации ВВП, в том числе элементов всего летного поля аэродрома, в настоящее время является предельным.

В связи с этим была разработана проектная документация по реконструкции аэродрома Нижневартовска, которая, в частности, включает усиление существующего асфальтобетонного покрытия ВПП, реконструкцию магистральной рулежной дорожки и светосигнального оборудования, строительство ливневой и дренажной системы аэродрома.

В конце августа депутаты думы Нижневартовска обратились к губернатору ХМАО с предложением провести капитальный ремонт аэропорта, который не реконструировался более 20 лет, за счет средств окружного бюджета.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.09; РАСПИСАНИЕ АЭРОЭКСПРЕССОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ИЗМЕНИТСЯ ИЗ-ЗА РЕМОНТНЫХ РАБОТ

График движения аэроэкспрессов в аэропорт «Шереметьево» и пригородных поездов Белорусского и Савеловского направлений Московской железной дороги (МЖД) изменится с 9 по 13 октября в связи с ремонтными работами, сообщает сайт железной дороги.

«Не проследуют четыре аэроэкспресса: отправлением из Москвы в 00:01 и 00:30 и из аэропорта «Шереметьево» - в 23:30 и 00:01. Несколько электричек, курсирующих ночью и рано утром, не проследуют на участках Москва - Бескудниково, Москва - Марк и Москва - Лобня», - говорится в сообщении.

Отмечается, что работы пройдут преимущественно ночью - с 23:00 до 05:00.

«Движение поездов во время «окон» будет организовано по одному пути в реверсивном режиме», - добавили в МЖД.

[Вернуться в оглавление](#)