



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА УЛИЦЫ, СВЯЗАННЫЕ С ДНЕМ ПОБЕДЫ.....	4
ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ СНИЖЕНИЕ НЕНАКАЗУЕМОГО ЛИМИТА СКОРОСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ ДО 10 КМ/Ч.....	4
ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ МЕТОДИКУ РАЗМЕЩЕНИЯ КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПРОСИТ УСКОРИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ РАБОТ ПО ОСВЕЩЕНИЮ АВТОТРАСС.....	5
ТАСС; 2019.10.17; «АВТОДОР» МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ ВЪЕЗД НА ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ ДЛЯ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ.....	6
ТАСС; 2019.10.17; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОДДЕРЖАЛА УСТАНОВЛЕНИЕ ЛИМИТА СКОРОСТИ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В 130 КМ/ЧАС.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «АВТОДОР» ХОЧЕТ РАСШИРИТЬ ПРИМЕНЕНИЕ ЦЕМЕНТОБЕТОНА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ТРАСС.....	6
РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ — ЗА СОЗДАНИЕ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСА ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ДОРОГАМИ.....	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.17; ЛЮДЯМ ВАЖЕН РЕЗУЛЬТАТ; НА ВОПРОСЫ КОРРЕСПОНДЕНТА «ТР» ОТВЕЧАЕТ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНТРАНСА РОССИИ ГРИГОРИЙ ВОЛКОВ.....	8
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.17; ОТРАСЛЬ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; РОССИЙСКИЕ ДОРОЖНИКИ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В XXVI ВСЕМИРНОМ ДОРОЖНОМ КОНГРЕССЕ И ВЫСТАВКЕ, КОТОРЫЕ ПРОШЛИ В СТОЛИЦЕ ОАЭ АБУ-ДАБИ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СЛУЖБА АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ МОЖЕТ СО ВРЕМЕНЕМ ЗАРАБОТАТЬ НА ВСЕХ ДОРОГАХ РОССИИ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРИКАЗ О РАСШИРЕНИИ ЗАПРЕТНОГО ДЛЯ ПЛАВАНИЯ РАЙОНА ВОЗЛЕ КРЫМСКОГО МОСТА.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; АВИАСООБЩЕНИЕ ПОСЛУЖИТ ДЕЭСКАЛАЦИИ НАПРЯЖЕНИЯ МЕЖДУ ГРУЗИЕЙ И РФ - ГЛАВА МИД РЕСПУБЛИКИ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; БУРДЖАНАДЗЕ ПРИЗВАЛА ВЛАСТИ ГРУЗИИ СДЕЛАТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РОССИЕЙ ШАГ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; МИНТРАНС ВИДИТ РИСКИ В ИСКЛЮЧЕНИИ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТАХ ИЗ ТАРИФА.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «ПОБЕДА» ПРОСИТ ПЕРЕСТАТЬ ОБЯЗЫВАТЬ АВИАКОМПАНИИ ВКЛЮЧАТЬ В ТАРИФ УСЛУГУ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТУ.....	19
RNS; 2019.10.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ «ПОБЕДЕ» ОТЧИТАТЬСЯ О ЦЕНООБРАЗОВАНИИ НА БИЛЕТЫ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА» В СВЯЗИ С СООБЩЕНИЯМИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ СТОИМОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ.....	20

ТАСС; 2019.10.17; «ПОБЕДА» ЕЩЕ РАЗ ПОПРОСИЛА МИНТРАНС РАЗРЕШИТЬ ПЛАТНУЮ РЕГИСТРАЦИЮ НА РЕЙС	21
RNS; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ВОЗВРАЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В VIP-ЗАЛЫ АЭРОПОРТОВ РОССИИ	21
ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС РАССМАТРИВАЕТ ДВА ВАРИАНТА ПООЩРЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ, ЛЕТАЮЩИХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	21
ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС МОЖЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ОЦЕНКУ ПОТЕРЬ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА РОСТА СТОИМОСТИ КЕРОСИНА	22
ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС НЕ СЧИТАЕТ НУЖНЫМ МЕНЯТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	22
ТАСС; 2019.10.17; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО БУДУТ ВВОДИТЬ ПОСТЕПЕННО	22
ТАСС; 2019.10.17; РОСАВТОДОР: СМЕРТНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 13,5%.....	23
ТАСС; 2019.10.17; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ КОМПЛЕКСЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА ПАТРУЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЯХ	23
ТАСС; 2019.10.17; ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ЮГРЕ К 2024 ГОДУ	24
ТАСС; 2019.10.17; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ПРИСТУПИЛИ К ПРОРАБОТКЕ ПРОЕКТА ТРАССЫ, ДУБЛИРУЮЩЕЙ ДОРОГУ ЖИЗНИ	24
ТАСС; 2019.10.17; ВЛАСТИ НАО ЗАЯВИЛИ О РИСКЕ СРЫВА СРОКА СДАЧИ ДОРОГИ ДО БОЛЬШОЙ ЗЕМЛИ	25
ТАСС; 2019.10.17; ОРЕНБУРЖЬЕ В 1,8 РАЗА УВЕЛИЧИЛО СОВОКУПНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ ОТРАСЛЬ.....	25
ТАСС; 2019.10.17; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ	26
РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОШЛА В ЧИСЛО ЛИДЕРОВ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ «ДОРОЖНОГО» ПРОЕКТА	26
ТАСС; 2019.10.17; БОЛЕЕ 20 КМ ДОРОГ ПОСТРОЯТ В ЯКУТСКЕ В 2020 ГОДУ ..	27
ТАСС; 2019.10.17; ПОГРАНОХРАНА ФИНЛЯНДИИ СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ ОТКРЫТЬ ПЕРЕХОД ДЛЯ ПОЕЗДА ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ИМАТРУ	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.17; ПОЕЗД УХОДИТ В ОСЕНЬ; ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОТПРАВИЛИСЬ НА ДЛИННЫЕ КАНИКУЛЫ.....	28
RNS; ВИКТОР ТРАВИН; 2019.10.17; ПОЧЕМУ В РОССИИ ХОТЯТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч.....	29
РБК; АННА БАЛАШОВА; 2019.10.17; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ РАЗВИВАТЬ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО; МИНТРАНС ПОЯСНИЛ, ЗАЧЕМ ПРОСИТ ВЫДЕЛИТЬ НОВЫЕ РАДИОЧАСТОТЫ СОВМЕСТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ СТРУКТУР ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА, «РОСТЕХА» И АО «ГЛОНАСС». ОНИ НУЖНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА, В ТОМ ЧИСЛЕ МЕТРО БЕЗ МАШИНИСТОВ.....	30
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТЦЕПЛЯЕТ КАЗАХСТАН; ОН ГОТОВ ПРОДАТЬ «КЕДЕНТРАНССЕРВИС» НЕ ДЕШЕВЛЕ \$73 МЛН.....	32
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.10.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» РЕЗКО ПОДОРОЖАЛ ПЕРЕД ПРИВАТИЗАЦИЕЙ; ЗА 1,5 МЕСЯЦА ДО ПРОДАЖИ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ОН СТОИТ В 1,6 РАЗА БОЛЬШЕ ОЦЕНКИ РЖД	33
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.18; УГОЛЬ ПОЕДЕТ НА ЗАПАД СО СКИДКОЙ; ЕСЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛИ УВЕЛИЧАТ ОБЪЕМЫ ПОСТАВОК	34

ТАСС; 2019.10.17; РЖД ВВЕЛИ СКИДКУ НА ЭКСПОРТ УГЛЯ КУЗБАССА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПОД ГАРАНТИИ ОБЪЕМОВ.....	35
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.10.17; НЕОБХОДИМЫ РАЗВИТИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ; ЗА СЧЕТ ЧЕГО МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ И ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ?	36
ТАСС; 2019.10.17; МИНСЕЛЬХОЗ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ СУБСИДИИ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА В ДФО	39
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; РЖД К 2024Г МОДЕРНИЗИРУЕТ ДЕПО В ПЕРМИ ПОД ЦЕНТР РЕМОНТА «ЛАСТОЧЕК».....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СЗППК НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ 443 МЛН РУБЛЕЙ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПЕРЕВОЗКИ ЛЬГОТНИКОВ	40
ГТРК ПОМОРЬЕ; 2019.10.17; ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ОБСУЖДАЮТ СЕГОДНЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ В АРХАНГЕЛЬСКЕ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАЛОЖИЛА ЧЕТВЕРТЫЙ ТАНКЕР КЛАССА «АФРАМАКС»	42
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ОСК РАССЧИТЫВАЕТ СДАТЬ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР НА АСТРАХАНСКОМ «ЛОТОСЕ» В 2020 Г - РАХМАНОВ.....	42
КОММЕРСАНТЪ FM; ОЛЕГ БОГДАНОВ; 2019.10.17; «НАДО ПООЩРЯТЬ КОНКУРЕНЦИЮ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА АВИАРЫНКЕ»; СТАРШИЙ АНАЛИТИК КОМПАНИИ «БКС ПРЕМЬЕР» СЕРГЕЙ СУВЕРОВ — В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM”	43
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.10.17; ПАССАЖИРОВ SSJ 100 ПОГУБИЛИ ПРОДУКТЫ ГОРЕНИЯ; КАКИЕ ВОПРОСЫ МОГУТ ВОЗНИКНУТЬ К СЕРТИФИЦИРУЮЩИМ ОРГАНАМ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; РОСТЕХ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМПАНИЮ ДЛЯ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАТЕХНИКИ - ЧЕМЕЗОВ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 1 ДЕКАБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ТЕЛЬ-АВИВ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «ИРАЭРО» С НОЯБРЯ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКОВСКОГО АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО В НОВЫЙ УРЕНГОЙ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В НОЯБРЕ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВОРОНЕЖА В ОШ И ДУШАНБЕ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В ТЮМЕНСКОМ «РОЩИНО» ЗА 2,5 МЛРД РУБ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СУД ПЕРЕНЕС РАССМОТРЕНИЕ ИСКА СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА НА 6 НОЯБРЯ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «АЭРОФЛОТ» ПОПРОСИЛ ПАССАЖИРОВ В ТОКИО 19-26 ОКТЯБРЯ ДОЕЗЖАТЬ ДО АЭРОПОРТА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	47
ТАСС; 2019.10.17; «АЭРОФЛОТ» РАЗРЕШИЛ БЕЗ ДОПЛАТЫ ПЕРЕОФОРМЛЯТЬ БИЛЕТЫ В БАРСЕЛОНУ	47

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА УЛИЦЫ, СВЯЗАННЫЕ С ДНЕМ ПОБЕДЫ

Минтранс РФ предложил в рамках подготовки к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне включить в 2020 году в планы дорожных работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** ремонты улиц, связанные с Днем Победы. Об этом говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

«Проект «Улица Победы» приурочен к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне и предусматривает приведение в 83 регионах страны в нормативное состояние городских улиц, названия которых связаны с этой датой», - отмечается в сообщении. Речь, к примеру, идет о городских улицах, проспектах или площадях, названных в честь Дня Победы или героев Великой Отечественной войны, требующих проведения ремонта или обустройства.

Как отметил **министр транспорта Евгений Дитрих**, инициатива исходит от ряда российских регионов. «В преддверии 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне регионы предложили включить в свои дорожные программы мероприятия по приведению в нормативное состояние улиц, проспектов и площадей с названием «Победа». Это станет данью памяти павшим. Основная задача проекта - формирование у наших граждан духовно-нравственной позиции, чувства сопричастности с историей Отечества, ответственности за будущее России», - подчеркнул **Дитрих**.

По данным «Яндекса», в России насчитывается 1883 улицы, в названии которых содержится слово «Победа». Протяженность этих объектов - 1646 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/96C0761173BE1DD54325849600596218>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ulicy-pobedy-otremontiruut-v-ramkah-nacproekta-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ СНИЖЕНИЕ НЕНАКАЗУЕМОГО ЛИМИТА СКОРОСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ ДО 10 КМ/Ч

Минтранс поддерживает снижение ненаказуемого лимита скорости для водителей до 10 км/ч при условии, если на федеральных трассах одновременно будет повышена максимально допустимая скорость. Об этом сообщил журналистам первый замглавы ведомства **Иннокентий Алафинов** на выставке «Дорога-2019».

«По большому счету мы в данном случае с ГИБДД для целей национального проекта это [снижение лимита] поддерживаем, но при том, что мы на федеральных дорогах одновременно где-то этот режим повысим. Мы считаем, что с точки зрения безопасности дорожного движения это шаг правильный, но здесь есть очень важный нюанс», - сказал **Алафинов**.

Он отметил, что **Минтранс** вместе с госкомпанией «Автодор» и **Росавтодором** отработали полный перечень автомобильных дорог федерального значения, на которых возможно повышение скоростного режима при снижении этого порога.

Изначально ненаказуемый лимит в 20 км/ч был введен из-за несовершенства первых систем фото и видеофиксации, напомнил первый замглавы **Минтранса**. «В настоящее время эти системы давно этой погрешностью не страдают», - напомнил **Алафинов**.

Вопрос о снижении ненаказуемого порога превышения скорости прорабатывается МВД и **Минтрансом** по поручению правительства.

<https://tass.ru/obschestvo/7013323>

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ МЕТОДИКУ РАЗМЕЩЕНИЯ КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

Минтранс РФ разработал методику размещения камер фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД), которая снизит аварийность на российских автодорогах. Предполагается, что их установка будет строго согласовываться с ГИБДД и владельцем дороги. Об этом сообщил первый замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** в ходе совещания на выставке «Дорога-2019».

«Мы разработали методику по установке не только стационарных средств фото- и видеофиксации, но и передвижных. Там четко есть несколько тезисов. Первый - ни одного комплекса фото- и видеофиксации на дороге без согласования владельца дороги и при участии ГИБДД появиться не может. Ни передвижного, ни стационарного. Есть четкое описание, когда и при каких обстоятельствах устанавливаются передвижные средства фото- и видеофиксации. Это очаги аварийности, это места производства работ, но в случае, если есть потенциал возникновения очага аварийности», - сказал он, отметив, что в ближайшее время разработанная методика будет вынесена на рассмотрение проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Дорога - это не средство для зарабатывания денег теми людьми, которые этим занимаются. Наша задача при фото- видеофиксации - это безопасность», - подчеркнул **Алафинов**.

Ранее глава Минтранса РФ **Евгений Дитрих** говорил, что в 2019 году планы по установке камер фото- и видеофиксации перевыполнены на 20%.

Президент РФ **Владимир Путин** ранее поручил кабмину до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения неверно установленными приборами.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7010884>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПРОСИТ УСКОРИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ РАБОТ ПО ОСВЕЩЕНИЮ АВТОТРАСС

Минтранс РФ просит упростить процедуру согласования на проведение работ по обустройству освещения аварийноопасных участков на федеральных автодорогах, сообщила госкомпания «Автодор».

Проблему с долгим согласованием этих работ обозначил на межведомственном совещании по безопасности дорожного движения на выставке «Дорога-2019» в Екатеринбурге замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, на которого ссылается госкомпания.

«Уже направлено предложение в Минэнерго РФ по упрощению процедуры согласования и проектирования размещений линий электропередачи вдоль федеральных дорог», - отмечается в сообщении «Автодора» по итогам совещания.

Процедура согласования работ по освещению автодорог в настоящее время занимает более четырех месяцев. Это, в частности, отрицательно влияет на статистику аварийности.

По данным «Автодора», на данный момент освещено свыше 1976 км управляемых компанией трасс. Планируется установить освещение еще на 218 км дорог.

В доверительном управлении «Автодора» находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина». Госкомпания также отвечает за строительство новой скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» и Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области.

ТАСС; 2019.10.17; «АВТОДОР» МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ ВЪЕЗД НА ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ ДЛЯ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ

Госкомпания «Автодор» может запретить въезд на платные трассы для водителей, регулярно неоплачивающих проезд, сообщил журналистам глава госкомпании Вячеслав **Петушенко** в ходе выставки «Дорога-2019».

«Если будут злостные нарушители, которые пользуются услугой (проезда по платной трассе - прим. ТАСС) неоплачиваемо, мы рассматриваем вариант отказа услуги проезда по платным дорогам (с системой оплаты «свободный поток» - прим. ТАСС), в том числе по барьерным. Потому что попадет человек в базу, ограничим въезд, поставим шлагбаум», - сказал **Петушенко**, отметив, что ограничение будет работать по принципу «черного списка».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-mozet-zapretit-vezd-na-platnye-trassy-dla-neplatelsikov>

ТАСС; 2019.10.17; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОДДЕРЖАЛА УСТАНОВЛЕНИЕ ЛИМИТА СКОРОСТИ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В 130 КМ/ЧАС

Руководство ГИБДД поддерживает увеличение скоростного лимита на платных трассах до 130 км/час. Об этом сообщил на международной выставке «Дорога-2019» в Екатеринбурге начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

«С руководителем «Автодора», я думаю, в ближайшее время мы решим вопрос по платным дорогам, по автострадам и будем постепенно доводить скорость до 130 км/ч, - сказал Черников. - Я уверен, что на этих дорогах - как раз при увеличении максимальной скорости - не будет дорожно-транспортных происшествий, не будет пострадавших и погибших».

Ранее в ГИБДД говорили о возможности установки повышенного скоростного лимита на вновь открываемых участках платных трасс. В частности, максимальную разрешенную скорость 130 км/час планировалось установить на всей протяженности М-11 Москва - Санкт-Петербург. Сейчас такое ограничение есть только на ряде участков М-11 и М-4 «Дон».

<https://tass.ru/ekonomika/7010385>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «АВТОДОР» ХОЧЕТ РАСШИРИТЬ ПРИМЕНЕНИЕ ЦЕМЕНТОБЕТОНА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ТРАСС

Госкомпания «Автодор» и Союз производителей цемента «Союзцемент» договорились в обязательном порядке изучать возможности применения цементобетонных покрытий при проектировании конструкций «дорожной одежды» (покрытие, основание и подстилающие слои дороги) строящихся автотрасс для увеличения срока их эксплуатации, сообщила пресс-служба «Автодора».

Стороны подписали в ходе специализированной выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге соглашение о необходимости создания и совершенствования нормативно-правовой и методической баз для использования минеральных вяжущих при выполнении дорожных работ и обмене опытом.

«Мы приняли решение в обязательном порядке при проектировании конструкций дорожных одежд рассматривать варианты цементобетонных покрытий» - заявил председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко**, слова которого приводятся в сообщении.

Он отметил, что для увеличения жизненного цикла автодорог компания отбирает «передовые технологии, которые позволяют реально повысить качество дорог при той же цене или даже ее снижении». «Это непростая задача, особенно в отношении дорожной

одежды - наиболее затратной части дороги. Сотрудничество в рамках нашего соглашения позволит нам пройти этот путь быстрее и эффективнее», - пояснил **Петушенко**.

«Применение цементобетона благодаря его высокой прочности позволяет увеличить межремонтные сроки для дорог такого типа, а укрепление грунтов минеральными вяжущими способствует сокращению сроков строительства и ремонта», - приводит пресс-служба «Автодора» слова председателя правления «Союзцемента» Михаила Скорохода.

В настоящее время Союз производителей цемента совместно с Союзом производителей извести и АНО «НИИ транспортно-строительного комплекса» разрабатывает проект госстандарта, устанавливающего требования к комплексным минеральным вяжущим для укрепления грунтов, добавляет «Автодор».

Цементобетон широко применяется при изготовлении покрытия автодорог в Европе. Основным преимуществом цементобетонного покрытия перед асфальтобетонным является более высокая прочность и устойчивость к механическому воздействию. Соответственно, цементобетонные дороги менее подвержены колебаниям и другим дефектам.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ — ЗА СОЗДАНИЕ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСА ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ДОРОГАМИ

За создание специального интернет-ресурса, на котором россияне смогут сообщать о недостатках в содержании дорог или организации дорожного движения, высказался начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

Он принимает участие во всероссийском семинаре-совещании «Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»: горизонт задач на 2020», который проходит в Екатеринбурге.

«Прообраз такого интернет-ресурса уже действует в Московской области, его необходимо доработать с учетом полученных результатов и распространить этот опыт в рамках национального проекта», - сказал Михаил Черников.

Глава российской Госавтоинспекции отметил, что мероприятия федерального проекта «Безопасность дорожного движения», являющегося частью **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги**», МВД России проводятся совместно с органами исполнительной власти как на федеральном, так и на региональном уровнях.

«В рамках проекта, в частности, проходят социальные кампании, направленные на привлечение внимания общественности к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике. Развиваются отряды юных инспекторов движения, совершенствуется практика обучения детей безопасному поведению на дорогах. На базе перинатальных центров и родильных домов проходят тренинги для молодых матерей по правилам безопасной перевозки детей в автомобилях», - сказал Михаил Черников.

Он также отметил необходимость существенного обновления и увеличения парка патрульных автомобилей Госавтоинспекции.

По словам Черникова, в территориальные органы внутренних дел также поставляются технические средства контроля за состоянием автомобильных дорог и транспортных средств и медицинские укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

На данный момент заключены 20 контрактов, предусматривающих закупку более четырех тысяч патрульных автомобилей, свыше пяти тысяч медицинских упаковок, четырех тысяч технических средств измерений.

Руководитель российской Госавтоинспекции сообщил, что разработан и частично реализован ряд законодательных инициатив, направленных на усиление ответственности водителей за грубые нарушения правил дорожного движения, совершенствование механизма исполнения административных наказаний, а также контроля за эксплуатационным состоянием автомобилей и дорог.

В результате за девять месяцев этого года удалось добиться не только снижения количества дорожных происшествий на 3,4% и раненых в них на 2,7%, но главное – сокращения числа погибших на 10,4%.

«Однако многие проблемы еще остаются нерешенными. И наиболее существенной проблемой на сегодняшний день являются очаги аварийности, число которых снижается крайне медленно. Это говорит о необходимости изменения подходов к профилактической работе и смещения акцентов на упреждение появления потенциально аварийно-опасных мест», - заявил генерал Черников.

Глава российской Госавтоинспекции коснулся вопросов повышения качества и оперативности оказания помощи пострадавшим в ДТП. По его словам, существует проблема смертности в период транспортировки пострадавших в медицинские учреждения и в ходе оказания им помощи в стационаре, особенно в первую неделю пребывания.

«Если не решить проблему качества оказания медицинской помощи, достичь европейских горизонтов будет невозможно», - отметил Михаил Черников.

<https://ria.ru/20191017/1559913995.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.17; ЛЮДЯМ ВАЖЕН РЕЗУЛЬТАТ; НА ВОПРОСЫ КОРРЕСПОНДЕНТА «ТР» ОТВЕЧАЕТ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНТРАНСА РОССИИ ГРИГОРИЙ ВОЛКОВ

– Григорий Андреевич, насколько продуктивным для дорожников был летне–осенний сезон? Каковы его приоритеты?

– В текущем году после строительства и реконструкции планируется ввести в строй свыше 540 км федеральных трасс. Среди ключевых объектов можно выделить планируемое завершение работ по реконструкции трассы Москва – Дмитров – Дубна в районе населенного пункта Грибки в Московской области, ликвидацию грунтового разрыва на федеральной дороге А–121 «Сортавала» в Ленинградской области.

Большие объемы работ по реконструкции должны быть выполнены на автотрассе Р–217 «Кавказ» сразу в нескольких регионах Северо–Кавказского округа: на обходе Гудермеса в Чеченской Республике, обходе района Кавказских Минеральных Вод в Кабардино–Балкарии, подъезде к Майкопу на участке с 92–го по 103–й км в Адыгее. Также будут реконструированы участки трассы «Кавказ» с 805–го по 817–й км вблизи п. Агачаул (северный обход Махачкалы) и с 827–го по 841–й км – на южном выезде из столицы Дагестана в сторону границы с Азербайджаном, введен в эксплуатацию мост через реку Рубас на 955–м км этой же трассы. Работы ведутся согласно графику, при их производстве отдельное внимание уделяется мероприятиям по повышению безопасности движения. В Дагестане федеральные дорожники также планируют завершить строительство подхода от автодороги Р–217 «Кавказ» к строящемуся мосту через реку Самур в районе **пункта пропуска** Яраг–Казмаляр на российско–азербайджанской границе. При этом сам мост тоже должен быть завершён к окончанию дорожного сезона 2019 года.

На автодороге А–370 «Уссури» запланировано завершение работ по реконструкции участков на подъезде к Хабаровску. В Тамбовской области должен быть завершён этап реконструкции трассы Р–22 «Каспий» на участке с 386–го по 398–й км.

Продолжатся строительство новых участков и реконструкция существующей части федеральной дороги Р–258 «Байкал» в Новосибирской области, а в Республике Алтай будет завершён 5–й пусковой комплекс реконструкции автодороги Р–256 «Чуйский тракт» с 428–го по 495–й км.

Недавно под Волгоградом стартовали работы по расширению участка трассы Р–22 «Каспий» до четырех полос движения. Реконструкция позволит улучшить пропускную способность отрезка автодороги в 2,5 раза – с 15 тыс. до 40 тыс. автомобилей в сутки. На

трассе М–7 «Волга» в подмосковном Обухово началась активная фаза строительства транспортной развязки. Искусственное сооружение на 43–м км автодороги уже к концу 2020 года позволит развести транспортные потоки в разные уровни, обеспечив сквозной проезд по участку.

С опережением графика идет строительство дорожного обхода села Майма в Республике Алтай. Работы на объекте разделены на несколько этапов: в этом году дорожные строители закончат первый, который включает новую четырехполосную автодорогу II технической категории протяженностью 2,7 км и путепровод длиной 77 пог. м. На всем протяжении трассы установлены барьерное ограждение, в том числе и по оси дороги, освещение и шумозащитные экраны. Ввод этого участка по контракту был запланирован на октябрь, но федеральные дорожники выполнили работы досрочно и запустили рабочее движение в июле.

На Санкт–Петербургском южном полукольце в Ленинградской области построен новый путепровод у станции Мга. Сооружение возведено в составе автодороги А–120 «Санкт–Петербургское южное полукольцо» в 80 м южнее существовавшего и пересекает шесть железнодорожных путей. Длина пролетного строения составляет 164 м, ширина – 19,54 м, протяженность участка реконструкции вместе с подходами – 1,85 км.

На 50% завершено строительство эстакады Сурского моста в Чувашии. На объекте, расположенном на 582–м км трассы М–7, завершено устройство опор и продолжается монтаж балок пролетного строения. В рамках строительства эстакады планируется устроить автоподходы к ней и очистные сооружения, а также оборудовать объект системой предупреждения об обледенении дорожного покрытия. Также здесь установят барьерное и перильное ограждения, устроят электроосвещение. Все работы согласно госконтракту завершат к августу 2020 года.

На новом 14–километровом участке трассы А–121 «Сортавала» в Карелии уложили асфальтобетонное покрытие. Движение здесь запустят этой осенью. Новый участок дороги построен в обход поселка Ихала по параметрам III категории с двумя полосами движения по 3,5 м шириной каждая. Это позволит увеличить пропускную способность дороги. Еще одна задача, которую решили дорожники, построив объект, – спрямление трассы. Теперь здесь нет крутых подъемов и спусков, обеспечена максимально полная видимость, а это значит, что уровень безопасности дорожного движения повысится, а путь до границы с Финляндией станет короче почти на 4 км.

Продолжаются работы и на остальных начатых объектах. С высокой степенью уверенности можно сказать, что они будут окончены в установленные госконтрактами сроки либо даже с их опережением.

– Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» реализуется в субъектах РФ с разным успехом. Во всех ли регионах удалось своевременно приступить к ремонтно–строительным работам на дорожных объектах? Достаточно ли у подрядных организаций материально–технических и квалифицированных кадровых ресурсов для выполнения задач, поставленных руководством страны?

– К началу дорожного сезона мы должны были заключить контракты по 6211 объектам. За счет экономии и дополнительных ресурсов, которые привлекли субъекты РФ, объектов, включенных в план торгов, оказалось на 500 больше, чем изначально планировалось. По итогам мониторинга, проведенного в конце августа на основе данных, внесенных субъектами РФ в систему оперативного управления «Эталон», большинство регионов успешно завершили этап контрактации. Есть, конечно, субъекты, которые по ряду причин отстают. У некоторых стартовые условия были хуже, оказалась недостаточной материально–техническая база подрядчиков. Отстающим регионам было поручено активизировать процесс контрактации и подтвердить выполнение взятых обязательств, в противном случае будет предложено перераспределить финансирование другим субъектам РФ.

Наша задача – оказывать отстающим максимальную поддержку. Именно этим занимается команда **Минтранса** России. На заседаниях рабочей группы, созданной при проектом комитете **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, мы рассматриваем разные насущные вопросы, готовим предложения по решению возникающих проблем, при необходимости выносим их на более высокий уровень. И такой проектный подход, обкатанный в рамках приоритетного проекта БКД, дает свои плоды. В ближайшее время планируем провести ряд селекторных совещаний с участием руководителей регионов.

Для того чтобы выполнить все запланированные мероприятия, еще на старте **нацпроекта** была поставлена задача по оценке ресурсного обеспечения дорожных работ. Федеральными органами проведена работа по уточнению мощностей производств, выпускающих основные материалы для дорожных работ (битум, щебень и др.). Субъектами РФ были проинспектированы дорожно–строительные организации и асфальтобетонные заводы, расположенные на их территории, причем в ряде регионов для целей реализации **нацпроекта** материально–техническая база была расширена.

Дорожный сезон по приведению автодорог регионального и местного значения в нормативное состояние продолжается. Общий объем межбюджетных трансфертов в 2019 году составил 111,2 млрд руб. В целом по состоянию на 24 сентября дорожные работы выполнены на площади более 91 млн кв. м – это 70,22% от общего объема текущего года. Некоторые регионы уже полностью закончили реализацию запланированных на год мероприятий. Надеемся, что на последнем этапе будет сделан большой рывок в выполнении программ этого года. Задача стоит колоссальная, но ситуация в большей части субъектов РФ у нас не вызывает опасений. Понимаем все сложности, но ожидаем, что на конец года будет максимально высокий процент исполнения. Уверенность, что проект набрал хорошие темпы, у нас есть.

– В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года обозначены новые ориентиры для отрасли. Как они коррелируются с **нацпроектом**?

– Необходимо отметить важность выполнения обеих задач. **Нацпроект** должен получить широкое продвижение в регионах, граждане нашей страны должны не столько понимать все показатели, которых мы планируем достичь, сколько в результате почувствовать долгожданный эффект от работы дорожников. **Комплексный план** – это тоже не абстрактные цели, а вполне реальные решения. В его транспортную часть погружены и трассы, ведущие к центрам экономического роста, и подходы к морским портам, обходы городов и мостовые сооружения. По сути программы строительства и реконструкции, которые были у федеральных дорожников, являются частью комплексного плана.

Важно понимать, что у обоих проектов одна общая цель, увязанная со стратегией социально–экономического развития России, – глобальный синергетический эффект при синхронизации задач. То есть мы объединяем выполнение разрозненных мероприятий в единое целое, при этом так, чтобы это выходило максимально эффективно.

Подчеркну: важно не точечное улучшение отдельных участков автодорог, а комплексное, системное развитие дорожной сети в стране. И здесь многое зависит от соблюдения маршрутного принципа, когда региональные дороги, особенно магистральные, в одном субъекте РФ развиваются не обособленно, а являются логическим продолжением аналогичных трасс сопредельного региона. Поэтому так важно согласованное взаимодействие между субъектами РФ. Пример такой работы – развитие транспортного узла в Вологодской области, который хорошо иллюстрирует, ради чего мы работаем, принимаем программы, разрабатываем федеральные проекты.

В Вологодской области **Росавтодор** построил участок обхода, который соединил две федеральные трассы: М–8 «Холмогоры» и А–114 Вологда – Новая Ладога. По новой развязке люди будут съезжать на региональную дорогу Вологда – Норобово, которую в

свою очередь регион приводит в порядок в рамках **нацпроекта**. До конца сезона дорожники отремонтируют 21 км этой дороги с подъездами к деревне Минькино и селу Непотягово. Мы синхронизировали работу на федеральных трассах с мероприятиями **нацпроекта**. И в итоге получили современный безопасный транспортный узел – тот самый синергетический эффект, о котором я сказал выше. Наши усилия, уверен, будут заметны и местным жителям, и грузоперевозчикам, и автопутешественникам, чего дорожники и добиваются своей работой.

– Качественная дорожная сеть должна способствовать повышению уровня безопасности движения. В национальном проекте предусмотрен блок мероприятий, направленных на снижение смертности в ДТП на трассах. Они реализуются одновременно с ремонтом и модернизацией дорожной сети?

– **Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, куратором которого является заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов**, включает 4 федеральных проекта. **Минтранс России** отвечает за проекты «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», проект «Безопасность дорожного движения» закреплен за МВД России, проект «Автомобильные дороги Минобороны России» – за одноименным министерством. Такая структура, когда на уровне Правительства РФ объединены все программы, задачи и цели, способствует общей слаженности работы, что неоднократно отмечалось на заседаниях проектного комитета. **МВД, Минтранс** выходят с решениями, которые согласованы.

Как известно, снижение смертности в результате ДТП как минимум в 3,5 раза к 2024 году по сравнению с уровнем 2017-го – целевой показатель **нацпроекта**. Для его достижения предусмотрен ряд мероприятий, в том числе усиление ответственности водителей за нарушение ПДД, повышение требований к уровню их профессиональной подготовки, оснащение инспекторов ДПС необходимым оборудованием. Одновременно реализуются мероприятия по снижению количества мест концентрации ДТП в рамках федерального проекта «Дорожная сеть». На региональных и муниципальных дорогах устанавливаются светофорные объекты, дорожные знаки, ограждения, обновляется разметка, возводятся надземные и подземные пешеходные переходы.

В рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в том числе предусмотрено:

– увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД на 211% по сравнению с их количеством в 2017 году (9049 шт.). Для реализации данных мероприятий **Минтрансом** России разработана Методика определения мест размещения камер фотовидеофиксации нарушений ПДД;

– внедрение на участках автодорог федерального значения (120 участков), регионального значения (с учетом искусственных сооружений, 60 участков) и в городских агломерациях (64 агломерации) интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением.

В настоящее время **Минтрансом** России уже разработаны и утверждены на заседании проектного комитета по реализации **нацпроекта** Методические рекомендации по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности движения в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения.

Задача по снижению количества погибших на дорогах в 3,5 раза очень амбициозна. И мы понимаем, что только слаженная работа и комплексный подход позволят достичь этой цели. Сегодня мы идем на уровне тех показателей, которые соответствуют ориентирам **нацпроекта** на этот год. Надеемся, и в дальнейшем эта динамика будет сохраняться.

– Современные дороги должны быть рассчитаны на более длительный срок эксплуатации. Сделать их такими без использования передовых технологий и инновационных материалов невозможно. Как идет обновление и совершенствование нормативно–

технических и нормативно–правовых документов, предусматривающих внедрение инноваций?

– Этим вопросом мы были озадачены и до запуска национального проекта. У нас есть планы по переходу на сроки проведения капремонта автодорог с усовершенствованным типом покрытия через 24 года, ремонта – через 12 лет. Естественно, это потребовало широкого обновления технических стандартов. За последние пять лет технический комитет по стандартизации № 418 «Дорожное хозяйство», созданный в том числе в целях разработки и проведения экспертизы проектов национальных, предварительных национальных и региональных (межгосударственных) стандартов для последующего утверждения Росстандартом, провел экспертизу порядка 250 стандартов. Введенные в действие и разрабатываемые регламентирующие документы в первую очередь нацелены на то, чтобы обеспечить правовую основу для применения новых материалов и методов, без чего переход на увеличенные межремонтные сроки невозможен.

В рамках реализации требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» в сжатые сроки был разработан, принят и введен в действие 171 межгосударственный стандарт. **Минтранс** России и **Росавтодором** утверждена перспективная Программа стандартизации, согласно которой составлен график обновления стандартов и технических требований до 2024 года. В этом году только по федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» мы должны разработать 38 стандартов. А до 2023 года экспертам предстоит обновить 146 позиций.

Словом, работа ведется колоссальная. Сегодня у нас есть взаимопонимание как с отраслевыми институтами, техническими комитетами, так и с федеральными органами исполнительной власти, отвечающими за стандарты. Намного эффективнее, чем раньше, налажено взаимодействие с Минстроем России. Работаем вместе, находим компромиссы, стараемся отстаивать нормы, присущие строительству линейных объектов.

– Одна из наиболее острых проблем, оказывающих негативное влияние на деятельность подрядных организаций, касается формирования цен на дорожно–строительные материалы, топливо и другие ресурсы. Как она решается? Можно ли ограничить рост цен на такие ресурсы, используя дополнительные рыночные механизмы или административное регулирование?

– Все–таки отношения в стране рыночные, и вводить госрегулирование цен на стройматериалы – неверный путь. Поэтому вначале **Минтранс России** при участии **Росавтодора** провел работу по оценке потребностей в ресурсах, необходимых для реализации **нацпроекта** и других дорожных программ. Требуемые объемы инертных материалов, битума, цемента мы соотнесли с имеющимися в регионах складскими мощностями и хранилищами, в том числе у ОАО «РЖД», речных и морских портов. Эти данные мы наложили на специальную карту, разработанную ФАУ «РОСДОРНИИ», которому приданы функции Общеотраслевого центра компетенций. Картина сегодня такая: есть субъекты РФ с избытком ресурсов, а есть с недостатком. Заставить регион заранее закупить дорожно–строительные материалы мы не можем, но спросить, как там планируют этот дефицит ликвидировать – наша задача. Ведь **нацпроект** построен так, что с каждым годом объемов дорожных работ в регионах будет все больше, и недостаток материалов через год–два может сказаться очень сильно.

Второй момент. Между **Минтрансом** России и субъектами РФ подписаны шестилетние мониторинговые соглашения, а между **Росавтодором** и субъектами РФ – соглашения о предоставлении субсидий на реализацию **нацпроекта**. В их рамках каждый регион разработал свою программу развития (по агломерациям, региональным дорогам) и ее защитил. Под объекты, планируемые к реализации в рамках программ, там должны предусматривать требуемый объем стройматериалов. Скоро мы увидим бюджет на следующую трехлетку. Уже сегодня регионы примерно знают, какие средства должны

получить на реализацию **нацпроекта**. Исходя из трехлетки субъект РФ может заключить на этот срок контракт с подрядной организацией. И тогда подрядчик сможет планировать свою работу на три года. В так называемый низкий сезон по умеренной цене закупить битум, завезти на склады песок и щебень. Зная перспективный объем работ, он может также закупить технику, привлечь специалистов. Все это, безусловно, снизит сезонный фактор и, возможно, остановит безудержный рост цен на стройматериалы.

Другое направление работы – создание логистических центров по хранению стройматериалов, особенно битума. Исходя из географии размещения таких хранилищ по стране и потребностей регионов мы прорабатываем различные варианты расширения сети битумных терминалов. Так, вместе с ГТЛК планируется к реализации проект строительства битумохранилища в городе Лабинске Краснодарского края. Вместе с Минпромторгом РФ ведется работа по закупке дорожной техники, преимущественно отечественных производителей. Прорабатываются меры дополнительного стимулирования подрядных организаций, приобретающих дорожные машины, сделанные в России.

– Еще один наболевший вопрос касается взаимоотношений владельцев автодорог и собственников коммуникаций. Насколько известно, первый вариант проекта закона, призванного урегулировать вопрос переустройства инженерных сетей в границах полос отвода при строительстве, реконструкции, капремонте автодорог, был отклонен Госдумой РФ два года назад. Затем **Минтрансом** России был разработан новый законопроект. Чем он отличается от предыдущего и как идет его рассмотрение?

– Да, в минувшем августе мы, наконец, разработали подобный законопроект. Шел он довольно тяжело, потому что затрагивает интересы других ведомств, в том числе связистов, нефтяников, энергетиков. Не секрет, что много времени и средств дорожники тратят на переустройство коммуникаций. В случае, когда их нужно вынести за пределы придорожной полосы, в силу вступает уже не 257-й Федеральный закон об автомобильных дорогах, а Земельный кодекс РФ. И тут нужны какие-то единые и понятные для всех правила игры. В действительности же получается так, что вначале выдаются одни техусловия, но проходит время, меняется законодательство – их отзывают и выдают новые ТУ. Наиболее красноречиво все эти проблемы проявились при строительстве ЦКАДа.

С утверждением Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры необходимость принятия соответствующего закона стала еще более очевидной. Ведь, в отличие от национального проекта, которым предусмотрены в основном некапиталоемкие работы на дорожных объектах, транспортная часть комплексного плана предполагает строительство и модернизацию дорожной сети. И здесь без переустройства коммуникаций не обойтись.

Вначале мы готовили законопроект к внесению в Правительство РФ с разногласиями с другими ФОИВ. Но потом **Минтрансом** России было принято решение учесть в новом документе поручения, которые мы вместе с субъектами РФ получили от Президента РФ в рамках июньского Госсовета по автодорогам. С учетом этих и других аспектов был переработан первоначальный вариант законопроекта. Сейчас, когда документ готов, мы его будем заново рассылать в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти.

Данным проектом федерального закона планируется закрепить лишь основные положения, сделав отсылочную норму на акт Правительства РФ, который в свою очередь будет в полной мере раскрывать механизм взаимодействия между владельцами автомобильных дорог и владельцами инженерных сооружений, который в том числе направлен на:

- ускорение процедур переноса инженерных коммуникаций в процессе строительства автодорог, в том числе в части заключения договоров аренды (сервитутов) в отношении территории, необходимой для выполнения соответствующих работ;
 - привлечение собственников инженерных коммуникаций, переустраиваемых в связи со строительством и реконструкцией автодорог, к софинансированию работ по переустройству, если данными собственниками устанавливаются технические требования и условия, направленные на увеличение мощности и (или) улучшение технических характеристик инженерных коммуникаций;
 - установление детального механизма осуществления реконструкции, переноса или переустройства линейных объектов при их пересечении строящимся или реконструируемым линейным объектом, включая порядок выдачи технических условий на перенос или переустройство линейных объектов, мораторий на изменение выданных технических условий и порядок переноса или переустройства инженерных коммуникаций, предусматривающий заключение договоров компенсации собственникам инженерных коммуникаций в натуральной (имущественной) форме.
 - На федеральных трассах в последнее время появляются новые объекты дорожного сервиса. Генеральная схема размещения ОДС предусматривает их создание не только на оживленных участках автодорог. Как можно стимулировать частных инвесторов к созданию ОДС на периферии дорожной сети?
 - **Росавтодор** оказывает достаточно широкую поддержку предпринимательству. В первую очередь это касается тех бизнес-организаций, которые заинтересованы в развитии своего дела в контексте развития самой федеральной дорожной сети. В 2014 году в Федеральном дорожном агентстве была разработана Концепция развития объектов дорожного сервиса, в рамках которой принята Генеральная схема размещения подобных объектов. За время действия концепции и генеральной схемы на федеральных трассах появилось множество новых объектов сервиса, были подписаны меморандумы о сотрудничестве с несколькими сетевыми компаниями.
- Кроме этого, **Росавтодором** был учрежден ежегодный конкурс на лучший объект дорожного сервиса, и у него уже есть победители за два прошедших года. Необходимо отметить, что практически все они представляют малый и средний сегмент бизнеса. Дальнейшее развитие сети ОДС вдоль федеральных трасс также планируется при тесном взаимодействии с малыми и средними компаниями. Например, одним из важных шагов, упрощающих такую работу, стало появление электронного цифрового сервиса – Портала услуг Федерального дорожного агентства. Теперь пользователи могут подать весь пакет необходимых документов на согласование участка для строительства нового объекта сервиса в электронном виде.
- Кроме того, для решения системной задачи развития ОДС в настоящее время планируется к реализации ведомственный проект Федерального дорожного агентства «Комфортные дороги», которым предусмотрено размещение 326 площадок отдыха вдоль федеральных автодорог до 2025 года, часть из которых впоследствии планируется предоставить для последующего размещения ОДС.
- В части, касающейся стимулирования частных инвесторов к созданию ОДС, **Минтранс** России совместно с АО «Корпорация «МСП», автономной некоммерческой организацией «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», Общероссийской общественной организацией малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» и органами государственной власти субъектов РФ прорабатывался вопрос поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства. В связи с чем органами государственной власти субъектов РФ предлагается осуществлять ряд мероприятий, предусматривающих инструменты господдержки, в том числе:
- субсидирование на возмещение части затрат, понесенных на строительство и (или) реконструкцию объектов дорожного сервиса, в том числе при оборудовании ОДС

стоянками и местами остановки транспортных средств, а также подъездами, съездами и примыканиями в соответствии с требованиями нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– предложение льготных условий для предоставления прав на использование земельных участков;

– предоставление льготных инвестиционных кредитов для осуществления дорожного строительства и организации дорожного движения.

– В какой степени учитываются мнения и замечания общественности при реализации тех или иных дорожных проектов?

– При подготовке масштабных проектов, реализация которых затрагивает интересы большого числа местных жителей, представителей малого и среднего бизнеса, грузоперевозчиков, обязательно предусмотрена процедура общественных слушаний. Федеральные дорожники совместно с пользователями рассматривают наиболее оптимальные варианты организации дорожного движения во время и после проведения работ. Возможно даже изменение проекта с учетом пожеланий людей. Такие случаи нередки. Как пример также можно привести голосование на сайте ОНФ по карте «Убитых дорог» за те трассы, которые, по мнению автомобилистов, нуждаются в ремонте в первую очередь. Если говорить о реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, он тоже учитывает мнения людей, программы работ формировались по запросам жителей агломераций, и ремонт проходит под строгим общественным контролем.

Словом, мы все время в диалоге с нашими гражданами. Люди во многих регионах признают, что, несмотря на существующие проблемы в дорожном хозяйстве, в целом российские дороги стали намного лучше. Население видит результат, и мы начинаем ощущать его поддержку.

– Григорий Андреевич, рассуждая о том, как сделать российские дороги лучше, мы нередко забываем о людях отрасли. Каково социальное самочувствие дорожников? Во всех ли регионах у них достойная зарплата, нормальные производственные условия?

– Социальные вопросы постоянно находятся в нашем поле зрения. Регулярно заключаются отраслевые соглашения между **Росавтодором**, Госкомпанией «Автодор» и Союзом работодателей «АСПОР», Ассоциацией «РАДОР», Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В них прописываются социальные гарантии для работников подрядных организаций. В соответствии с соглашениями минимальная ставка у рабочего первого разряда не может быть ниже прожиточного минимума в регионе, с учетом коэффициента 1,15. Наверное, это мало. Но есть ряд вопросов, когда на благополучие работников влияют не прямые меры воздействия. Защита прав подрядной организации в ходе конкурентных процедур тоже очень важна. Если добросовестная компания выигрывает подряд, она обеспечит своих работников достойными условиями труда и отдыха, не будет экономить на специалистах при выплате зарплаты.

Отдельное внимание сегодня мы уделяем лестнице квалификаций. Что я имею в виду? Любая компания, которая сегодня работает в дорожном хозяйстве, должна иметь определенную квалификацию. К строительству дорог первой категории должны допускаться подрядчики, которые прошли предыдущие ступени квалификации – поработали на трассах третьей, второй категорий, наработали определенный опыт, профессиональные навыки. То же касается и отдельных специалистов, инженерно-технических работников. Тем самым в рамках лестницы компетенций мы хотим поднять уровень востребованности профессиональных кадров, когда именно за счет наличия в дорожной компании квалифицированных работников можно будет выиграть выгодный подряд. Со всеми вытекающими отсюда последствиями – хорошими условиями труда и отдыха, достойной зарплатой.

<http://transportrussia.ru/item/5222-lyudyam-vazhen-rezultat.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.17; ОТРАСЛЬ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; РОССИЙСКИЕ ДОРОЖНИКИ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В XXVI ВСЕМИРНОМ ДОРОЖНОМ КОНГРЕССЕ И ВЫСТАВКЕ, КОТОРЫЕ ПРОШЛИ В СТОЛИЦЕ ОАЭ АБУ–ДАБИ

Торжественное открытие мероприятия собрало более 3000 представителей из 140 стран. Российская делегация во главе с первым заместителем министра транспорта РФ Иннокентием **Алафиновым** представила свой стенд. Он рассказывает о проектах отечественной дорожной отрасли, реализованных и осуществляемых в последние годы, а также о новых технологиях.

В частности, гостям стенда рассказали об уникальных искусственных сооружениях – Крымском, Бугринском и «Золотом» мостах, национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», разработках в сфере ИТС, а также в области применения полимерно–битумных вяжущих для продления срока службы дорожных одежд.

В составе российской делегации в работе конгресса приняли участие представители таких организаций, как АБЗ–1, РАД, «Газпромнефть–БМ», АО «ГЛОНАСС», Гипростроймост, ассоциация «Росасфальт» и другие.

В рамках конгресса состоялась стратегическая сессия, посвященная финансированию объектов дорожного строительства. Ее открыл первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

Иннокентий Алафинов рассказал о реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПИИ), который предполагает развитие связей между центрами экономического роста страны. Документом определены 690 объектов по всей России общей стоимостью более 6 трлн руб., из которых свыше 3 трлн руб. планируется выделить из бюджета, а остальные средства – привлечь за счет инвесторов. «Одна из важнейших целей комплексного плана – дальнейшая интеграция российской экономики в международную финансовую систему и реализация идеи использования транзитного потенциала нашей страны. Для этого мы планируем завершить строительство и реконструкцию дорог, входящих в международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай», – отметил **Иннокентий Алафинов**. Он добавил, что на завершающей стадии находится строительство скоростной автодороги М–11 Москва – Санкт–Петербург протяженностью 641 км. По этой трассе будет проходить транзит из Северной Европы в направлении КНР. В ближайшее время планируется начать строительство отдельных участков скоростной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань и 97–километрового обхода Тольятти. Оба проекта, как и М–11, входят в коридор «Европа – Западный Китай» и предполагают привлечение до 40% частных средств.

Кроме того, **Иннокентий Алафинов** рассказал о деятельности Госкомпании «Автодор», в доверительном управлении которой находится 3 тыс. км платных скоростных дорог. «Дорого ли ездить по платным дорогам в России? Проехать 670 км по самой современной автодороге М–11 можно за семь часов вместо прежних 10. За поездку водитель легкового автомобиля с транспондером заплатит около 2 тыс. руб., что эквивалентно стоимости семи чашек капучино. А цена одного литра бензина у нас составляет 1/6 от стоимости чашки этого напитка», – уточнил первый **заместитель министра** транспорта.

Как отметил **Иннокентий Алафинов**, принципы ГЧП в России применяются не только в области строительства платных дорог. С 2014 года функционирует система взимания платы с автомобилей, имеющих максимальную разрешенную массу свыше 12 тонн, «**Платон**». Работа компании – оператора системы осуществляется в соответствии с

концессионным соглашением, а за счет собираемых платежей поддерживаются автодорожные ГЧП–проекты в регионах.

Кроме того, в рамках работы конгресса **Иннокентий Алафинов** провел встречу с заместителем генерального секретаря Всемирной дорожной ассоциации (PIARC) Робинотом Себилем, посетил ряд инфраструктурных объектов ОАЭ, а также ознакомился со стендами участников выставки.

<http://transportrussia.ru/item/5221-otrasl-novykh-vozmozhnostej.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СЛУЖБА АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ МОЖЕТ СО ВРЕМЕНЕМ ЗАРАБОТАТЬ НА ВСЕХ ДОРОГАХ РОССИИ

На федеральных дорогах в России в будущем может начать работать Служба аварийных комиссаров (аваркомов), которая пока действует лишь на платных трассах, сообщает в четверг пресс-служба госкомпании «Автодор».

«Председатель правительства дал поручение проработать вопрос, изучить и распространить опыт госкомпании по созданию служб аваркомов на федеральных дорогах, а как максимум, может быть, и по всей России», - приводят в сообщении слова первого заместителя министра транспорта РФ Иннокентия **Алафинова**.

По его мнению, «тема правильная». «Совместно с МЧС и ГИБДД нужно посчитать и обдумать. По согласованию со страховыми компаниями аваркомам можно было бы дать полномочия оформлять ДТП», - отметил **замминистра**.

Работу аварийных комиссаров и оснащение их машин представили премьеру РФ Дмитрию **Медведеву** накануне в Екатеринбурге на выставке «Дорога 2019».

По данным пресс-службы компании, аварийные комиссары круглосуточно действуют на всех платных участках «Автодора». Они помогают автомобилистам при возникновении любой экстренной ситуации.

«В случае необходимости аварийные комиссары смогут заправить машину бензином, помочь с устранением неисправности автомобиля или в другой нештатной ситуации на дороге - при остановке автомобиля в неустановленном месте, нахождении на трассе посторонних лиц или животных. При ДТП аварийный комиссар оградит место аварии, сообщит о происшедшем в экстренные службы, а также операторам центра управления движением, которые затем разместят предупреждение для водителей на табло переменной информации», - говорится в сообщении Госкомпании.

Аваркомы оборудованы средствами пожаротушения, комплектами средств для оказания первой медицинской помощи, навесной лебедкой, временными дорожными знаками, средствами фото - видеофиксации, бортовым навигационным оборудованием ГЛОНАСС/GPS, добавили в пресс-службе.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРИКАЗ О РАСШИРЕНИИ ЗАПРЕТНОГО ДЛЯ ПЛАВАНИЯ РАЙОНА ВОЗЛЕ КРЫМСКОГО МОСТА

Министерство транспорта РФ подготовило проект приказа о расширении запретного для плавания района вблизи моста через Керченский пролив, который соединил Крымский полуостров с материковой частью России.

Документ размещен в четверг на портале проектов нормативно-правовых актов (regulation.gov.ru).

Новые координаты запретной зоны указаны в проекте приказа.

Минтранс в конце 2015 года издал приказ N386 «Об установлении запретных для плавания районов в зоне строительства транспортного перехода через Керченский пролив» в целях обеспечения безопасности Крымского моста. Росгвардия предлагает расширить эту зону. Вопрос обсуждался полторы недели назад на совещании с участием представителей **Минтранса**, МИДа РФ и силовиков.

«Принять предложение Росгвардии (...) Минтрансу России организовать разработку и обеспечить издание приказа «Об объявлении запретного для плавания района в зоне Крымского моста» по координатам, представленным Росгвардией (срок - 1 декабря 2019 года)», - говорится в протоколе совещания.

Ограничения касаются всех кораблей, судов и иных плавсредств, кроме кораблей, катеров и судов Росгвардии, ВМФ РФ, кораблей и судов федеральных органов безопасности, а также судов, участвующих в процессе технологического обслуживания Крымского моста.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; АВИАСООБЩЕНИЕ ПОСЛУЖИТ ДЕЭСКАЛАЦИИ НАПРЯЖЕНИЯ МЕЖДУ ГРУЗИЕЙ И РФ - ГЛАВА МИД РЕСПУБЛИКИ

Восстановление авиасообщения, а также развитие туризма являются факторами, которые послужат деэскалации напряжения в отношениях Грузии и России. Об этом в четверг заявил глава МИД Грузии Давид Залкалиани, выступая в парламенте перед депутатами.

«Полеты, отношения между народами, транспортное сообщение и развитие туризма являются теми важными направлениями, которые служат деэскалации ситуации. Я бы и сегодня поприветствовал, если было бы принято решение о восстановлении полетов», - сказал Залкалиани.

В среду стало известно, что Росавиация выдала авиакомпании S7 допуск на полеты в Кутаиси. Как следует из документа, S7 сможет выполнять до 7 рейсов в неделю. В Росавиации пояснили, что наличие допуска не означает факта начала полетов. Положительно к возможному восстановлению авиасообщения отнеслась и министр экономики и устойчивого развития Грузии Натия Турнава. К адекватным шагам на пути восстановления сообщения с РФ правительство Грузии призвала экс-спикер парламента, лидер оппозиционной партии «Единая Грузия - Демократическое движение» Нино Бурджанадзе.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; БУРДЖАНАДЗЕ ПРИЗВАЛА ВЛАСТИ ГРУЗИИ СДЕЛАТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РОССИЕЙ ШАГ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Председатель оппозиционной партии «Демократическое движение - единая Грузия» Нино Бурджанадзе по итогам визита в Москву сообщила, что власти России хотят восстановить авиасообщение с Грузией, но для этого грузинская сторона должна «адекватно оценить» возникшую ситуацию.

Как сообщают в четверг грузинские СМИ, Бурджанадзе, подводя итоги своего визита в Москву, написала в соцсети, что «российское руководство готово возобновить воздушное сообщение с Грузией».

При этом она отмечает, что в обмен на восстановление рейсов Россия не требует никаких уступок со стороны грузинских властей. «Никто в Москве не просит от вас никаких уступок. Требуют нормальной, адекватной оценки ситуации и заинтересованности со стороны Грузии. (...) Основа подготовлена: сейчас достаточно одного вашего шага, чтобы быстро решить эту проблему», - считает Бурджанадзе.

По ее мнению, «никто, кроме радикальной оппозиции, не будет винить (власти) за шаги, предпринятые для восстановления полетов».

Бурджанадзе, которая в свое время была спикером парламента Грузии, а также исполняла обязанности президента страны, пояснила, что в течение минувшей недели имела встречи в Москве с представителями законодательной и исполнительной власти РФ.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; МИНТРАНС ВИДИТ РИСКИ В ИСКЛЮЧЕНИИ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТАХ ИЗ ТАРИФА

Минтранс РФ видит риски введения дополнительных сборов с пассажиров при разрешении авиакомпаниям не включать в тариф регистрацию в аэропорту, идея требует обсуждений, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минтранса.

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») ранее направила повторное обращение в Минтранс РФ с просьбой исключить из Федеральных авиационных правил (ФАП) обязанность авиакомпаний включать в тариф услугу регистрации в аэропорту.

«Обращение получено. По мнению Минтранса, реализация такого предложения содержит в себе риски введения российскими авиакомпаниями дополнительных сборов с пассажиров», - сказали в пресс-службе.

«В связи с этим данная идея требует всестороннего обсуждения с Советом Федерации, Государственной думой, общественными организациями и участниками рынка», - добавили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20191017/1559896662.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-otreagirol-na-predlozhenie-Pobedi-po-platnoi-registratsii-2019-10-17/>

<https://tass.ru/ekonomika/7012228>

<https://www.mskagency.ru/materials/2937173>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «ПОБЕДА» ПРОСИТ ПЕРЕСТАТЬ ОБЯЗЫВАТЬ АВИАКОМПАНИИ ВКЛЮЧАТЬ В ТАРИФ УСЛУГУ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТУ

«Победа» повторно обратилась в Минтранс РФ с просьбой убрать из федеральных правил норму, обязывающую авиакомпании включать в тариф услугу регистрации на рейс в аэропорту, сообщил «Интерфаксу» представитель перевозчика.

Обращение направлено после вступления в силу решения Московского городского суда: тот ранее поддержал требование Московской межрегиональной транспортной прокуратуры отменить сбор за регистрацию пассажиров «Победы» в зарубежных аэропортах.

Этот сбор в размере 25 евро компания ввела год назад, он взимался только на стойках в аэропорту - онлайн-регистрация на сайте перевозчика, которая открывается за 24 часа до вылета, осталась бесплатной. Пассажиров рейсов, вылетающих из российских аэропортов, нововведение не коснулось: в РФ регистрация на стойке не является отдельной услугой, плата за нее включена в общие аэропортовые сборы и поэтому по умолчанию закладывается в стоимость билетов. Но в иностранных аэропортах за регистрацию пассажиров на стойке авиакомпании платят отдельно.

«Победа» называла введение сбора вынужденной мерой: чтобы не повышать цены на перелет из-за аномального роста стоимости авиатоплива в прошлом году и снижения курса рубля. Кроме того, «Победа» ссылалась на мировую практику: неправильно включать в тариф услугу регистрации, если пассажиры могут это сделать сами и бесплатно.

Однако прокуроры убедили суд, что «предусмотренными нормами за указанную услугу дополнительная плата не взимается, и такое нововведение авиакомпании напрямую противоречит указанным положениям закона». После этого «Победа» сообщила, что «вынуждена включить в тариф стоимость регистрации клиентов в зарубежных аэропортах», и что, таким образом, стоимость билетов на все рейсы из заграницы вырастут на 25 евро.

«Сейчас более 90% клиентов авиакомпании, вылетающих в Россию из зарубежных аэропортов, самостоятельно регистрируются онлайн и не оплачивают услугу регистрации в аэропорту. Включение стоимости услуги в тариф приведет к повышению цен на авиабилеты для всех клиентов. Авиакомпания «Победа» считает, что ее клиенты не должны платить за те услуги, которыми не пользуются», - заявил представитель перевозчика в четверг.

«Победа» летает из России по 28 международным направлениям, в основном в страны Европы.

В Минтрансе сообщили, что получили обращение «Победы», однако в ведомстве полагают, что «реализация такого предложения содержит в себе риски введения российскими авиакомпаниями дополнительных сборов с пассажиров». «Идея требует всестороннего обсуждения с Советом Федерации, Государственной Думой, общественными организациями и участниками рынка», - сказал «Интерфаксу» представитель ведомства.

RNS; 2019.10.17; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ «ПОБЕДЕ» ОТЧИТАТЬСЯ О ЦЕНООБРАЗОВАНИИ НА БИЛЕТЫ

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов призвал авиакомпанию «Победа» раскрыть данные о ценообразовании и расходах.

«Если вообще компания «Победа» хочет о чем-то вести диалог, пусть в таком случае компания «Победа», придя на площадку Госдумы, расскажет нам о том, сколько зарабатывает на одной конкретно взятой поездке. Пусть они посчитают нам расходы на керосин авиационный, аэропортовые сборы. И при полной загрузке самолета хотелось бы понять экономику этого рейса. Вот когда компания готова будет раскрыть все эти расходы, тогда мы будем готовы вести с ними диалог», — сказал RNS Старовойтов, комментируя предложение компании ввести платную регистрацию в аэропорту.

«Я давно уже поднимаю вопрос о том, чтобы провести встречу с представителями всех авиакомпаний... потому что вопрос с формированием ценовой политики меня волнует всегда», — добавил депутат.

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-Pobede-otchitatsya-o-tsenoobrazovanii-na-bileti-2019-10-17/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА» В СВЯЗИ С СООБЩЕНИЯМИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ СТОИМОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ

Генеральная прокуратура России поручила провести проверку в связи с сообщениями об увеличении стоимости международных перелетов авиакомпанией «Победа», сообщил «Интерфаксу» в четверг официальный представитель надзорного ведомства Александр Куренной.

«По поручению Генпрокуратуры РФ Московская межрегиональная транспортная прокуратура с привлечением специалистов проводит проверку в связи с публикацией в СМИ сообщений об увеличении с 28 октября 2019 года стоимости международных авиаперелетов ООО «Авиакомпания «Победа», - сказал Куренной.

Он напомнил, что «по результатам ранее проведенной по обращениям граждан проверки в связи с взиманием авиакомпанией платы за регистрацию на рейсы в иностранных аэропортах в действиях перевозчика выявлены нарушения требований воздушного законодательства».

«В целях устранения выявленных нарушений в суд заявлен иск о признании указанных действий незаконными. Московским городским судом требования прокуратуры удовлетворены в полном объеме. Решение суда вступило в законную силу», - отметил Куренной.

По его словам, «в ходе настоящей проверки будет дана оценка правомерности повышении стоимости авиабилетов, в случае выявления нарушений будут приняты необходимые меры реагирования».

ТАСС; 2019.10.17; «ПОБЕДА» ЕЩЕ РАЗ ПОПРОСИЛА МИНТРАНС РАЗРЕШИТЬ ПЛАТНУЮ РЕГИСТРАЦИЮ НА РЕЙС

Лоукостер «Победа» повторно попросил **Минтранс** исключить из федеральных авиационных правил обязанность авиакомпаний включать в тариф услугу регистрации в аэропорту. Об этом говорится в сообщении «Победы».

«Победа» направила повторное обращение в **Минтранс** с просьбой исключить из Федеральных авиационных правил (ФАП-82) обязанность авиакомпаний включать в тариф услугу регистрации клиентов в аэропорту после решения суда, запретившего взимание платы за регистрацию в зарубежных аэропортах», - говорится в сообщении компании.

<https://tass.ru/ekonomika/7010844>

RNS; 2019.10.17; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ВОЗВРАЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В VIP-ЗАЛЫ АЭРОПОРТОВ РОССИИ

Минтранс России поддержал предложение вернуть в VIP-залы аэропортов таможенный и пограничный контроль, сообщили RNS в пресс-службе министерства. С таким предложением в ведомство обратилась Международная ассоциация аэропортов (МАА).

«Обращение Международной ассоциации аэропортов (МАА) поступило в **Минтранс**. Ведомство поддерживает предложения МАА. Их реализация позволит создать дополнительные рабочие места, а также обеспечит значительные налоговые поступления в бюджеты субъектов РФ», — сообщили в **Минтрансе**.

<https://rns.online/transport/V-VIP-zali-aeroportov-Rossii-mogut-vernut-tamozhennii-kontrol-2019-10-17/>

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС РАССМАТРИВАЕТ ДВА ВАРИАНТА ПООЩРЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ, ЛЕТАЮЩИХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Минтранс может упростить получение допуска на международные авиарейсы для авиакомпаний, которые выполняют социальные перевозки на Дальний Восток, сообщил журналистам **замглавы министерства Александр Юрчик**.

Он пояснил, что сейчас рассматриваются как минимум два механизма упрощения. Один касается непосредственно получения разрешения для авиакомпании выполнять международные перевозки, второй направлен на преференции при распределении допусков между перевозчиками.

«Во-первых, мы будем предлагать упростить им доступ к международным перевозкам. Потому что они летают часто, много, с пассажирами, в сложных условиях, поэтому естественно они готовы к перевозкам за границу. Это первый. И второй, мы рассматриваем вариант неких дополнительных баллов для получения допуска при распределении допусков для полетов за границу. Вы знаете, что это распределяется коллегиально, открыто, по определенным критериям... Вот мы собираемся в эти критерии добавить в том числе и вот этот пункт о социальных перевозках на Дальнем Востоке», - сказал он.

Сейчас допуски на международные рейсы между авиакомпаниями распределяются Межведомственной комиссией при **Минтрансе**. При распределении допусков учитываются в том числе такие параметры, как наличие российских самолетов и их доля в авиапарке компании.

Президент РФ **Владимир Путин** на Восточном экономическом форуме предложил давать авиакомпаниям, работающим на Дальнем Востоке, преимущества в освоении других,

наиболее выгодных маршрутов. По его словам, в целом такая система на практике уже работает, но ее надо закрепить нормативно. Как отметил **Путин**, это не очень рыночные меры, но для дальневосточного региона подобный подход обоснован.

В перечне поручений по итогам пленарного заседания Восточного экономического форума уточняется, что срок исполнения поручений - 1 марта 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7011798>

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС МОЖЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ОЦЕНКУ ПОТЕРЬ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА РОСТА СТОИМОСТИ КЕРОСИНА

Минтранс РФ может пересмотреть в сторону повышения оценку потерь авиакомпаний из-за роста стоимости авиакеросина. Об этом журналистам сообщил **замминистра транспорта РФ Александр Юрчик**. Ранее сообщалось, что **Минтранс** предлагает напрямую из бюджета компенсировать авиакомпаниям 23,5 млрд рублей.

«Предложения были разные, мы предлагали компенсировать 23,5 млрд (рублей), но сейчас же время движется, изменились сроки, инфляция. Поэтому возможно эта цифра несколько увеличится - вопрос расчетов, - сказал он. - На самом деле оценка - это то, что рассчитано и подтверждено соответствующими выводами и документами».

В понедельник президент России **Владимир Путин** поручил выделить из резервного фонда правительства до 1 ноября 2019 года средства авиакомпаниям на компенсацию растущей стоимости авиатоплива.

<https://tass.ru/ekonomika/7011581>

ТАСС; 2019.10.17; МИНТРАНС НЕ СЧИТАЕТ НУЖНЫМ МЕНЯТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Существующего законодательства достаточно для того, чтобы создать условия для снижения стоимости авиабилетов, заявил журналистам **замминистра транспорта РФ Александр Юрчик**.

«Мы все делаем для того, чтобы цена билета регулировалась как правилами, установленными на рынке, так и самим рынком. Здоровая конкуренция всегда ведет к этому, - сказал он. - Мы, устанавливая правила игры в отрасли, создавая конкурентные условия, заставляем авиакомпании предлагать пассажиру лучшие условия, чем его конкурент. Вот это и есть ключ к снижению цен и стоимости. А правил, ныне существующих, для этого достаточно».

Сейчас задача «хотя бы стабилизировать» рост стоимости авиабилетов на уровне инфляции, напомнил **Юрчик**.

<https://tass.ru/ekonomika/7011673>

ТАСС; 2019.10.17; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО БУДУТ ВВОДИТЬ ПОСТЕПЕННО

Режим «открытого неба» в Пулково, позволяющий иностранным авиакомпаниям летать в «Пулково» из любой страны без ограничений, будет вводиться постепенно, конкретных заявок от лоукостеров пока нет. Об этом журналистам сообщил **заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик**.

«Это не будет одностороннее действие. Мы будем вводить [режим], открываться постепенно, договариваясь. Ведь пока и конкретных заявок на полеты от европейских лоукостеров нет. То есть как только будут конкретные заявки с конкретными графиками, предложениями, как только мы увидим, что Санкт-Петербург договорился и вышел на какие-то решения, мы будем, соответственно, открывать эти полеты», - сказал **Юрчик**.

Ранее источник ТАСС, близкий к **Минтрансу**, сообщал, что перечень маршрутов и иностранных авиакомпаний, которые смогут выполнять рейсы из Пулково в рамках седьмой «свободы воздуха» (дает возможность перевозчику выполнять рейсы между

двумя зарубежными странами без промежуточной посадки в домашнем регионе), будет определен в 2019 году.

Пулково может стать первым аэропортом в России, в котором будет реализована седьмая свобода воздуха. Сейчас режим «открытого неба» действует в аэропорту Владивостока, там введен режим пятой степени свободы, согласно которому аэропорт может беспрепятственно принимать транзитные рейсы зарубежных перевозчиков.

<https://tass.ru/ekonomika/7011903>

ТАСС; 2019.10.17; РОСАВТОДОР: СМЕРТНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 13,5%

Смертность на федеральных дорогах за январь - сентябрь 2019 г. снизилась на 13,5%, а количество ДТП - на 3,2%. Об этом сообщила пресс-служба Федерального дорожного агентства (**Росавтодор**).

«Совместная работа с Госавтоинспекцией позволяет **Росавтодору** из года в год уменьшать аварийность на подведомственной сети. По итогам 9 месяцев 2019 г. количество ДТП снизилось на 3,2%, погибших - на 13,5%, пострадавших - на 2,2% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года)», - говорится в сообщении **Росавтодора** по итогам совместного совещания с ГК «Автодор» и ГИБДД в ходе выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге.

Первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** напомнил, что одна из основных задач, стоящая перед ведомствами - снизить уровень смертности в 2024 г. в 3,5 раза (до показателя - не более 4 погибших в ДТП на 100 тыс. населения).

Ранее сообщалось, что количество ДТП на дорогах, находящихся в доверительном управлении госкомпании «Автодор» (управляет платными автодорогами), за 8 месяцев 2019 г. снизилось на 10,7%, а число погибших в авариях сократилось на 25%.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/smertnost-na-federalnyh-dorogah-za-9-mesacev-snizilas-na-135---rosavtodor>

ТАСС; 2019.10.17; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ КОМПЛЕКСЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА ПАТРУЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Руководство ГИБДД планирует установить новые комплексы видеofиксации нарушений ПДД на патрульных автомобилях, которые заменят переносные камеры. Об этом сообщил на международной специализированной выставке «Дорога-2019» в Екатеринбурге начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

«В первую очередь это, конечно же, контроль скорости в транспортном потоке. На стендах представлены новые способы автоматической фотовидеofиксации, в том числе движения в транспортном потоке. Замещение передвижных комплексов на дорогах комплексами в транспортном потоке, находящихся в патрульных автомобилях, поставленных нам по **нацпроекту**. Это эффективно минимизирует недоверие со стороны населения подвижным комплексам, таких претензий со стороны населения мы будем видеть меньше», - сказал он, отмечая задачи госавтоинспекции на 2020 год по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Патрульные машины с рамками, оборудованными камерами, были представлены на выставке «Дорога-2019». Оборудование для фиксации нарушений размещается вместе со спецсигналами. «Оборудование устанавливается на рамку патрульного автомобиля, камеры размещены спереди и сзади, то есть могут снимать и фиксировать на 360 градусов», - добавил Черников.

Международная специализированная выставка «Дорога-2019» проходит в Екатеринбурге с 16 по 18 октября, это крупнейшее мероприятие дорожной отрасли в году. В первый день состоялось пленарное заседание - всероссийский семинар-совещание «Национальный

проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: горизонт задач на 2020». Среди других ключевых тем - обеспечение безопасности дорожного движения, внедрение интеллектуальных транспортных систем, применение новейших технологий и материалов. В работе выставке участвуют порядка 6 тыс. человек, в том числе представители более 200 компаний, задействованных в транспортной сфере и занимающихся дорожной инфраструктурой.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/F785DE68809888F343258496001AE7B3>

ТАСС; 2019.10.17; ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ЮГРЕ К 2024 ГОДУ

Второй мостовой переход через реку Обь в Сургутском районе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры планируют построить к 2024 году. Об этом ТАСС в четверг сообщил **директор департамента** дорожного хозяйства и транспорта ХМАО Константин Гребешок в кулуарах форума «Дорога-2019» в Екатеринбурге.

Существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным связующим узлом, обеспечивающим автотранспортное сообщение промышленно развитого ХМАО с другими территориями Уральского Федерального округа и России. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в 2,5 раза. Строительство второго мостового перехода позволит устранить транспортные, инфраструктурные ограничения экономического развития автономного округа за счет увеличения пропускной способности.

«У нас сейчас объявлен конкурс, мы начинаем проектирование этого моста в этом году со сроком завершения в конце следующего года, и дальше мы надеемся, что в конце 2024 года мы запустим по нему движение», - сказал Гребешок.

По его словам, на проект, предположительно, будет затрачено порядка 40 млрд рублей.

«Идет процесс формирования федерального автодорожного коридора Тюмень - Салехард через Сургут. Мы видим этот мостовой переход как часть федерального коридора. Мы заинтересованы в его строительстве и готовы его софинансировать», - добавил **директор департамента**.

По данным региональных властей, ожидается, что длина основного моста через реку Обь составит 1,6 км, протяженность дорожной части - почти 44 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vtoroj-most-cerez-ob-planiruut-postroit-v-ugre-k-2024-godu>

ТАСС; 2019.10.17; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ПРИСТУПИЛИ К ПРОРАБОТКЕ ПРОЕКТА ТРАССЫ, ДУБЛИРУЮЩЕЙ ДОРОГУ ЖИЗНИ

Дорожный комитет Ленинградской области приступил к предпроектной проработке скоростной трассы, дублирующей автомобильную дорогу регионального значения «Санкт-Петербург - Морье» (Дорога жизни). Об этом сообщает пресс-служба областного комитета.

Дорога жизни - шоссе от Санкт-Петербурга до деревни Морье в Ленинградской области, повторяющая сухопутный участок магистрали, по которой в годы блокады Ленинграда доставляли грузы, продовольствие и проводили эвакуацию. Вторая часть дороги проходила по Ладожскому озеру.

«Дорожный комитет Ленобласти приступает к предпроектным проработкам транспортного обхода поселка Романовка, который станет дублером региональной трассы «Санкт-Петербург - Морье» (Дорога жизни). Один из вариантов возможной трассировки предполагается в коридоре от Шафировского проспекта с выходом на Дорогу жизни в районе деревни Проба. Трасса предполагается как скоростная», - говорится в сообщении, распространенном в четверг.

Региональные власти рассчитывают завершить разработку перспективных вариантов трассировки будущей скоростной магистрали в начале 2020 года, сообщает пресс-служба со ссылкой на заявление главы дорожного комитета Дениса Седова. После чего планируется определить финансовую модель проекта: при помощи регионального дорожного фонда или через привлечение инвесторов и федеральных субсидий.

По нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», власти Ленинградской области планируют отремонтировать трассу «Санкт-Петербург - Морье» в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7012441>

ТАСС; 2019.10.17; ВЛАСТИ НАО ЗАЯВИЛИ О РИСКЕ СРЫВА СРОКА СДАЧИ ДОРОГИ ДО БОЛЬШОЙ ЗЕМЛИ

Строительство автодороги Нарьян-Мар - Усинск в Ненецком автономном округе (НАО), которое должна быть введена в эксплуатацию в 2022 году, может затянуться из-за несвоевременного финансирования из федерального центра, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе правительства НАО.

Регион не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с большой землей. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику. Работы по его сооружению начинаются поздней осенью с приходом морозов. Строительство указанной дороги должно решить эту проблему.

«Строительство автомобильной дороги Нарьян-Мар - Усинск ведется с привлечением средств федерального бюджета. В соответствии с поручением президента РФ Владимира **Путина** строительство должно быть завершено в 2022 году. На сегодняшний день график и объемы финансирования строительства объекта на условиях софинансирования из федерального бюджета не утверждены. При условии несвоевременного финансирования строительства автомобильной дороги из средств федерального бюджета возникают риски сдачи объекта в эксплуатацию в более поздние сроки», - говорится в ответе пресс-службы на запрос ТАСС.

Также в пресс-службе уточнили, что в регионе выполнили показатель национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» на 2019 год в части заключения контрактов жизненного цикла, которые предусматривают объединение в один контракт различных видов дорожных работ. «В этом году доля таких контрактов от их общего числа должна в НАО составить 10%, показатель достигнут», - уточнили в пресс-службе.

Летом НАО вошел в число регионов с низким уровнем заключения контрактов в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» - на 2 июля этот показатель составил 61,54%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-nao-zaavili-o-riske-sryva-sroka-sdaci-dorogi-do-bolsoj-zemli>

ТАСС; 2019.10.17; ОРЕНБУРЖЬЕ В 1,8 РАЗА УВЕЛИЧИЛО СОВОКУПНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ ОТРАСЛЬ

Объем инвестиций в дорожную отрасль Оренбургской области увеличился в 1,8 раза по сравнению с прошлым годом. Такое заявление глава региона Денис Паслер сделал после совещания по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), которое провел в Екатеринбурге председатель правительства Российской Федерации **Дмитрий Медведев**, передает пресс-служба губернатора.

«По сравнению с прошлым годом мы практически в 1,8 раза увеличили совокупный объем инвестиций в дорожную отрасль. В этом году объемы финансирования составили порядка 18,5 млрд рублей на все категории дорог», - цитирует Паслера пресс-служба.

Оренбургская область вошла в число 43 регионов России, где на сегодня завершили или заканчивают дорожные программы первого года реализации национального проекта.

«На сегодняшний день сдано почти 480 км отремонтированных дорог, это порядка 94% выполнения. Все идет по плану, сейчас завершаются работы в рамках дополнительного финансирования из областного бюджета - 1,55 млрд рублей, которые также вошли в программу **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Планы, сформированные нами совместно с **Министерством транспорта** Российской Федерации, и с учетом областных средств предусматривали, прежде всего, увеличение объемов дорожных работ. И что важно, впервые вместе с дорожным ремонтом осуществляется благоустройство прилегающей территории, на что тоже выделены средства», - сказал Паслер.

Губернатор уточнил, что сегодня нормативам соответствуют 24-26% дорог области. Подписанная с правительством Российской Федерации «дорожная карта» предполагает доведение этого показателя до 32%, что является минимумом. Задача, поставленная в указе президента России - это 50%, поэтому Паслер рассчитывает на корректировку плана действий.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/orenburze-v-18-raza-uvelicilo-sovokupnyj-obem-investicij-v-doroznuu-otrasl---vlasti>

ТАСС; 2019.10.17; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ

Национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволил Тюменской области впервые за все время провести ремонтные работы на всех областных дорогах. В 2019 году было отремонтировано 500 км дорог, что почти в три раза больше, чем годом ранее, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе главного управления строительства региона.

«В 2019 году в программу ремонта по **нацпроекту** впервые вошли все областные дороги: более 400 объектов общей протяженностью 500 км. Асфальт укладывался не только в областном центре, но и в поселках, деревнях и селах. В прошлом году данная работа была проведена на 183 объектах протяженностью 184 км. Тюменской области удалось превысить оба показателя в два и три раза соответственно», - сказали в пресс-службе.

Ремонт дорог в области, запланированный по **нацпроекту** на 2019 год, завершен. В целом работы будут считаться выполненными после установки освещения на данных объектах и ремонта мостовых сооружений. В профильном департаменте сообщили ТАСС, что завершить все работы запланировано к 1 ноября.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nacproekt-pozvolil-tumenskoj-oblasti-otremontirovat-v-2019-godu-v-tri-raza-bolse-dorog>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.17; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОШЛА В ЧИСЛО ЛИДЕРОВ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ «ДОРОЖНОГО» ПРОЕКТА

В Ульяновской области в 2019 году отремонтировано 110 километров дорог, до 2024 года в регионе планируется ежегодно приводить в порядок не менее ста километров дорог, сообщил глава области Сергей Морозов.

Как сообщил накануне на совещании в Екатеринбурге о ходе реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**, регионами-лидерами по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона, в этом году стали Белгородская, Самарская, Владимирская, Воронежская, Пензенская, Тамбовская, Тульская, Мурманская и Ульяновская области, Удмуртская и Чеченская Республики.

«То, что Ульяновская область вошла в список лидеров по данному направлению, - большой стимул для региона двигаться дальше и выполнять поручения президента.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» позволит до 2024 года значительно обновить дороги в Ульяновской области, сделать их более комфортными для жителей. В 2019 году мы отремонтировали 110 километров дорог в области. До 2024 года нужно ремонтировать по **нацпроекту** не менее 100 километров дорог в год. Будем держать темп!», - написал в своем аккаунте на фейсбуке Сергей Морозов.

Губернатор отметил, что к 2024 году в Ульяновской области доля дорог регионального значения, соответствующих нормативам, должна достигнуть не менее 50% по сравнению с уровнем 2017 года, а в Ульяновской агломерации - 85%. Сейчас этот показатель составляет 45% на региональных дорогах и 68% в городской агломерации.

Кроме этого, региону необходимо снизить долю автодорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, на 10% по сравнению с 2017 годом. Что касается безопасности, то здесь перед областью стоит задача снизить количество мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017 годом.

<https://ria.ru/20191017/1559903624.html>

ТАСС; 2019.10.17; БОЛЕЕ 20 КМ ДОРОГ ПОСТРОЯТ В ЯКУТСКЕ В 2020 ГОДУ

Более 20 километров новых дорог построят в Якутске в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году. Об этом в среду сообщила глава города Сардана Авксентьева на встрече с активистами КППРФ в Якутске.

«В 2020 году планируется строительство еще 22 километров дорог. Я поставила перед специалистами задачу, чтобы проектируемые дороги были с хорошими тротуарами, а часть из них - с велосипедными дорожками», - сказала Авксентьева.

Глава города также добавила, что в Якутске должны создавать условия для комфортного передвижения маломобильных граждан, людей с проблемами опорно-двигательного аппарата и мам с колясками, а также расширять инфраструктуру для велосипедистов.

В 2019 году в рамках **нацпроекта** в Якутске было построено 26 км новых дорог. Все новые объекты улично-дорожной сети строятся с освещением и водоотведением.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bole-20-km-dorog-postroat-v-akutske-po-nacproektu-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.10.17; ПОГРАНОХРАНА ФИНЛЯНДИИ СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ ОТКРЫТЬ ПЕРЕХОД ДЛЯ ПОЕЗДА ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ИМАТРУ

Пограничная охрана Финляндии считает возможным открыть для пассажирского поезда, который может быть запущен из Санкт-Петербурга в Иматру, железнодорожный **пункт пропуска** на границе с Россией. Об этом сообщил на пресс-конференции в генконсульстве Финляндии в Петербурге помощник командира пограничного отряда по региону Юго-Восточная Финляндия подполковник Юха Кивеля.

«Со стороны пограничной охраны Финляндии мы ничего не имеем против открытия пассажирского сообщения между Иматрой и Петербургом», - сказал он.

При этом Кивеля отметил, что для того, чтобы железнодорожный **пункт пропуска** начал работать, ему необходимо придать статус международного, для чего требуются договоренности двух стран на высоком политическом уровне, также его необходимо оборудовать специальной инфраструктурой для работы с пассажирами и расширить штат сотрудников пограничной службы как с финской, так и с российской стороны.

Тестовый заезд поезда «Ласточка» из Санкт-Петербурга в Иматру состоялся 28 сентября. Утром поезд отправился с Финляндского вокзала и вечером прибыл обратно в Санкт-Петербург. После этого вице-президент консалтинговой компании «Транспортная интеграция» Светлана Воронцова сообщила ТАСС, что компания за год подготовит технико-экономическое обоснование проекта организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Иматрой. По словам

Воронцовой, в РЖД обсуждают возможность запуска двух-трех пар поездов в сутки. Минимальное время в пути, по предварительным расчетам, составит 2 часа 15 минут, стоимость билета в одну сторону оценивается в 1,1 тыс. рублей при обеспечении ежегодного пассажиропотока в 1 млн человек.

По словам Кивеля, участникам процесса также предстоит просчитать экономическую целесообразность запуска такого поезда.

Ранее компания «Транспортная интеграция» проводила исследование о перспективах запуска регулярного железнодорожного сообщения между двумя городами по заказу Финского регионального союза Южной Карелии. Путь поезда пролегает через железнодорожный **пункт пропуска** Светогорск - Иматра, который был открыт в 70-х годах XX века для транспортировки древесины. Сейчас железнодорожный **пункт пропуска** является двухсторонним и по нему осуществляется только перевозка грузов, пересечь границу с Финляндией в Светогорске можно только на автомобиле, мотоцикле или велосипеде.

<https://tass.ru/ekonomika/7012822>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.17; ПОЕЗД УХОДИТ В ОСЕНЬ; ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОТПРАВИЛИСЬ НА ДЛИННЫЕ КАНИКУЛЫ

В сентябре детские железные дороги в Челябинске, Кургане и Оренбурге завершили сезон перевозок. За это время поездки по малым магистралям совершили почти 80 тыс. человек. Челябинская детская железная дорога перевезла 40 тыс. пассажиров. В июне – августе здесь прошли практику 776 юных железнодорожников.

Детская железная дорога в Кургане (филиал Челябинской малой магистрали) перевезла более 5 тыс. пассажиров. Летнюю практику здесь прошли 138 ребят.

Оренбургская детская железная дорога перевезла 34,5 тыс. пассажиров. Комфорт и безопасность посетителей обеспечивали 514 юных железнодорожников.

Отметим, что основной задачей детских железных дорог является ориентация учащихся на обучение железнодорожным профессиям и на работу в дальнейшем в подразделениях железнодорожного транспорта. Детские железные дороги являются досуговыми центрами для школьников, занятия в которых проводятся в форме кружков. Подготовка детей ведется в условиях, приближенных к реальным условиям функционирования железнодорожного транспорта.

710 юных железнодорожников прошли летнюю учебно–производственную практику на Дальневосточной детской железной дороге.

Подведены итоги летнего сезона. В Хабаровске и Южно–Сахалинске юные железнодорожники перевезли 19,8 тыс. пассажиров (+2,6% к 2018 году). Выручка от продажи билетов составила 2 млн 380 тыс. руб. (+55% к 2018 году).

Напомним: детская магистраль – не только увлекательный аттракцион для детей и взрослых. Прежде всего, это профориентационное подразделение Дальневосточной железной дороги. Воспитанники из Хабаровска и Южно–Сахалинска, а также с линейных станций имеют возможность жить и учиться здесь круглый год. Летом полученные теоретические знания закрепляются на практике.

В 2019 году инструкторы ДЖД впервые провели профориентационную работу с выездом в школы на станциях Верхнезейск, Огорон, Тунгали, Дугда. Детям прочитали теоретический курс и дали возможность ознакомиться с железнодорожными профессиями на практике.

А в сентябре школьники посетили детскую железную дорогу: здесь побывали 530 детей из 10 школ Хабаровска.

Профориентация и совместная работа с общеобразовательными школами дает результат. Многие ребята, пройдя школу юных железнодорожников, в дальнейшем связывают свою

жизнь с магистралью. Так, например, из 30 выпускников этого года 15 поступили в железнодорожные учебные заведения.

А В ЭТО ВРЕМЯ...

На Дальневосточной железной дороге будет создана Цифровая школа будущих инженеров на базе школы–интерната № 30 ОАО «РЖД» в Комсомольске–на–Амуре, детского технопарка «Кванториум» на Сахалине и в Хабаровске, нового интерната на базе школы ст. Верхнезейская.

Цифровая школа создается в рамках внедрения новой концепции профориентации ОАО «РЖД», основными направлениями которой на Дальневосточной железной дороге станут: работа с опорными школами (с акцентом на 8–11–й классы), развитие деятельности детских железных дорог и создание новых профильных смен в детских оздоровительных лагерях.

До конца 2019 года Дальневосточная детская железная дорога планирует открыть несколько кружков «Юный железнодорожник» на отдаленных станциях: Февральск, Тырма и др. Преподавать там будут специалисты ОАО «РЖД».

В детских оздоровительных лагерях ДВЖД постепенно увеличится количество профильных смен. Уже в следующем году дополнительная смена пройдет в лагере «Наречное» на ст. Партизанск.

Планируется, что концепция поможет обеспечить стабильный приток новых кадров на дорогу, увеличить долю поступивших выпускников профильных классов в отраслевые вузы до 80%, а выпускников с детской железной дороги – до 45%.

<http://transportrussia.ru/item/5226-poezd-ukhodit-v-osen.html>

RNS; ВИКТОР ТРАВИН; 2019.10.17; ПОЧЕМУ В РОССИИ ХОТЯТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч

Госавтоинспекция поддержала идею увеличить скоростной лимит на платных автотрассах до 130 км/ч, сообщил начальник ГИБДД Михаил Черников на выставке «Дорога-2019» в Екатеринбурге, пишет ТАСС.

При помощи принятия таких мер мы приближаемся к Европе по разрешенной скорости, даже к Белоруссии приближаемся, хотя мы от нее по этому показателю отставали в течение долгого времени. Теперь, по крайней мере, есть инициатива, но вопрос в том, превратится ли она в реальность.

Во всем цивилизованном мире принято, что если дорога хорошая, на ней нет наземных пешеходных переходов, а количество ДТП из-за превышения скорости низкое, то лимит можно поднимать. Кроме того, здесь мы фактически узакониваем уже исторически сложившуюся практику, потому что на многих трассах у нас уже и так ездят с такой скоростью, где лимит 110 км/ч, люди ездят 125, например.

Так что нужно узаконить то, что уже имеет место быть. Я всегда выступаю за то, что если это безопасно, если в течение определенного времени не было ДТП из-за превышения скорости, зачем людей ограничивать. Но у нас все равно получается, что одной рукой дают, а другой забирают, в частности, сейчас есть инициатива снизить лимит в городе до 50 км/ч.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-v-Rossii-hotyat-povisit-skorostnoi-limit-na-trassah-do-130-kmch-2019-10-17/>

РБК; АННА БАЛАШОВА; 2019.10.17; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ РАЗВИВАТЬ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО; МИНТРАНС ПОЯСНИЛ, ЗАЧЕМ ПРОСИТ ВЫДЕЛИТЬ НОВЫЕ РАДИОЧАСТОТЫ СОВМЕСТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ СТРУКТУР ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА, «РОСТЕХА» И АО «ГЛОНАСС». ОНИ НУЖНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА, В ТОМ ЧИСЛЕ МЕТРО БЕЗ МАШИНИСТОВ

Во вторник, 22 октября, на заседании Госкомиссии по радиочастотам (ГКРЧ, основной орган, занимающийся распределением этого ресурса в России) **Минтранс** будет делать доклад о том, как использует уже выделенные для развития транспортной телематики частоты, и обосновывать просьбу о выделении нового ресурса (следует из документов к заседанию, есть в распоряжении РБК).

Речь идет о заявке компании ГЛОНАСС-ТМ: еще год назад она попросила выделить частоты 350-370 МГц для создания сети мобильного широкополосного доступа в интернет по всей стране, но до сих пор ГКРЧ отказывалась рассматривать заявку. Запрашиваемый ресурс нужен для создания федеральной системы транспортной телематики.

Что такое система транспортной телематики

Как пояснил РБК **замминистра** транспорта Алексей **Семенов**, новая система должна стать основой Единой навигационно-связной информационной системы транспортного комплекса — технологической среды, которая необходима, чтобы автомобильный, водный, железнодорожный и авиационный транспорт, в том числе беспилотники, имели возможность обмениваться данными друг с другом и с транспортной инфраструктурой в реальном времени по всему маршруту движения.

В систему транспортной телематики будут входить два типа сетей связи:

Узкополосная сеть — для обеспечения связью статических объектов, различных узлов управления, датчиков. Она будет использоваться там, где передаются небольшие объемы информации и время задержки сигнала не принципиально.

Вторая сеть — широкополосного доступа в интернет — нужна для обеспечения надежного функционирования беспилотных и интеллектуальных транспортных систем, современных сервисов, в том числе передачи видео. **Семенов** уточнил, что речь идет не о передаче развлекательного видеоконтента для пассажиров. «Нам важно получать видео того, что происходит в электричках, поездах, междугородных автобусах, чтобы иметь возможность своевременно предотвратить инциденты. Информация будет поступать в том числе в Единую систему обеспечения транспортной безопасности, а дальше — уполномоченным органам, обеспечивающим безопасность на транспорте», — рассказал он. Для беспилотников передача видео — это часть их функционального назначения.

Создание системы позволит оптимизировать управление транспортной инфраструктурой, внедрять беспилотный или высокоавтоматизированный транспорт, отслеживать грузы, снизить количество дорожно-транспортных происшествий и др., рассчитывает **Семенов**.

По его словам, ранее частоты в смежном и пересекающемся диапазоне 360–380 МГц для пилотирования беспилотных поездов получил Московский метрополитен, и сейчас предприятие проводит испытания оборудования. Недавно в **Минтрансе** состоялось совещание с представителями всех метрополитенов России, они поддержали внедрение системы.

«Мировой тренд такой, что во всех крупнейших городах, где строятся новые метрополитены, используются беспилотные или высокоавтоматизированные технологии. Это касается рельсового транспорта различного назначения, например составов, курсирующих между терминалами аэропортов. Их использование значительно снижает себестоимость и повышает надежность транспортного процесса, исключая человеческий фактор», — отметил **Семенов**. По его информации, российские производители рассматривают возможность внедрения элементов беспилотных технологий в

выпускаемых модификациях подвижного состава и разработку новых, изначально беспилотных.

Кто будет оператором системы

На данный момент оператор системы официально не выбран. Еще в сентябре 2018 года вышло распоряжение правительства, по которому использовать частоты для создания федеральной системы транспортной телематики может ООО «ГЛОНАСС-ТМ».

ГЛОНАСС-ТМ — это совместный проект оператора системы экстренного реагирования на дорожно-транспортные происшествия АО «ГЛОНАСС» (владеет 25%) и оператора системы взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, 75%), в капитале которого участвуют сын бизнесмена Аркадия Ротенберга Игорь Ротенберг и госкорпорация «Ростех». Исходя из презентации компании, ранее попавшей к РБК, ГЛОНАСС-ТМ планирует создать федеральную сеть интернета вещей из 34 тыс. базовых станций, капитальные затраты на пять лет — 53 млрд руб.

В конце прошлого года ГКРЧ выделила ГЛОНАСС-ТМ частоты 863–865 и 874–876 МГц, ссылаясь на распоряжение правительства. Этот ресурс будет использоваться для создания узкополосной сети связи, а для широкополосной нужен дополнительный, пояснил Алексей Семенов. По его словам, указанные в презентации ГЛОНАСС-ТМ планы по количеству базовых станций и капитальным затратам являются уже устаревшими. Если компания получит запрашиваемые частоты в диапазоне 350–370 МГц, планы будут пересмотрены. Бюджет на создание федеральной системы транспортной телематики он не назвал.

По словам Семенова, Минтранс уже принял концепцию федеральной системы транспортной телематики. Теперь планирует утвердить «дорожную карту» по внедрению этой системы и другие документы, описывающие права и обязанности ее оператора. ГЛОНАСС-ТМ «с большой долей вероятности» станет оператором системы, поскольку уже имеет разрешение на использование частот для создания узкополосной сети связи, пояснил Семенов.

Кто еще претендует на частоты

При этом против выделения дополнительных частот ГЛОНАСС-ТМ ранее высказывалось Минкомсвязи. Как пояснил РБК представитель министерства Евгений Новиков, причина — распоряжение правительства о выделении частот компании готовилось по другому диапазону (в самом документе не указаны конкретные полосы, которые нужно выделить компании).

Кроме того, заявку на получение частот, частично совпадающих с теми, на которые претендует ГЛОНАСС-ТМ, подала еще одна компания. Подведомственное Россвязи ФГУП «Российские сети вещания и оповещения» (РСВО) попросило выделить ему частоты 360–370 МГц в ряде городов для трансляции сигналов оповещения в труднодоступных районах со слаборазвитой инфраструктурой связи и объектах транспортной инфраструктуры, а также для построения интеллектуальных сетей транспортной безопасности, писало издание CNews. Кроме того, РСВО рассматривает возможность запуска сетей мобильной связи стандарта LTE на указанных частотах.

Представитель РСВО сообщил РБК, что их позиция заключается в том, что ГКРЧ должна выделить частоты 360–370 МГц для неопределенного круга лиц (в таком случае включить конкретную базовую станцию в эфир сможет та компания, которая первой получит разрешение в Роскомнадзоре). «У нас имеются успешные наработки по использованию данных частот для организации выделенных сетей связи в интересах крупных промышленных предприятий. Если не выделить частоты для неопределенного круга лиц, нарушится принцип недискриминационного доступа к данному диапазону критически важных, жизнеобеспечивающих отраслей экономики, отличных от транспортной отрасли», — отметил он.

Однако, как сообщил Новиков, ранее на согласительных совещаниях против выделения частот неопределенному кругу лиц выступили военные. «Им якобы неудобно общаться со множеством пользователей, а проще с одним, хотя при выделении частот они должны будут общаться только с ФГУП «Главный радиочастотный центр», — указал он.

По словам Алексея Семенова, полоса частот 350–370 МГц может быть использована только для создания технологических сетей. «Она неинтересна операторам, так как в ней нет оборудования известных иностранных изготовителей. В ней невозможно оказывать услуги населению, в частности проводить оповещение, так как нет оборудования для приема сигнала», — констатирует Семенов.

Замминистра транспорта пояснил, что использовать сети существующих операторов связи для тех же целей не получится, поскольку у сотовых компаний свои задачи — извлечение прибыли от оказанных услуг. «У них нет понятия приоритизации вызова, что нам нужно, например, для развития беспилотного транспорта. Как мы можем положиться на сеть любого коммерческого оператора, когда идет управление беспилотным локомотивом? А если в этот момент сеть оператора будет перегружена коммерческими вызовами?» — указал Семенов. По его словам, важно, чтобы для беспилотников использовалась надежная, доверенная и целостная сеть.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/17/10/2019/5da6f5c39a79471922ab4c5b

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТЦЕПЛЯЕТ КАЗАХСТАН; ОН ГОТОВ ПРОДАТЬ «КЕДЕНТРАНССЕРВИС» НЕ ДЕШЕВЛЕ \$73 МЛН

«Трансконтейнер» готов продать 50% «Кедентранссервиса» (КДТС) железным дорогам Казахстана (КТЖ) — но не дешевле \$73–80 млн и с обязательными договоренностями, позволяющими российской компании самой работать на рынке страны. К продаже российскую сторону подталкивает обесценение КДТС: КТЖ развивает собственный контейнерный бизнес в нарушение акционерного соглашения по КДТС. По мнению аналитиков, согласовать условия продажи до приватизационного аукциона по самому «Трансконтейнеру» в конце ноября вряд ли удастся.

«Трансконтейнер» рассматривает продажу 50% казахстанского оператора контейнерных терминалов и платформ «Кедентранссервис», которым он владеет на паритетных началах с железными дорогами Казахстана («Казахстан темир жолы», КТЖ). Это следует из документов компании, с которыми ознакомился «Ъ». В «Трансконтейнере» комментариев «Ъ» не дали, в КТЖ не ответили.

В документах рассказывается о сложности текущего положения КДТС, несмотря на хорошие результаты первого полугодия: выручка — 20,1 млрд тенге (\$51,6 млн), EBITDA — 5,3 млрд тенге (\$13,6 млн), чистая прибыль — 3,2 млрд тенге (\$8,2 млн).

Проблема в том, что КТЖ систематически нарушает акционерное соглашение по КДТС.

Так, КДТС должен быть единственным оператором перегрузочных мест на территории Казахстана, находящихся в собственности или вновь построенных «Трансконтейнером» или КТЖ. Однако КТЖ построила и самостоятельно эксплуатирует сухой порт на станции Алтынколь (KTZE-Khorgos Gateway, перерабатывает 77% контейнеропотока на станции) и переориентировала потоки контейнерных поездов со станции Достык, где доля КДТС составляла почти 100%, на Алтынколь, где у компании лишь 9%. В результате доля КДТС на рынке в 2018 году сократилась на 10% относительно 2017 года.

Также акционеры условились, что КДТС будет единственным оператором платформ, но подконтрольный КТЖ KTZ Express самостоятельно оперирует 1,6 тыс. 80-футовых платформ на самом доходном направлении Китай—ЕС, предоставляя их под перевозки Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Доступ КДТС к этому направлению искусственно ограничивается путем недопуска 40- и 60-футовых платформ, отмечается в документе, а ставка аренды на вагоны КТЖ для КДТС выросла за полтора

года на 200%. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, рассказывает, что нарушения акционерного соглашения со стороны КТЖ начались почти сразу после его подписания, но в силу политического курса и намерения развивать ОТЛК как совместный актив ОАО РЖД в эту ситуацию не вмешивалось. Изначально планировалось, что в ОТЛК будут внесены контейнерные активы РФ, Белоруссии и Казахстана, но от этой концепции позднее отказались.

Как сообщал “Ъ”, разговоры о продаже российской доли КДТС возобновились в прошлом месяце, когда об этом правительство РФ попросил премьер Казахстана Аскар Мамин. Источники “Ъ” сообщали, что продажа может состояться до аукциона по приватизации самого «Трансконтейнера», намеченного на 27 ноября (см. “Ъ” от 10 октября). Собеседники “Ъ” предполагали, что за этой идеей стоит желание Казахстана избежать взаимодействия по этому активу с новым собственником — представителем частного сектора, которого ни к чему не обязывают политические договоренности Москвы с Нурсултаном.

Сейчас, сообщается в документе, рассматривается два сценария: «Трансконтейнер» либо сохраняет участие в КДТС, и тогда потребуется подписание нового соглашения с КТЖ, детализирующего все нюансы, либо продает свою долю. Минимальной возможной ценой продажи, которая позволяет «почти полностью вернуть» средства, потраченные на обслуживание долга, «Трансконтейнер» считает \$73 млн, а для доходности хотя бы в 1% необходимы еще \$7,1 млн. При этом в случае продажи сторонам все равно придется заключать соглашение, которое будет регламентировать присутствие «Трансконтейнера» на рынке Казахстана: право работать в качестве самостоятельного оператора и экспедитора, прямые расчеты с КТЖ, недискриминационный доступ к инфраструктуре, уравнивание ставок с KTZ Express и так далее.

«Похоже, с этим будет разбираться уже новый собственник «Трансконтейнера», — полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. — С одной стороны, логика формирования цены понятна, с другой стороны, КТЖ уже сместила центр прибыли, развила свой собственный бизнес, и острой необходимости выкупать актив по этой цене у нее нет». По всей видимости, сделке должен предшествовать долгий переговорный процесс, говорит эксперт, а времени до аукциона уже не остается.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127782>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.10.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» РЕЗКО ПОДОРОЖАЛ ПЕРЕД ПРИВАТИЗАЦИЕЙ; ЗА 1,5 МЕСЯЦА ДО ПРОДАЖИ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ОН СТОИТ В 1,6 РАЗА БОЛЬШЕ ОЦЕНКИ РЖД

Аукцион по продаже 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера», контролируемых РЖД через дочернюю ОТЛК, состоится 27 ноября. С 7 августа, когда были объявлены условия будущего аукциона, акции «Трансконтейнера» на Московской бирже подорожали на 20,7% – с 6995 до 8445 руб. за штуку 17 октября, а рыночная стоимость выставленного на аукцион пакета достигла 58,7 млрд руб.

Стартовая цена доли в «Трансконтейнере» в 1,6 раза меньше – 36,16 млрд руб. Заместитель гендиректора РЖД Андрей Старков объяснял, что для оценки «Трансконтейнера» был использован метод, учитывающий перспективы компании и ее будущие денежные потоки. Методика с учетом котировок была признана некорректной из-за небольшого числа акций компании в свободном обращении – 0,4%.

«Трансконтейнер» – крупнейший в России оператор в сфере контейнерных перевозок. У компании 27 819 фитинговых платформ и 74 118 контейнеров. В 2018 г. «Трансконтейнер» получил 9,5 млрд руб. чистой прибыли по МСФО при выручке почти 77 млрд руб.

Заявки на участие в аукционе будут приниматься до 15 ноября. Одобрение от Федеральной антимонопольной службы (ФАС) на покупку выставяемой на торги доли уже получили три компании – «Енисей капитал» совладельцев Evgaz Романа Абрамовича и Александра Абрамова, Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина и «Дело-центр», входящая в группу «Дело» Сергея Шишкарева. «Енисей капитал» уже владеет 24,74% «Трансконтейнера». Поступали ли ходатайства от других компаний, представитель ФАС не говорит. Интерес к активу проявлял в том числе Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). Представитель РФПИ подтвердил интерес фонда к «Трансконтейнеру», но от дальнейших комментариев отказался. Второй по величине акционер «Трансконтейнера» – ВТБ. Ему принадлежит 24,84%.

При превышении порога в 30, 50 и 75% владелец такого пакета обязан выставить оферту остальным акционерам. Цена при этом определяется наибольшей из величин – ценой последней сделки или средневзвешенной ценой на бирже за шесть месяцев. Средневзвешенная цена акций «Трансконтейнера» на Московской бирже за шесть месяцев (с 16 апреля по 17 октября 2019 г.) уже сейчас выше начальной цены аукциона – 7276 руб. против 5200 руб. Исходя из нее «Енисей капиталу» в случае победы на аукционе может потребоваться на обязательное предложение более 25 млрд руб. У его конкурентов затраты могут быть вдвое выше.

Рост котировок в преддверии аукциона в первую очередь может быть похож на борьбу миноритариев за максимально выгодные им условия оферты, рассуждает гендиректор УК «Спутник» Александр Лосев. «Пока неочевидны перспективы дивидендной политики при новом владельце, возможность гарантированно продать эти бумаги с существенной премией может рассматриваться ими как хороший момент для выхода из актива», – говорит Лосев. Косвенно рост котировок «Трансконтейнера» может быть на руку и участвующим в аукционе миноритариям, допускает Лосев. Ведь для игроков, у которых доли в активе до сих пор не было, итоговая стоимость «Трансконтейнера» может оказаться существенно выше. С другой стороны, проекты транспортных коридоров из Китая в Европу, Западную Азию и Северную Африку в случае их реализации, вероятно, поднимут оценку стоимости одной из крупнейших транспортных компаний, продолжает Лосев. «Если инвестиция в «Трансконтейнер» рассматривается как долгосрочная, оферта сейчас даже по достаточно высокой цене может оказаться успешной игрой на опережение», – замечает он.

Гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров связывает рост акций «Трансконтейнера» со спекулятивными короткими сделками. По его мнению, ближе к аукциону цены могут упасть примерно на 10–15%.

«Мы не вправе рассуждать об итоговой цене аукциона. Мы намерены соответствовать всем условиям аукциона, в том числе условиям о стартовой цене», – передал через представителя гендиректор «Дело-центра» Игорь Яковенко. В чьих интересах может быть повышение рыночной цены акций, он не стал комментировать.

Человек, знакомый с топ-менеджерами ВТБ, уверяет, что банк не планирует участвовать в оферте. Представители «Енисей капитала», ВТБ, ПГК и РЖД от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/17/814018-transkonteiner-mesyatsa>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.18; УГОЛЬ ПОЕДЕТ НА ЗАПАД СО СКИДКОЙ; ЕСЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛИ УВЕЛИЧАТ ОБЪЕМЫ ПОСТАВОК

Железные дороги дали угольщикам долгожданную скидку на северо-западном экспортном направлении, которая нивелирует экспортную надбавку и призвана разгрузить восточный маршрут. Но пока скидка есть только теоретически — она реализуется, если отгрузки в направлении Северо-Запада за четвертый квартал составят не менее 15,9 млн тонн. Собеседники “Ъ” среди угольщиков сомневаются в достижимости этих объемов.

Проблему вывоза угля, уточняют они, это тоже не решит, так как европейское экспортное направление убыточно, а вывезти объемы на прибыльный Восток ОАО РЖД не может.

ОАО РЖД согласилось предоставить угольщикам скидку на перевозки угля в направлении экспортных портов Северо-Запада. Как и та, что работает в направлении портов Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), скидка нивелирует начисляемую с 2019 года экспортную надбавку в размере 8%. Скидка дается на четвертый квартал при условии, что грузоотправители гарантируют перевозку 15,9 млн тонн на этом направлении. В ОАО РЖД объяснили, что скидка нужна для разгрузки восточного направления и получения новых объемов перевозок.

Скидку в связи с ухудшением конъюнктуры европейских рынков угля поставщики просили с весны: губернатор Кузбасса Сергей Цивилев обещал взамен поставки на Запад во втором полугодии в объеме 51,4 млн тонн (см. “Ъ” от 1 июля). В сентябре ОАО РЖД предлагало скидку в обмен на 45 млн тонн отгрузки до конца года (см. “Ъ” от 11 сентября). Скидка на АЧБ, говорил в интервью “Ъ” глава ОАО РЖД Олег Белозеров, за два месяца дала прирост перевозок на 30%, поэтому продлена до конца года.

Однако если на АЧБ погрузка угля до введения скидки падала, то на Северо-Запад — и так росла: например за пять месяцев при плане в 1,9% она увеличилась на 4,4%, за девять месяцев — на 6,5%, до 41 млн тонн. Поэтому обоснованность скидки вызывала у ОАО РЖД сомнения. Другая проблема состояла в порядке предоставления коллективных гарантий объемов.

Сейчас ОАО РЖД вообще обходит проблему коллективной договоренности. Новая скидка, хотя и заработала задним числом (с 1 октября), пока представляет собой оферту. Как пояснили “Ъ” в ОАО РЖД, чтобы получить скидку, грузоотправитель должен дать гарантию объема поставки на порты Северо-Запада: если та не будет исполнена, тариф будет доначислен. То же произойдет, если совокупно угольщики не наберут нужный объем, даже при выполнении обязательств отдельными поставщиками.

Глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин говорит, что «указанные гарантированные объемы для угольщиков не представляют серьезных проблем и, по нашим оценкам, будут перевыполнены». Но угольщики с этим не согласны. Источник “Ъ” среди них поясняет, что это «формальная скидка»: никто не гарантировал заявленные объемы, и конструкция неработающая. Он считает, что 15,9 млн тонн компании не вывезут, а ОАО РЖД «запишет себе это в копилку введенных скидок».

По сути, ОАО РЖД не вывозит на Восток необходимые объемы, в связи с чем у угольных компаний в 2020 году будут миллиардные убытки, а Кузбасс недополучит налоговые поступления, утверждает источник “Ъ”.

Он подчеркивает: отмена экспортной надбавки в размере 8% на Северо-Западе — это \$1 с тонны (65 руб.), а разница с перевозкой в восточном направлении — \$10.

Другой собеседник “Ъ” среди грузоотправителей, наоборот, считает введение скидки правильным. Ранее были сделаны серьезные инвестиции, объем добычи растет, и скидка необходима: есть проблема невывезенного груза в Сибири и брошенных поездов на Востоке. Но западное направление убыточно примерно на \$5 на тонну. Реализовать скидку может быть сложно, потому что потребуются очень большой прирост погрузки (более 20% к прошлому году), отмечает источник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127784>

ТАСС; 2019.10.17; РЖД ВВЕЛИ СКИДКУ НА ЭКСПОРТ УГЛЯ КУЗБАССА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПОД ГАРАНТИИ ОБЪЕМОВ

«Российские железные дороги» (РЖД) установили понижающий коэффициент 0,9259 (скидка 7,41%) к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля со станций

Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог, говорится в сообщении холдинга.

Скидка предоставляется под гарантии объемов перевозок. Ее могут получить грузоотправители, которые выполняют условие поставки по этому направлению не менее 15,9 млн т угля за IV квартал 2019 года.

Понижающий коэффициент будет действовать на перевозки, осуществленные с 1 октября по 31 декабря 2019 года.

«Он позволит нивелировать введенную с начала 2019 года экспортную надбавку (коэффициент 1,08) на перевозку угля и создать условия для переориентации части поставок твердого топлива с перегруженного восточного направления сети железных дорог», - отмечают в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/7013729>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.10.17; НЕОБХОДИМЫ РАЗВИТИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ; ЗА СЧЕТ ЧЕГО МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ И ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ?

Само название прошедшего транспортно–логистического форума «Грузовая панорама» предполагало, что речь, конечно же, пойдет о рынке грузовых перевозок и тех проблемах, которые возникают при перевозке грузов по железнодорожным путям общего пользования. И, как оказалось, именно инфраструктура, ее пропускные возможности чаще всего становятся главной проблемой.

Как «расширить» узкие места

Основными ориентирами для формирования прогнозных показателей работы железнодорожного транспорта являются Прогноз социально–экономического развития Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденный Правительством РФ в ноябре 2018 года, известный майский 2018 года Указ Президента России «О национальных целях и стратегических планах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 2018 года и **Комплексный план** модернизации расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Как по оптимистическому, так и по базовому варианту развития до 2025 года предусматриваются стабильные, хотя и невысокие темпы роста. (см. таблицу).

Железнодорожная инфраструктура в соответствии с базовым вариантом программы предполагает развитие и обновление железнодорожных подходов к портам Северо–Западного бассейна, строительство ВСМ «Москва – Казань», развитие Пермского железнодорожного узла с мостовым переходом, строительство Северного широтного хода, развитие путей Восточного полигона. При оптимистичном варианте развития добавятся строительство линии Бованенково – Сабетта и линии Кызыл – Курагино, а также реконструкция участка Тобольск – Коротчаево.

Но, как и любая программа развития, да еще такая масштабная, капиталоемкая, на которую заточена экономика регионов, по которым проходят железнодорожные пути, она должна учитывать все возможные риски. А их немало, если учесть количество участников перевозочного процесса, как прямых, так и косвенных.

Факторная модель развития должна не только учитывать все возможные риски, но и давать рекомендации по их предотвращению.

Основные риски, как известно из практики, и это подтверждает статистика, связаны как с невывозом продукции, так и с не вовремя поданными порожними вагонами и не вовремя прибывшими груженными вагонами.

Так почему решение общей для участников перевозочного процесса задачи предъявления груза к перевозке превращается в конфликт интересов?

Все дело в дефиците: если совсем недавно дефицитом был подвижной состав, то в настоящее время в дефиците мощности инфраструктуры.

По мнению специалистов, к конфликту интересов приводит система планирования внутри ОАО «РЖД», точнее, ее структура, которая включает план продаж ЦФТО, технический план ЦД, план выдачи локомотивов в ЦТ, план выдачи локомотивных бригад ЦТ и план технологических окон. Так какие же риски возникают при таком сложном механизме планирования перевозочного процесса на железнодорожном транспорте?

В первую очередь – риск загруженности междорожных стыков встречными однородными потоками, как груженными, так и порожними, что существенно снижает пропускную способность дороги в целом.

Следующий момент связан с нехваткой локомотивов и локомотивных бригад. Дисбаланс парков подвижного состава, его низкий коэффициент технической готовности, рост простоев под обслуживанием приводят к сложным графикам работы локомотивных бригад, сверхурочным работам и т. д.

Следующий риск связан с внеплановыми окнами на проведение ремонта и передержкой окон. Дело в том, что для соблюдения графика движения поездов принята практика так называемых окон. Планируется их график на год, но летом окна часто «передерживаются». Причина в слабом взаимодействии между всеми участниками при проведении окон. И, как следствие, по последним данным на 24,8 тыс. км железнодорожной сети просрочены все виды ремонта, ограничения скорости установлены на 12,5 тыс. км, а протяженность барьерных мест составила 22 тыс. км. Если учесть, что эксплуатационная протяженность сети железных дорог составляет 85,6 тыс. км, то на протяженность барьерных мест составляет 26%.

И наконец, нельзя не учитывать риски, связанные с брошенными поездами. В отдельные месяцы их количество на сети может достигать 12–13 тыс., что существенно ухудшает работу железнодорожного транспорта, особенно на стыках порт – железная дорога.

Специалисты из Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) не только установили риски, чаще всего приводящие к появлению узких мест на железных дорогах, но и разработали рекомендации по снижению их негативных последствий. Эти предложения, как правило, не требуют финансовых вложений, но тем не менее дадут, по мнению разработчиков, положительный эффект.

Прежде всего, необходимо раскрыть базу данных на перевозку грузов для операторов подвижного состава, сделав ее максимально прозрачной. Необходимо исключить саму возможность одностороннего неподтвержденного отказа в оформлении перевозок. Нормативная база должна запрещать дискриминационные механизмы регулирования доступа на инфраструктуру. В течение трех лет необходимо сократить на 70% протяженность барьерных мест, возникающих из-за просроченных ремонтных работ.

Таким образом, обеспечив прозрачность и доступность железнодорожных сервисов, можно если не ликвидировать полностью, то значительно уменьшить количество узких мест на железной дороге.

Новые решения

Увеличить пропускную и провозную способность железнодорожной инфраструктуры сегодня возможно, если использовать соответствующие технологические решения. Так считают специалисты Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), взяв для примера динамично развивающийся Восточный полигон.

Основным драйвером роста грузовой базы согласно статистике являются отправки на экспорт, преимущественно в направлении Дальнего Востока. Так, прирост грузовой базы в направлении Дальнего Востока составил +19,6 млн тонн в год, или +21,4%. Ряд участков инфраструктуры Восточного полигона уже сейчас имеют 100%-ную загрузку. А в перспективе планируется рост объемов по этому важному для экономики направлению (см. диаграмму). Вот почему для повышения пропускной и провозной способности в краткосрочном периоде до завершения реализации крупных инфраструктурных проектов

и для выполнения показателей программы развития целесообразно применять точечные технологические решения.

Если говорить о комплексном развитии (модернизация и строительство) железнодорожной инфраструктуры, то оно требует значительного объема инвестиций. Сюда входят строительство главных путей, станционное развитие, поставка современных локомотивов, электрификация, усиление устройств тягового электроснабжения, модернизация СЦБ и связи (например, внедрение подвижных блок–участков). А применение технологических решений, позволяющих увеличить пропускную и провозную способность, как правило, не требует значительного объема инвестиций. Речь идет об оптимизации графика движения поездов (например, применение частично–пакетного графика движения), точечном путевом развитии и оптимизации технологии работы толкачей, увеличении весовых норм. И нельзя забывать об оптимизации технологии работы во время ремонтов, о чем уже говорилось.

Конкретные технологические решения предназначены в первую очередь для главных магистралей Восточного полигона – БАМа и Транссиба.

Так, для повышения пропускной и провозной способности Северомуйского тоннеля целесообразно использовать частично–пакетный график движения грузовых поездов в теплый период года. Ожидаемый прирост провозной способности в четном направлении в теплый период года составит 3,6 млн тонн в год. Для реализации этого решения потребуется временная передислокация локомотивов с других участков сети.

Следующая позиция – это использование существующего обхода Северомуйского тоннеля, который является ограничивающим инфраструктурным элементом на участке Новый Уоян – Таксимо. Обход Северомуйского тоннеля имеет сложное техническое оснащение, электрификацию переменным током, наличие автоблокировки, установленные длину и весовую норму поезда. При этом обход используется неинтенсивно – преимущественно для хозяйственного движения и единичных локомотивов. Возможны высвобождение дополнительных пропускных способностей за счет пропуска нечетных порожних поездов по обходу, а также пропуск пассажирских поездов по обходу. Рост пропускной и провозной способности участка Новый Уоян – Таксимо составит 34,8 млн тонн в год.

Поставки локомотивов современных серий на участок Таксимо – Тында позволят ликвидировать так называемый перелом веса поездов на станции Таксимо до уровня 5600 т. Дело в том, что на текущий момент масса обращающихся поездов по электрифицированному участку на Западном БАМе составляет 6000 т, на станции Таксимо происходит «перелом» веса поездов до уровня 5600 т. Если передислоцировать уже эксплуатируемые современные тепловозы из других депо на Восточный полигон, а также все вновь приобретаемые современные тепловозы серии ЗТЭ25К2М поставлять на Восточный полигон, то ожидаемый прирост провозной способности составит 4,7 млн тонн в год.

Предлагаемые технологические решения касаются не только грузовых перевозок, но и пассажирских на участке Северобайкальск – Тайшет. Так, предлагается подвязка поезда Нерюнгри – Москва под нитку графика поезда Северобайкальск – Москва на участке общего маршрута следования Северобайкальск – Тайшет, а также подвязка поезда Северобайкальск – Адлер под нитку графика поезда Северобайкальск – Анапа и поезда Тында – Анапа на этом же участке. Оптимизация пассажирского движения позволит высвободить железнодорожные пути и увеличить тем самым провозную грузовую способность на 3,5 млн тонн в год.

Что касается предложений для Транссиба, то они касаются в первую очередь участка Иркутск – Слюдянка. Участок Иркутск – Слюдянка является ограничивающим элементом железнодорожной инфраструктуры Транссиба из-за многих факторов: сложного профиля пути, использования технологии подталкивания, ограниченного путевого развития,

интенсивного пассажирского движения. Для решения проблем предлагаются точечное путевое развитие, оптимизация технологии работы толкачей и существующего пассажирского движения, а также увеличение доли тяжеловесных поездов.

Так, строительство третьего главного пути между станциями Слюдянка-1 – Слюдянка-2 и его специализация под «толкачи» потребует не более 500 млн руб. на 3 км пути. Ожидаемый прирост провозной способности составит +30,8 млн тонн в год, что безусловно окупит затраты за короткий срок.

На участке Иркутск – Слюдянка-1 значения руководящего уклона достигают 17,9%. Для обеспечения вождения поездов установленной массы и длины используются подталкивающие локомотивы. Возврат всех «толкачей» со станции Слюдянка-1 на станцию Большой Луг осуществляется сплоткой из двух локомотивов, что негативно влияет на график движения поездов. Предлагается увеличить количество локомотивов в сплотке с трех до четырех единиц. Для этого не потребуются дополнительных инвестиций в развитие инфраструктуры. Но при этом высвобождаются дополнительные нитки графика и увеличится провозная способность линии на 26,2 млн тонн в год.

Для Транссиба также разработаны предложения по оптимизации пассажирского движения на участке Иркутск – Слюдянка, и связаны они с замещением и объединением пассажирских поездов. Речь идет о замещении поезда Иркутск – Улан-Удэ поездом Иркутск – Забайкальск и оптимизации его расписания на участке общего следования. Рассматривается возможность объединения поездов Москва – Улан-Удэ и Москва – Чита, следующих по одному маршруту до станции Улан-Удэ, с увеличением составности последнего, а также объединения поездов Новосибирск – Владивосток и Москва – Владивосток путем прицепки дополнительных вагонов к поезду Москва – Владивосток на станции Новосибирск. В результате такой оптимизации пассажирского движения провозная способность по освободившимся путям увеличится на 9,9 млн тонн в год.

Дополняя комплексное развитие главных магистралей Восточного полигона – БАМа и Транссиба – такие точечные технологические решения без значительных затрат в краткосрочном периоде реально могут увеличить пропускную и провозную способность дальневосточного направления.

<http://transportrussia.ru/item/5223-neobkhdimy-razvitie-i-obnovlenie.html>

ТАСС; 2019.10.17; МИНСЕЛЬХОЗ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ СУБСИДИИ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА В ДФО

Министерство сельского хозяйства РФ рассчитывает в ноябре 2019 года ввести субсидии для ОАО «РЖД» на возмещение потерь из-за льготных тарифов на перевозку зерна на Дальний Восток, когда соответствующее постановление будет принято правительством РФ, сообщила **замминистра** сельского хозяйства РФ Оксана Лут в среду на совещании в Новосибирске.

«Есть поручение о строительстве порта на Дальнем Востоке, который будет мощностью по перевалке 4 млн т с возможностью увеличения до 10 млн т. Фактически под работу этого порта мы меняем 406-е постановление, куда мы вводим субсидии на восточное направление по транспортировке. Надеемся очень, что правительство это постановление поддержит и примет в ноябре», - сказала она.

Речь идет о поправках в постановление правительства РФ о субсидировании перевозок зерна железнодорожным транспортом по льготным тарифам, принятое в апреле 2019 года. Субсидии предоставляются «РЖД» на возмещение потерь в доходах, возникающих при перевозке зерна из Алтайского и Красноярского краев, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в отдельные регионы Центрального, Северо-Западного, Сибирского, Северо-Кавказского, Дальневосточного и Южного федеральных округов.

Как отметил на совещании руководитель создающегося зернового терминала в порту Зарубино Иван Юзефович, на сегодняшний день порт не осуществляет перевалку зерновых, но реализация такого проекта позволит производителям из Сибири и Дальнего востока транспортировать продукцию для продажи более коротким путем в азиатские страны - порт находится в 70 км от Китая.

«Мы его разбили на несколько этапов. <...> Первый будет реализован за счет собственных средств уже в ноябре этого года. Мы планируем строительство напольного склада на 5 тыс. т, реконструируем железнодорожную разгрузку, и с ноября первый склад будет запущен. Второй склад на 5 тыс. т, я думаю, что в начале следующего года [будет запущен]», - сообщил Юзефович.

<https://tass.ru/ekonomika/7010352>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; РЖД К 2024Г МОДЕРНИЗИРУЕТ ДЕПО В ПЕРМИ ПОД ЦЕНТР РЕМОНТА «ЛАСТОЧЕК»

Российские железные дороги планируют направить порядка 2 млрд рублей до 2024 года на реконструкцию моторвагонного депо в Перми, где планируется наладить глубокий ремонт поездов «Ласточка», сообщил журналистам замначальника филиала РЖД «Свердловская железная дорога» Артем Панов в рамках Пермского инженерно-промышленного форума в четверг.

Панов отметил, что в настоящее время в пермском депо «Ласточки» проходят только малый (текущий) ремонт и техосмотр.

Во время реконструкции обслуживание поездов приостанавливаться не будет. Панов отметил, что в Перми будут обслуживаться порядка двух поездов ежемесячно.

Как сообщается на сайте администрации губернатора и правительства Пермского края, на пермской площадке, которая в итоге станет Уральским центром по ремонту поездов «Ласточка», смогут обслуживаться скоростные поезда от Западной Сибири до Южного Урала и регионов Приволжского федерального округа.

В рамках модернизации в депо будет закуплено современное ремонтное оборудование и станки. На первом этапе развития депо работники смогут проводить техобслуживание до 25 скоростных поездов в год. Концепция развития депо предполагает сохранение действующего здания и изменение его внутренней планировки. Первостепенные задачи - переоборудование ремонтной канавы, перенос колесного цеха и незначительное удлинение ремонтного цеха «Ласточек», отмечается в сообщении.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7011772>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СЗППК НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ 443 МЛН РУБЛЕЙ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПЕРЕВОЗКИ ЛЬГОТНИКОВ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил отказ нижестоящих судов во взыскании с Минфина и министерства труда и социальной защиты РФ 442,6 млн рублей по иску АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК).

Суд отклонил жалобу компании, сообщается на его сайте.

Из материалов дела следует, что в 2015 году компания осуществляла перевозку льготных категорий населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской области, Карелии, а также Новгородской, Псковской, Мурманской, Вологодской и Тверской областей.

Фактически за 2015 год «СЗППК» обеспечила перевозку 11,3 млн граждан - получателей социальной услуги на сумму 1,1 млрд рублей. При этом компании было выплачено только 701,6 млн рублей, и она решила получить остальную часть через суд.

Арбитражный суд Москвы, изучив материалы дела, 25 апреля отказал СЗППК, а Девятый арбитражный апелляционный суд 30 июля оставил его решение в силе.

ГТРК ПОМОРЬЕ; 2019.10.17; ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ОБСУЖДАЮТ СЕГОДНЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Предприятия северодвинской оборонки, транспортные компании и поморские учёные готовы к участию в крупных арктических проектах. Более 300 участников обсуждают вопросы использования Севморпути, добычи полезных ископаемых на Арктическом шельфе. Среди приоритетных проектов — строительство на Новой Земле обогатительного комбината. Там собираются разрабатывать месторождение свинца и цинка. Архангельская область готова предоставить свои технологии и кадры.

Константин Бушуев:

— Форум «Арктические проекты — сегодня и завтра» собрал около 300 гостей. По масштабам он, конечно же, уступает международному форуму «Арктика — территория диалога», который, напомним, 2 года назад проходил здесь, в стенах САФУ с участием президента Владимира **Путина**. Но вопросы обсуждают примерно те же самые.

Среди ключевых — более активное использование Севморпути. Строится новый ледокольный флот. Меньше стало и бюрократических проволочек, рассказал представитель **Минтранса Юрий Костин**.

Юрий Костин, директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта министерства транспорта РФ:

— Создана понятная, удобная для судовладельцев система регулирования плавания, которая по результатам правоприменительной практики уже с 2012 года подтвердила свою эффективность.

Севморпуть — это не только кратчайший маршрут с востока на запад, но и важная магистраль для освоения Арктического шельфа. Несколько проектов там успешно реализовали при участии Архангельской области.

Игорь Орлов, губернатор Архангельской области:

— Уже в течение ряда лет, многих лет, мы благодаря в том числе компании «Созвездие», кластеру нашему, большому количеству компаний логистических, производственных и многих других обеспечиваем реализацию крупных проектов в Арктике.

Сергей Смирнов, директор ассоциации «Кластер судостроения и производства морской техники»:

— Проекты, на самом деле, у всех на устах. Это то, что реализует компания «Новатек» в Арктике. Мы совместно, как одна команда, работали в проекте Ямал-СПГ. Предприятия Архангельской области производили конструкции, транспортировали их на Ямал, строили объекты там. Сегодня у нас на повестке другой проект — Арктик-СПГ-2.

Архангельская область готова взять на себя научное и промышленное сопровождение проектов по освоению газовых месторождений в Карском море. А также активно включиться в работу по строительству обогатительного комбината на Новой Земле. Там планируют добывать свинец и цинк. В распоряжении инвесторов — незадействованный потенциал Архангельского порта.

Василий Сидоровский, президент торгово-промышленной палаты Архангельской области:

— Безусловно, потенциал огромный. К сожалению, он на сегодняшний день не используется. Наверное, на 15-20 процентов используется. Всё в наших силах. Если мы заявили о том, что город Архангельск является точкой входа в Арктику, безусловно, нас услышали в Москве. Я думаю, что у нас сейчас замечательное будущее.

В форуме участвуют зарубежные гости. Один из давних партнёров Архангельской области и северодвинской «Звёздочки» — норвежская компания «Стурвик». Её специалисты сопровождали контракты по утилизации атомных подводных лодок. Сегодня в фокусе — вопросы экологии при освоении Арктики.

Бьёрн Стурвик, партнёр группы компаний «Стурвик», Норвегия:

— Сегодня осуществляется совместный у нас арктический проект в рамках программы «КолАрктик». В нём участвуют 4 страны. Это Швеция, Финляндия, Норвегия и Россия, которая представлена Архангельском.

Завтра участники международной арктической конференции побывают на крупнейших предприятиях столицы Поморья.

<https://www.pomorie.ru/2019/10/17/5da82a8f764de97be5311cf2.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАЛОЖИЛА ЧЕТВЕРТЫЙ ТАНКЕР КЛАССА «АФРАМАКС»

ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (ССК, создается на базе Дальневосточного завода «Звезда» в Приморском крае) начало строить четвертый из 12 танкер класса «Афрамакс», сообщает пресс-служба верфи.

«Серийность - это перспектива стабильности, а у «Звезды» уже немало заказов. Основной наш заказчик - «Роснефть» (МОЕХ: ROSN) - обеспечила верфи загрузку производственной программы до 2025 года. Закладка уже четвертого «Афрамакса» показывает, что мы эффективны, что верфь готова строить и новые для России танкеры, и газовозы, и суда снабжения буровых установок и другие виды морской техники», - приведены в сообщении слова гендиректора ССК Сергея Целуйко.

Изготовление и сборка секций первых трех танкеров в настоящее время ведется в цехах и на стапеле предприятия. Из 12 судов 10 заказала «Роснефть», еще 2 - «Совкомфлот».

Длина танкера составит 250 м, ширина - 44 м. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционных видах топлива, так и на экологически чистом природном газе.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ОСК РАССЧИТЫВАЕТ СДАТЬ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР НА АСТРАХАНСКОМ «ЛОТОСЕ» В 2020 Г - РАХМАНОВ

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) рассчитывает завершить строительство круизного лайнера «Петр Великий» на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в 2020 году, сообщил журналистам глава ОСК Алексей Рахманов в кулуарах заседания бюро Союза машиностроителей России.

«Мы надеемся, что закончим всю работу в 2020 году, как мы и хотели, при этом новая команда, которая пришла на завод, прикладывает для этого все усилия», - сказал он, комментируя возможные сдвиги сроков строительства судна.

«При этом есть некоторые риски, есть некоторая неуверенность, поэтому дата, которая была озвучена - март 2021 года - это крайний срок, когда пароход должен перейти в руки заказчика. Еще раз повторяю, наша внутренняя задача - это сдача теплохода 2020 год», - добавил Рахманов.

«2021 год - это край, но 2020 год для нас - это целевая установка. Там все, что называется, шито на скорую руку. Идет активная достройка, заходят монтажники систем - электрических, кондиционирования, мебельщики. Это все требует координации, и с учетом определенных ограничений, которые у нас там были, у нас начинают возникать внутренние небольшие конфликтные ситуации, которые мы оперативно расшиваем», - отметил глава ОСК.

«По итогам октября мы сможем уже более точно сказать, может быть не дату, но месяц сдачи этого судна», - сказал Рахманов.

В июле ОСК и «Московское речное пароходство» (МРП, входит в холдинг AEON Романа Троценко) заключили дополнительное соглашение к контракту на строительство круизного лайнера «Петр Великий», цена контракта была увеличена с 3,2 млрд до 4,17 млрд рублей, сообщил «Коммерсантъ». Тогда, по данным издания, стороны также договорились о переносе сроков строящегося на астраханском судостроительном заводе «Лотос» судна на июль 2020 года.

Несмотря на возникшие в начале строительства этого судна задержки, достройка лайнера продолжится на «Лотосе», передавать заказ другим верфям не планируется, говорил «Интерфаксу» глава ОСК в середине июня. «Он (круизный лайнер - ИФ) будет достраиваться на «Лотосе». Там действительно все шло не очень гладко. На сегодняшний день судно спущено на воду, продолжается его отделка. С учетом того, что в основном заводские работы подходят к завершению, остаются работы субконтрактников. Мы надеемся, что дальнейших сбоев уже не будет, и в июне 2020 года мы передадим судно заказчику. Хотя это очень напряженный график, исходя из тех задержек и тех отставаний, которые у нас были в самом начале запуска этого проекта», - говорил Рахманов.

Как сообщалось, завершение строительства первого в России круизного судна класса «река-море» «Петр Великий» на заводе «Лотос» задерживается на год. Задержку строительства в ОСК объясняли проблемами при проектировании и строительстве. Также директор департамента гражданского судостроения ОСК Игорь Шакало сообщил об удорожании проекта в связи с тем, что оборудование и материалы изначально неправильно были оценены. Ранее ориентировочная стоимость строительства называлась в 2,5 млрд рублей. Судно было спущено на воду для достройки в конце мая 2019 года.

КОММЕРСАНТЬ FM; ОЛЕГ БОГДАНОВ; 2019.10.17; «НАДО ПООЩРЯТЬ КОНКУРЕНЦИЮ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА АВИАРЫНКЕ»; СТАРШИЙ АНАЛИТИК КОМПАНИИ «БКС ПРЕМЬЕР» СЕРГЕЙ СУВЕРОВ — В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM”

Экономический обозреватель “Ъ FM” Олег Богданов в рамках программы «Деньги и биржи» обсудил со старшим аналитиком компании «БКС Премьер» Сергеем Суверовым повышение цен на билеты российскими авиакомпаниями, а так же то, как это связано с уровнем инфляции.

— Хотелось в этой теме и проблеме разобраться. Почему, несмотря на общее снижение инфляции, авиакомпании повышают тарифы для граждан на пролет, то есть повышают цены на билеты? Что происходит с керосином, действительно ли он растет такими темпами, которые позволяют им совершать такие изменения цен на билеты для российских потребителей?

— Вы знаете, легче всего обвинить нефтяные компании в повышении цен на керосин, но на самом деле и повышения в этом году не было — наоборот, по данным Росавиации, с начала года цены упали примерно на 5,9%. Поэтому, скорее всего, на авиакомпании просто хочет переложить свои проблемы, делают вид, что виноваты нефтяники. Но на самом деле они хотят увеличить собственную прибыль. Это первый, наверное, аргумент. И второй аргумент — возможно, выросли расходы на лизинг. Дело в том, что авиакомпании берут в лизинг западные самолеты — Boeing, Airbus, так же Superjet состоит из импортных компонентов. Поэтому расходы прежде всего из-за валютных скачков и связаны с повышением издержек на лизинг. Конечно, авиакомпании тоже хотят зарабатывать, получить прибыль, повышают цену, но обвиняют в этом нефтяников, которые типа повышают цены на керосин.

— В последние недели «Аэрофлот» неплохо подрос, процентов на шесть, то есть инвесторы уже отреагировали на такое поведение компании. А цены на нефть, в принципе, в этом году на нижней планке коридора, который сформировался, сейчас находятся, и это давно происходит. Сергей, как обычно нефтяные компании на свои производные повышают цену в зависимости от цен на базовый продукт? Если цены на нефть снижаются, они же не будут повышать цены на производные?

— Естественно, есть, особенно на Западе, прямая корреляция с ценами на нефть и с ценами на бензин и керосин. Но у нас, конечно, влияет государственная политика — это акцизы. Если их повышают, то понятно, что стоимость не может тоже снизиться. Эффект, во-первых, от цен на нефть, во-вторых, от политики государства и активных акцизных сборов.

— Здесь очень интересна и социальная проблема, потому что на потребителей все перекладывают, которые и так находятся в загнанном состоянии — у них и реально располагаемые доходы снижаются, и закредитованность населения, о чем, собственно, постоянно все говорят. А тут еще эта проблема. Как думаете, обратно процесс не пойдет, то есть не откроют авиакомпании цены назад?

— Мне кажется, надо просто поощрять конкуренцию, в том числе на авиарынке, допускать, с моей точки зрения, в том числе и западных лоукостеров к полетам, во всяком случае, за границу. Надо в России прежде всего развивать конкуренцию. Если будут монополисты на рынке авиаперевозок, то понятно, что ни о каком снижении цен говорить не приходится.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127445>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.10.17; ПАССАЖИРОВ SSJ 100 ПОГУБИЛИ ПРОДУКТЫ ГОРЕНИЯ; КАКИЕ ВОПРОСЫ МОГУТ ВОЗНИКНУТЬ К СЕРТИФИЦИРУЮЩИМ ОРГАНАМ

Погибли от дыма и огня: Следственный комитет назвал причину смерти пассажиров разбившегося в Шереметьево самолета. Большинство находившихся на борту лайнера Sukhoi Superjet 100, который в начале мая загорелся при экстренной посадке, пострадало не от удара в момент столкновения с землей. Губительными для людей стали продукты горения, пояснил в интервью “Ъ” руководитель главного управления криминалистики Следственного комитета Зигмунд Ложис. По его словам, опасные вещества выделялись при воспламенении не только топлива, но и обшивки салона, сделанной из пластика. Люди даже не успели встать с кресел, заметил Ложис. В авиакатастрофе погиб 41 человек. Почему при создании самолета использовались такие материалы? И можно ли считать другие лайнеры Superjet безопасными? Директор аналитического агентства Infomost Борис Рыбак пояснил, как проектируют воздушные суда, и кто проверяет их безопасность: «Все это очень зарегулировано, есть совершенно жесткие требования, которые говорят о том, что во внештатных ситуациях, в том числе и при возникновении пожара, корпус самолета должен защищать пассажиров на протяжении определенного времени. Если он не выполняет эти требования, значит, либо те, кто разрабатывал, нехорошо сделали, либо те, кто сертифицировал. Это как раз и есть предмет расследования. Что касается горючести пластика, то это вопрос к сертифицирующим органам. То, что половина людей действительно не имела шанса оттуда выбраться, наводит на размышления. Межгосударственный авиационный комитет сертифицировал самолет, а теперь он расследует это.

Существует несколько десятков тысяч типов этих пластиков. Кроме обшивки салона, есть еще пол, который производится из металла или композиционных материалов, накрывается ковром. На самом деле, как раз к частям пола, которые находилась над нишами основного шасси, есть вопросы, потому что они прогорели, похоже, просто за одну секунду, а должны были держать огонь на протяжении как минимум 240 секунд».

Более 150 самолетов SSJ 100 было продано авиаперевозчикам за все время. Почти треть лайнеров принадлежит компании «Аэрофлот». Поскольку это серийный самолет, то и материалы при производстве всех машин использовались одинаковые, отмечает управляющий директор журнала «Авиатранспортное обозрение» Максим Пядушкин: «Все, из чего состоит самолет, любая деталь, материалы сертифицируются, разумеется. В самолетах стараются использовать негорючие материалы — это касается и пластика, и внутренней отделки салона. Если мы говорим о самолетах Superjet 100, то они серийные, все одинаковые. В этом и смысл сертификата: он как бы удостоверяет, что производитель может строить однотипные самолеты. Если такого нет, то каждому самолету дается индивидуальный сертификат, экспериментальный, но это обычно в малой авиации применяется. Поэтому тут можно сказать однозначно, что самолеты SSJ 100, которые

сейчас эксплуатируются, в принципе по конструкции идентичные тому, с которым случилось происшествие в Шереметьево».

«Аэрофлот» отменил во вторник некоторые вылеты из-за ограничений в работе Шереметьево. Вечером в понедельник сгоревший самолет вывезли со второй взлетно-посадочной полосы, и ее открыли для приема и отправки рейсов. До этого работала лишь одна полоса, и авиакомпании пришлось пересмотреть десятки вылетов.

Расследование авиакатастрофы в аэропорту Шереметьево продолжается. В октябре Следственный комитет предъявил обвинения командиру сгоревшего лайнера Денису Евдокимову. Как сообщали СМИ, ему вменяют нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного судна. Позже по теме высказался и глава Минпромторга Денис Мантуров. Он также объяснил произошедшее человеческим фактором.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127819>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; РОСТЕХ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМПАНИЮ ДЛЯ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАТЕХНИКИ - ЧЕМЕЗОВ

«Ростех» предлагает создать компанию для обслуживания авиационной техники, сообщил глава госкорпорации Сергей Чемезов.

«На следующей неделе должно быть проведено совещание по развитию ОАК: наши предложения будут рассмотрены и вопрос о создании отдельной компании по сервисному обслуживанию», - заявил Чемезов в четверг на заседании бюро Союза машиностроителей России.

Где именно будет совещание и о создании какой сервисной компании идет речь - в периметре ОАК или за его пределами - Чемезов не уточнил.

На ПМЭФ-2019 глава «Ростеха» говорил, что в рамках формирования гражданского дивизиона ОАК планируется создать авиастроительную компанию, «где будут объединены функции проектирования, производства компонентов, финишной сборки воздушных судов, их послепродажного обслуживания».

«За счёт этого удастся сократить цикл создания авиатехники, а издержки будут оптимизированы за счёт эффекта масштаба. Сейчас в холдинге есть только первые три компонента, а эффективного сервисного обслуживания нет», - заявлял Чемезов.

Гендиректор ОАК Юрий Слюсарь на заседании бюро Союзмаша напомнил о совместном с ВЭБ.РФ проекте создания «лизинговой платформы» по развитию экспортных поставок гражданской линейки корпорации. Такое соглашение стороны подписали «на полях» Петербургского экономического форума еще в 2017 году.

«Нам необходимо обеспечить привлекательные условия для международных компаний за счет конкурентоспособных лизинговых ставок. Мы считаем, что этому может помочь создание специализированной лизинговой компании с участием бюджетных средств, ОАК и ВЭБ.РФ. Мы эту тему уже обсуждаем», - сказал Слюсарь.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 1 ДЕКАБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ТЕЛЬ-АВИВ

Авиакомпания «Азимут» с 1 декабря начнет выполнять рейсы из Ростова-на-Дону в Тель-Авив, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Рейсы будут выполняться дважды в неделю: по четвергам и воскресеньям. Вылет из Ростова-на-Дону в 09:05, прибытие в Тель-Авив в 11:15, вылет в обратном направлении - в 12:20, прибытие в Ростов-на-Дону в 16:25. Время указано местное для каждого аэропорта.

Ранее рейсы из Ростова-на-Дону в Тель-Авив выполняла авиакомпания «Россия». Однако полеты были отмены с 28 марта. В настоящее время прямого авиасообщения нет.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «ИРАЭРО» С НОЯБРЯ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКОВСКОГО АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО В НОВЫЙ УРЕНГОЙ

Авиакомпания «ИрАэро» с 21 ноября начнет выполнять прямые рейсы из Москвы (аэропорт Домодедово) в Новый Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ), сообщает в пятницу пресс-служба перевозчика.

Рейсы будут выполняться на SSJ-100 по четвергам и пятницам, цена билета в одну сторону составит от 7,3 тыс. рублей.

Ранее «ИрАэро» открыла рейсы из московского аэропорта Внуково в Новый Уренгой три раза в неделю, а также в Сабетту (Ямало-Ненецкий автономный округ).

Кроме этого, как сообщается, с 22 октября 2019 года «ИрАэро» запускает субсидируемые рейсы по маршруту Магадан - Певек (Чукотский автономный округ). Полеты будут выполняться по вторникам на самолетах Ан-24. Цена билета в одну сторону 7,05 тыс. рублей. График полетов будет действовать до конца 2019 года.

«ИрАэро» базируется в Иркутске, в ее парке девять SSJ-100, три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В НОЯБРЕ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВОРОНЕЖА В ОШ И ДУШАНБЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) со 2 ноября откроет два новых прямых рейса из Воронежа - в Ош (Киргизия) и Душанбе (Таджикистан), сообщает пресс-служба авиакомпании.

Эти рейсы вводятся в рамках зимнего расписания, будут выполняться раз в неделю, по субботам. Время в пути составит около четырех часов.

Согласно расписанию, опубликованному на сайте аэропорта Воронежа, кроме «Уральских авиалиний» полеты по указанным направлениям ни одна компания больше не осуществляет.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В ТЮМЕНСКОМ «РОЩИНО» ЗА 2,5 МЛРД РУБ

Главгосэкспертиза одобрила сметную стоимость проекта реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) тюменского аэропорта «Рощино», сообщает пресс-служба ведомства.

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе главного управления строительства Тюменской области, на реконструкцию ВПП планируется направить около 2,5 млрд рублей.

Обновление полосы предусматривает реконструкцию рулежных дорожек и водосточно-дренажной сети, а также установку новых систем светосигнального оборудования, следует из пресс-релиза Главгосэкспертизы.

Кроме того, запланированы вертикальная планировка рабочих зон, реконструкция объектов электроснабжения и метеорологического оборудования, строительство внутрипортовых дорог, устройство сетей связи и управления.

По данным пресс-службы губернатора Тюменской области, реконструкция ВПП позволит увеличить пропускную способность всего аэродрома на 25%, снять существующие ограничения по максимальной взлетной массе воздушных судов и уменьшить число уходов на запасной аэродром при неблагоприятных погодных условиях.

Реконструкция пройдет в рамках государственной программы Тюменской области «Развитие транспортной инфраструктуры до 2022 года».

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; СУД ПЕРЕНЕС РАССМОТРЕНИЕ ИСКА СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА НА 6 НОЯБРЯ

Арбитражный суд Приморского края перенес на 6 ноября разбирательство по иску ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГАА», подведомственно Росавиации) к АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАО) о взыскании 290 млн рублей за пользование федеральным имуществом, говорится в материалах суда.

Ранее предварительное судебное разбирательство было назначено на 16 октября, однако 4 октября в суд поступило ходатайство ФГУП «АГАА» о его переносе.

Согласно материалам суда, речь идет «о взыскании суммы неосновательного обогащения в размере 230,772 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами в размере 59,186 млн рублей, процентов за пользование чужими денежными средствами по день фактической уплаты этих средств».

В то же время аэропорт считает требования необоснованными.

Иск был подан в Арбитражный суд Приморского края 19 августа. Материалы, разъясняющие суть требований, на сайте картотеки пока не опубликованы.

«ФГУП «АГАА» предъявляет требования о взыскании платы за федеральное недвижимое имущество, выведенное из эксплуатации в связи с его непригодностью, не используемое АО «МАО» и не принадлежащее ему ни на каком праве. В настоящее время правовой дирекцией АО «МАО» готовится отзыв на исковое заявление о необоснованности требований ФГУП «АГАА», - пояснили ранее «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.17; «АЭРОФЛОТ» ПОПРОСИЛ ПАССАЖИРОВ В ТОКИО 19-26 ОКТЯБРЯ ДОЕЗЖАТЬ ДО АЭРОПОРТА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Пассажирам «Аэрофлота», вылетающих из Токио с 19 по 26 октября, рекомендуется добираться до аэропорта железнодорожным транспортом в связи с ограничением дорожного движения в дни интронизации нового императора Японии Нарухито, сообщает пресс-служба авиакомпании.

«22 октября в Токио в связи с церемонией интронизации нового императора Японии Нарухито в регионе вводятся усиленные меры безопасности. В Токио, а также на автомобильных трассах в направлении столичных аэропортов Нарита и Ханэда ожидаются значительные ограничения дорожного движения, особенно 22 и 23 октября», - говорится в сообщении перевозчика.

В связи с этим «Аэрофлот» просит пассажиров рейсов SU261/SU263/SU265, вылетающих из Токио с 19 по 26 октября, при следовании в аэропорт Нарита пользоваться железнодорожным транспортом.

Авиакомпания также предупреждает, что время прохождения предполетных формальностей в эти дни может быть существенно увеличено, так как службы безопасности аэропортов будут проводить дополнительный досмотр на линиях спецконтроля. Кроме того, из-за роста интенсивности полетов в регионе возможны задержки приема и отправки воздушных судов.

ТАСС; 2019.10.17; «АЭРОФЛОТ» РАЗРЕШИЛ БЕЗ ДОПЛАТЫ ПЕРЕОФОРМЛЯТЬ БИЛЕТЫ В БАРСЕЛОНУ

«Аэрофлот» в связи с проходящими в столице Каталонии акциями протеста призвал пассажиров заранее приезжать в аэропорт Эль Прат и разрешил переоформлять билеты на ближайшие три дня без доплаты.

«В связи с запланированной на 18 октября всеобщей забастовкой в испанском регионе Каталония в ближайшие три дня возможны ограничения в работе транспортной инфраструктуры Барселоны. Ожидается проведение крупных акций протеста и манифестации, блокирование крупных магистралей, в том числе ведущих в аэропорт Эль-

Прат. Руководство аэропорта предупреждает, что во время 24-х часовой забастовки пассажирам гарантируется предоставление минимального сервиса», - говорится в сообщении перевозчика.

Авиакомпания просит учитывать эту информацию при планировании поездки в аэропорт и прибывать на регистрацию не менее чем за три часа до времени вылета.

Также отмечается, что пассажиры с билетами на все рейсы в Барселону с 17 по 19 октября под кодом SU, включая прямые и трансферные перевозки, могут переоформить их без взимания дополнительной платы.

«Пассажирам предлагаются возврат или переоформление билетов по тому же маршруту в пределах семи дней от первоначальной даты вылета. При этом допускается одновременное изменение даты вылета на обратных участках с сохранением первоначального (плюс/минус 3 дня) срока пребывания. Возврат и переоформление билетов возможно только по месту их приобретения», - сообщает авиакомпания.

[Вернуться в оглавление](#)