



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.24; «ДОРОГА» ПРИВЕЛА В ЕКАТЕРИНБУРГ; УЧАСТНИКИ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА ОЗНАКОМИЛИСЬ С ИННОВАЦИЯМИ, ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2019.10.24; СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОВЫСИТ ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ЗА СЧЕТ ИННОВАЦИЙ.....	7
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.10.24; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ	9
ПРАЙМ; 2019.10.24; АКИМОВ 31 ОКТЯБРЯ СОБЕРЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ПОДШИПНИКАМ ДЛЯ ВАГОНОВ - ИСТОЧНИК	10
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ НИКИШИН; 2019.10.24; В РОССИИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА АВИАБЕЗОПАСНОСТИ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ЕКАТЕРИНА НЕКРАСОВА; 2019.10.25; В НЕБЕ ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ; ЧТО ОЖИДАЕТ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СБОРОВ	11
ПРАЙМ; 2019.10.24; КОМИТЕТ ГД ЗАПРОСИТ МИНТРАНС ПО ПРОБЛЕМЕ ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК НА 2020 Г	13
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.24; ПИНСКИЙ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СИТУАЦИЮ С АВИАБИЛЕТАМИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	14
RNS; 2019.10.24; МИНТРАНС НАЗВАЛ СТИМУЛ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ К ПОЛЕТАМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.25; КАК МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСПРЕДЕЛИТЬ КЕРОСИНОВУЮ СУБСИДИЮ АВИАКОМПАНИЯМ; ФОРМУЛА ВЕДОМСТВА НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНА ОБРЕМЕНЕННОЙ ДОЛГАМИ UTAIR	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.25; НА БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЕ: ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЛЕГКИХ» ДРОНОВ ОТКРОЮТ НЕБО; ОНИ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КВАДРОКОПТЕРЫ БЕЗ СОГЛАСОВАНИЯ С АВИАВЛАСТЯМИ	17
ТАСС; 2019.10.24; ИТАЛЬЯНСКИЙ БАНК INTESA SANPAOLO РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГК «АВТОДОР»	18
ТАСС; 2019.10.24; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В САМЫЙ ОТДАЛЕННЫЙ РАЙОН СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫДЕЛЕНО 2,17 МЛРД РУБЛЕЙ	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.24; УСТРАНИТЬ ПРОБЕЛЫ	20
ИА ВЕСТНИК МОРДОВИИ; 2019.10.24; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ОСМОТРЕЛ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ В МОРДОВИИ.....	22
КОММЕРСАНТЬ-FM; 2019.10.24; БОНУСЫ АККУРАТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКРОЮТ ШТРАФЫ; НАСКОЛЬКО ЦЕЛЕСООБРАЗНО ВВОДИТЬ СИСТЕМУ ПООЩРЕНИЙ	23
ТАСС; 2019.10.24; ЭКСПЕРТЫ: ВНЕДРЕНИЕ В РОССИИ СИСТЕМЫ ПООЩРЕНИЯ ЗА АККУРАТНУЮ ЕЗДУ СЛОЖНО РЕАЛИЗУЕМО	24
ТАСС; 2019.10.24; «АВТОНЕТ»: СЕРВИС ПО ПООЩРЕНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА БЕЗОПАСНУЮ ЕЗДУ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В 2021 ГОДУ	25

ТАСС; 2019.10.24; ФИНАНСИРОВАНИЕ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ НА 14%.....	26
ТАСС; 2019.10.24; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ	26
ТАСС; 2019.10.24; ГЛАВНУЮ УЛИЦУ НОВОСИБИРСКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ	27
КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.10.24; РАССТОЯНИЕ НЕ ГЛАВНОЕ; ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МОДНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ В РОССИИ	27
ПРАЙМ; 2019.10.24; ГК «РЕГИОН» ПОСТРОИТ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС В РАЙОНЕ МОСТА БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ	28
ТАСС; 2019.10.24; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ПОСТУПАТЬ В БЮДЖЕТ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 201.10.24; ЕДИНСТВЕННОЕ В РОССИИ УЧИЛИЩЕ ВЕРТОЛЕТНЫХ ПИЛОТОВ ПЕРЕСТАЛО ВЫПУСКАТЬ КУРСАНТОВ; ПОЧТИ ПОЛОВИНА УЧЕБНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ ОМСКОГО КОЛЛЕДЖА НЕ РАБОТАЕТ.....	30
КОММЕРСАНТЬ; ВИКТОР СЕДОВ; 2019.10.25; ГАЗОМОТОРНАЯ ЛИХОРАДКА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ДОКАЗЫВАЮТ ЭКОНОМИЧНОСТЬ ГАЗОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ.....	31
РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.10.24; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛОЖИЛО МВД УВЕЛИЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ТЕХОСМОТРОМ	33
ТАСС; 2019.10.24; «АВТОДОР»: РАСПРОСТРАНЯТЬ СЛУЖБУ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ НА ВСЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ НЕ НУЖНО	33
ТАСС; 2019.10.24; КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ СОГЛАСОВАЛА ВЫДЕЛЕНИЕ ЗЕМЕЛЬ ПОД АВТОДОРОГУ В ТОМСК.....	34
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.25; НОВЫЙ ВЕС НА СТАРЫЕ РЕЛЬСЫ; ОАО РЖД ЗАМЕНИТ СТРОЙКУ НОВЫМИ ЛОКОМОТИВАМИ	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.10.24; В НОЯБРЬСКИЕ ПРАЗДНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПОЯВЯТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА	36
ТАСС; 2019.10.24; ПЕРВОЕ В РОССИИ СУДНО С ТЕХНОЛОГИЕЙ БЕЗЭКИПАЖНОГО ВОЖДЕНИЯ СПУСТЯТ НА ВОДУ В 2020 ГОДУ	36
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СИДОРКОВА ИННА; 2019.10.25; ТРАНССИБИРСКИЙ МАРШРУТ ВЛЕТИТ НОРВЕЖЦАМ В SUPERJET	37
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.10.24; ИСТЕКАЕТ СРОК РЕГИСТРАЦИИ БЕСПИЛОТНИКОВ.....	38
ТАСС; 2019.10.24; В ПРОЕКТЕ НОВОГО АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖА ПРЕДУСМОТРЯТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА.....	39
ТАСС; 2019.10.24; МАВРИКИЙ РАССЧИТЫВАЕТ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	40
ТАСС; 2019.10.24; ПРЯМОЙ АВИАМАРШРУТ СОЕДИНИТ ХАБАРОВСК И ДУБАЙ ПЕРЕД НОВОГОДНИМИ ПРАЗДНИКАМИ.....	40
ТАСС; 2019.10.24; АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ИРКУТСК ВОЗОБНОВИЛИ В ГОРОДЕ ТЫНДА АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ	41
ТАСС; 2019.10.24; АВИАКОМПАНИЯ «ЮВТ АЭРО» УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ ЯМАЛА В ПЕРМЬ С 27 ОКТЯБРЯ	41
РИА НОВОСТИ; 2019.10.24; «АЭРОФЛОТ» 25 ОКТЯБРЯ ИЗМЕНИТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ.....	41

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2019.10.25; РЫБАКИ ЛОВЯТ
РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ; ДЛЯ КОМПАНИЙ РЕЗКО ВЫРОСЛА ЦЕНА НА ТОПЛИВО42

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.24; «ДОРОГА» ПРИВЕЛА В ЕКАТЕРИНБУРГ; УЧАСТНИКИ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА ОЗНАКОМИЛИСЬ С ИННОВАЦИЯМИ, ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ

В канун Дня работников дорожного хозяйства в Екатеринбурге прошла международная специализированная выставка «Дорога». В течение трех дней в павильонах МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО», где демонстрировались образцы современной спецтехники, технологического оборудования, инновационных материалов, господствовала дорожная тематика. Участники форума из разных регионов России знакомились с новыми технологиями и инженерными решениями, делились опытом и мнениями по самым разным вопросам, определяли новые точки роста дорожного хозяйства своих территорий и страны в целом. Свои достижения на крупнейшей коммуникационной площадке представили около 250 компаний из 50 российских регионов, а также из Китая, Швейцарии и Чехии.

По количеству участников «Дорога 2019» превзошла численность аудитории прошлогодней выставки в Казани, которая собрала тогда 6 тыс. представителей отрасли. Выставка этого года приняла в столице Урала более 8 тыс. участников и 530 экспонентов. Общая площадь экспозиции составила почти 11 тыс. кв. м - это два выставочных павильона и площадка перед ними. В основном павильоне была представлена межведомственная экспозиция **Росавтодора**, Госкомпании «Автодор» и ГИБДД, во втором павильоне размещалась дорожно-строительная техника. Организаторы мероприятия - **Федеральное дорожное агентство**, Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и Госкомпания «Автодор».

Решение о передислокации выставки, которая традиционно проводится в преддверии профессионального праздника дорожников, в субъекты РФ, безусловно, имело определенную подоплеку. Именно там в этом году началась реализация **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сделать наглядным опыт передовых регионов, выработать новые подходы для развития территориальной дорожной сети, внедрения прогрессивных технологий и стремились организаторы выставки.

В рамках первого дня работы выставки-форума состоялось совещание под руководством Председателя Правительства РФ Дмитрия **Медведева**, посвященное ходу реализации нацио-

нального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Участие в нем приняли заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов**, полпред Президента РФ в Уральском федеральном округе Николай Цуканов, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министр внутренних дел РФ Владимир Колокольцев, председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству **Евгений Москвичев**, руководитель Федерального дорожного агентства Андрей **Костюк**, главы субъектов РФ.

«В этом году в бюджете на реализацию **нацпроекта** предусмотрено почти 130 млрд рублей. Но не все субъекты РФ смогли правильно распорядиться финансами. В нескольких регионах освоено, к сожалению, менее 30% выделенных средств. Даже с учетом сезонных факторов это все равно очень мало, - отметил **Дмитрий Медведев**. - Следовательно, темпы нужно увеличить. И нужно разобраться, почему это произошло, и впоследствии, в следующем году этого не допускать».

«Средства дорожных фондов не пропадут, они, по правилам, переходят на следующий год, - пояснил **Евгений Дитрих**. - Но эти регионы мы возьмем под особый контроль. На

ежемесячных заседаниях нашего проектного комитета будем рассматривать выполнение **нацпроекта** с личным участием руководителей этих регионов».

В 2019 году в 83 субъектах РФ дорожные работы запланированы на 6,9 тыс. объектах, сообщил **министр транспорта РФ**. Объектов, переходящих на 2020 год, - 650. По данным, которые внесены регионами в систему оперативного управления проектом «Эталон», все объекты сейчас в работе или практически закончены. По завершении года запланировано получить 6,5 тыс. км отремонтированных региональных дорог. К ним нужно прибавить еще и 4,5 тыс. км муниципальных дорог, также ремонтируемых в рамках **нацпроекта**. Таков общий объем запланированных работ. Среди регионов - лидеров по выполнению ремонтных работ - Белгородская, Самарская, Владимирская, Воронежская, Пензенская, Тамбовская, Тульская, Мурманская, Ульяновская области, Удмуртская и Чеченская республики. Отдельные субъекты РФ не смогли полностью нагнать упущенное время. Забайкальский край, Сахалинская область и Республика Крым выполнили работы по укладке асфальтобетона менее чем наполовину.

В рамках **нацпроекта** выполняются работы и по так называемым капиталоемким мероприятиям, сообщил министр. В этом году таких объектов 17. По 12 из них заключены контракты, развернуты работы. Но пять объектов, по которым контракты еще не заключены, вызывают тревогу, несмотря на то, что все они переходящие, их ввод предусмотрен только в конце будущего года. Поэтому **Минтранс** обратит внимание регионов, которые должны начать строительные работы, на необходимость скорейшего завершения конкурсных процедур.

В целом риска недостижения целевых показателей, предусмотренных федеральным проектом «Дорожная сеть», в 2019 году нет, сказал министр. С опережением выполняется задача по созданию реестра новых и наилучших технологий и материалов. К концу года их количество будет доведено до 200. Регионы активно задействуют новые технологии, материалы и конструкции, предусмотренные в реестре. С опережением выполняется задача размещения дополнительных стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД, призванных снизить аварийность. В 2019 году планы по установке таких камер перевыполнены субъектами РФ на 20%.

Одно из ключевых мероприятий дорожного форума в Екатеринбурге - всероссийский семинар-совещание по исполнению **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В нем также участвовали главы субъектов РФ, представители региональных профильных ведомств. Говоря о предстоящих задачах, **Максим Акимов** подчеркнул необходимость сделать дорожное строительство технологически принципиально другим: от диагностики до интеллектуальных систем управления транспортом. Через 5 лет важно получить инновационный, интеллектуальный, насыщенный лучшими мировыми практиками, самыми современными решениями дорожно-строительный комплекс, заявил он.

Что касается текущего года, то важно обеспечить четкое планирование мероприятий, чтобы еще в 2019-м заключить будущие контракты и выйти на выполнение дорожных работ в следующем году, как только кончится зима, - такие ориентиры обозначил для региональных проектных команд **Евгений Дитрих**.

В числе наиболее важных тем, затронутых на семинаре-совещании, - внедрение маршрутного принципа выполнения дорожных работ. Сегодня часто получается так: один субъект РФ свою часть территориальной трассы до границы с соседним регионом модернизирует, а у того в ближайших планах развития дорожной сети этого направления нет, и единый маршрут обрывается. Важно с учетом этого синхронизировать программы дорожных работ сопредельных субъектов РФ на 2020-2021 годы.

Как пояснил, отвечая на вопрос корреспондента «ТР», первый **заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**, согласованному развитию дорожной сети регионов-соседей будет способствовать окончательный ввод информационно-

аналитической системы мониторинга формирования и использования средств дорожных фондов. Система будет содержать цифровые данные не только обо всех автодорогах страны, но и о работах, выполненных и планируемых в рамках **нацпроекта БКАД**. Это позволит со следующего года начать внедрение маршрутного принципа выполнения дорожных работ в соседних субъектах РФ.

Регионы и сами уже делают немало для формирования территориальных связей с соседними субъектами РФ. О работе в этом направлении рассказали губернаторы Вологодской области Олег Кувшинников и Пермского края Максим Решетников. Они отметили системный подход в этом вопросе **Минтранса России и Росавтодора**.

Обсуждение темы создания в стране опорной сети федеральных и региональных автодорог, выполняющих значимые функции в развитии межрегиональных и международных связей, продолжилось на состоявшемся в рамках выставки-форума расширенном заседании Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве. Начальник управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Дмитрий Лаптев рассказал о прогнозных показателях на период до 2035 года по формированию перечня таких дорог и планируемых мероприятиях по их обустройству. В частности, в перспективе предполагается ликвидировать участки с ограничениями пропускной способности, завершить формирование транспортных коридоров «Север - Юг» и «Восток - Запад», увеличить протяженность федеральной сети автодорог за счет присоединения к ней ключевых в развитии транспортной инфраструктуры региональных трасс.

Насыщенная деловая программа выставки-форума включала несколько мероприятий, где обсуждалась тема безопасности на дорогах. В их числе совместное совещание представителей Рос-

автодора, Госкомпании «Автодор» и Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. **Иннокентий Алафинов** отметил амбициозность задач, которые стоят перед ведомствами: снизить уровень смертности в результате ДТП на трассах к 2024 году в 3,5 раза (до показателя - не более 4 погибших в ДТП на 100 тысяч населения).

Начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников сообщил, что, несмотря на рост протяженности дорожной сети, увеличение максимальных скоростей и количества автотранспорта, удастся снизить показатели смертности, а также число дорожно-транспортных происшествий. По итогам 9 месяцев 2019 года количество ДТП на подведомственной **Росавтодору** сети дорог снизилось на 3,2%, погибших - на 13,5%, пострадавших - на 2,2% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

Госкомпания «Автодор» поделилась опытом по сокращению числа ДТП в местах производства работ. С этого года на всех автомобилях прикрытия и дорожной технике в дополнение к проблесковым маячкам оранжевого цвета устанавливаются стробоскопы, светодиодные знаки и имитаторы радаров. Свердловская область представила опыт создания сети трассовых пунктов по оказанию экстренной медицинской помощи при ДТП. Они размещаются на расстоянии не более 30-40 км и позволяют службе медпомощи в течение 9-10 минут прибыть на место происшествия.

Особое место в деловой программе выставки-форума занял «круглый стол» Ассоциации «РАДОР» «Дорожные фонды в Российской Федерации». О сокращении издержек и непродуктивных затрат дорожных фондов, взаимоотношениях владельцев автодорог и собственников инженерных коммуникаций, создании механизма экономического стимулирования сохранности автодорог регионального и местного значения и многих других вопросах шла речь в докладе генерального директора Ассоциации «РАДОР» Игоря Старыгина.

Он, в частности, напомнил, что согласно паспорту **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на федеральных трассах должны быть созданы

387 пунктов автоматического весогабаритного контроля, на региональных - 366. По состоянию на 17 октября количество таких пунктов на региональных дорогах 47 субъектов РФ уже превысило 400. Но чтобы перекрыть путь недобросовестным грузоперевозчикам, автоматизированные системы контроля должны быть развернуты на трассах 75 субъектов РФ. Так что фронт работ в этом направлении для регионов, оставшихся в стороне, открыт.

Использованию новых технологий и материалов при строительстве и эксплуатации искусственных сооружений был посвящен «круглый стол», на котором свои разработки в данной сфере представили производители инновационной продукции из разных регионов России. Среди прочих были рассмотрены вопросы применения различных материалов при устройстве деформационных швов на мостовых сооружениях, использования BIM-технологий при проектировании крупных объектов, а также способы повышения устойчивости откосов насыпи. Повышенный интерес аудитории вызвали доклады о современных возможностях алюминия в строительстве мостов, а также об использовании модульных металлоконструкций, которые позволяют в кратчайший срок возводить временные сооружения в случае бедствий и собирать мосты в труднодоступных для транспортировки материалов географических точках.

Среди итогов второго дня деловой программы форума - подписание двух меморандумов и соглашения о сотрудничестве между Федеральным дорожным агентством и Ассоциацией производителей и потребителей асфальтобетонах смесей «Р.О.С.АСФАЛЬТ», Ассоциацией производителей и потребителей природных строительных материалов «Карьеры Евразии», а также компанией «Меркатор Холдинг».

Росавтодор планирует укреплять партнерство с Ассоциацией «Р.О.С.АСФАЛЬТ» в области развития технологий и нормативно-технической базы дорожного асфальтобетона. Соглашение с ООО «Меркатор Холдинг» направлено на изучение возможности применения современных автоматизированных дорожных машин при выполнении работ по содержанию автомагистралей федерального значения. Меморандум с Ассоциацией «Карьеры Евразии» касается взаимодействия в вопросах внедрения современных стандартов на асфальтобетон.

«Выставка «Дорога 2019» - значимое событие для всех участников, представителей автодорожного и экспертного сообщества, - отметил заместитель председателя правительства Амурской области Павел Матюхин. - Широк диапазон мероприятий деловой программы: многочисленные «круглые столы», семинары, конференции, большая выставка современных материалов, контрольно-измерительного оборудования, технологий для автодорожного строительства. Мы обошли почти все павильоны, собрали очень много информации, и когда приедем домой, обязательно поделимся ею с коллегами. Это позволит нам более динамично и качественно подходить к реализации **нацпроекта БКАД** в регионе».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2019.10.24; СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОВЫСИТ ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ЗА СЧЕТ ИННОВАЦИЙ

Переход на инновации

Инновационные решения, направленные на обеспечение безопасности на трассах и улицах региона, продемонстрировала Свердловская область на международной выставке «Дорога-2019». Международный дорожный форум впервые проходил в Екатеринбурге. На нем представили экспозиции две с половиной сотни компаний из 50 субъектов России, а также из Швейцарии, Китая и Чехии.

Центральная тема обсуждения в деловой части форума - реализация в регионах национального проекта «Безопасные и качественные дороги». И здесь уральцам тоже было чем поделиться. Предприятия демонстрировали мощную строительную технику, новые смеси для укладки дорожного полотна. А на стенде Свердловской области

сосредоточились технологии, необходимые для безопасности движения обычных людей. С уральскими ноу-хау во время обхода выставки познакомился премьер-министр **Дмитрий Медведев**. Главе российского правительства показали, в частности, первый в стране проекционный переход для пешеходов. «Зебра», которая не сотрется со временем, будет четко видна в непогоду и в темное время суток благодаря диодной подсветке. Интересно, что выставочный экземпляр свет, конечно, излучал, но был не так эффектен, как реальный, действующий вариант, недавно установленный на развилке Челябинского и Полевского трактов.

В Свердловской области в ходе реализации **нацпроекта** в ближайшие пять лет не менее 20 процентов технологий строительства дорог и организации движения будут инновационными, сообщил губернатор Евгений Куйвашев. И то, что Екатеринбург стал площадкой форума, тоже пойдет Среднему Уралу на пользу: как отметил глава области, «мы получили на выставке новый опыт и знания, чтобы использовать их в развитии дорожной отрасли региона».

- Ситуация на дорогах зависит от двух ключевых факторов. Первый - это надежность и качество строительства дорог и их последующей эксплуатации. Второй - насколько жестко, эффективно соблюдаются правила безопасности дорожного движения, участниками которого являются все граждане нашей страны, - подчеркнул на встрече с участниками выставки **Дмитрий Медведев**.

Напомним, национальный проект «Безопасные и качественные дороги» запущен в России в нынешнем году. Его главная цель - уменьшить количество погибших и пострадавших на дорогах. У Свердловской области к моменту старта уже были свои наработки: с 2016 года регион участвовал в приоритетном федеральном дорожном проекте. Опыт сказался: в нынешнем году по темпам строительства и реконструкции автотрасс Средний Урал вошел в число лидеров в стране.

- Мы впервые за многие годы успели до снега. И рисков срыва сроков не было. Отремонтировали 130 километров автомобильных дорог. В Екатеринбургской и Нижнетагильской агломерациях доведено до стандарта не менее 50 километров полотна. Остальное - региональные трассы, - пояснил масштаб корреспонденту «РГ» **заместитель министра** транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Денис Чегаев.

На выполнение поставленных задач было направлено более трех миллиардов рублей, в том числе 1,9 миллиарда из федерального бюджета, 1,1 миллиарда - из казны Свердловской области плюс 83 миллиона вложили Екатеринбург и Нижний Тагил.

Чтобы не снижать набранный темп, уже сейчас ведется работа по подготовке документации для заключения контрактов на ремонт дорог в следующем году. Планируется завершить зимой все предусмотренные законом процедуры - провести тендеры и определить победителей, а с первых теплых дней весны уже начать реальные ремонтные работы. Планы масштабнее нынешних: реконструировать 85 километров региональных трасс и обновить около полусотни улиц в городах Екатеринбургской и Нижнетагильской агломераций.

- Доказано жизнью, что на реализацию планов влияет не столько погода, сколько организация работы в каждом конкретном случае. Хороших результатов добивается только тот регион, где действует слаженная команда во главе с губернатором, - заявил на форуме **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Положительный опыт Свердловской области отмечают не только чиновники. В сентябре проверить уральские дороги приезжали общественники из федерального штаба Общероссийского народного фронта. Команда под руководством модератора площадки «Убитые дороги» Александра Васильева пробивала пробные шурфы на недавно заасфальтированных трассах и оценивала качество укладки полотна. «По сравнению с другими городами страны оценка Екатеринбургу была дана очень высокая», - раскрыл результаты тестирования свердловский активист ОНФ Игорь Русинов.

Быть на высоте столице Урала, можно сказать, на роду написано. На протяжении последних лет город стал площадкой многих международных мероприятий, что неизменно сказывалось и на развитии транспортной инфраструктуры региона, и на стремлении продемонстрировать возможности. В 2023 году в Екатеринбурге пройдет летняя Универсиада, и подготовка к ней, безусловно, положительно отразится и на состоянии дорожной сети Среднего Урала.

- Область готова к активной реализации капиталоемких мероприятий - таких, например, как реконструкция развязки у концерна «Калина». Уже разработана проектная документация для путепровода, который эффективно разведет транспортные потоки. Мы готовы увеличить темп строительства третьего пускового комплекса Екатеринбургской объездной дороги, который свяжет Полевской и Челябинский тракты, темпы реконструкции участка ЕКАД Семь Ключей - Большой Исток и завершить их к началу 2023 года, - пояснил глава регионального **минтранса** Василий Старков.

<https://rg.ru/2019/10/24/reg-urfo/sverdlovskaja-oblast-povysit-dorozhnuu-bezopasnost-za-schet-innovacij.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛИНА ПЯТИГОРСКАЯ; 2019.10.24; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ

В Государственную думу внесли законопроект, регулирующий правоотношения в сфере оснащения автомобилей тахографами и предусматривающий создание системы тахографического контроля. Проект закона «О тахографии в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты» подготовил замглавы комитета Госдумы по транспорту и строительству Павел Федяев, документ есть в распоряжении «Парламентской газеты».

Как указывается в пояснительной записке, проект разработан для повышения уровня безопасности дорожного движения, устойчивой работы транспорта, а также урегулирования правоотношений, возникающих при оснащении тахографами, хранении, обработке и передаче полученных с них данных. Также проект регулирует отношения, связанные с производством, регистрацией и поверкой тахографов и их компонентов.

Сейчас организации и индивидуальные предприниматели, работающие в транспортной сфере, обязаны оснащать автомобили тахографами. Такая же обязанность возлагается и на граждан, эксплуатирующих грузовики массой свыше 3,5 тонн и автобусы. Техобслуживание и ремонт тахографов проводят мастерские, но в законодательстве не установлены требования к ним и контроль за их деятельностью.

Проектом предлагается установить порядок аккредитации юридического лица или ИП на право устанавливать тахографы в транспортные средства, вводить в эксплуатацию, обслуживать и ремонтировать эти приборы. Аккредитацию будет проводить **Минтранс**. Также устанавливаются требования к компании, подавшей заявление на получение аккредитации. Контролировать работу таких мастерских будет **Ространснадзор**.

Автор отмечает, что сейчас в законодательстве отсутствует определение терминов «карта тахографа», «тахографическая информация», что может негативно сказаться в правоприменительной практике, и проектом предлагается дать эти определения. Также вводятся понятия «защищенный компонент тахографа» и «блок тахографической информации».

Документом устанавливаются требования к порядку выдачи карт тахографа, к испытаниям безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости устройства и карты, к изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи.

Кроме того, проектом устанавливаются требования к порядку учета сведений о моделях тахографов, моделях блоков тахографической информации, сведений о каждом изготовленном, переданном, активизированном, утилизированном экземпляре, а также к

учету аналогичной информации о картах тахографов. Для этого будут вестись соответствующие реестры.

При этом не будет допускаться использование в России тахографов и их компонентов, сведения о которых не учтены. Согласно законопроекту, реестры будет вести **Минтранс**. Для информационного обеспечения приема, записи, хранения, обработки, передачи и предоставления сведений, подлежащих учету, проектом предусматривается создание государственной автоматизированной информационной системы тахографического контроля.

<https://www.pnp.ru/economics/v-gosdume-predlozhili-sozdat-sistemu-takhograficheskogo-kontrolya.html>

ПРАЙМ; 2019.10.24; АКИМОВ 31 ОКТЯБРЯ СОБЕРЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ПОДШИПНИКАМ ДЛЯ ВАГОНОВ - ИСТОЧНИК

Вице-премьер **Максим Акимов** 31 октября проведет совещание по проблеме перехода на кассетные подшипники для железнодорожных колес, сообщил РИА Новости источник в аппарате правительства РФ.

Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ в середине октября проголосовал за переход с 2021 года российского парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа с роликовых. Решение было принято большинством голосов; против выступили Казахстан, Украина, Узбекистан, Грузия. Ранее ряд операторов выступили против этой идеи.

«Совещание по вопросу состоится 31 октября», - сказал источник. По его словам, на совещание приглашены представители **Минтранса**, Минпромторга РФ, **Росжелдора**, а также профильных ассоциаций.

Российские железнодорожные операторы написали открытое письмо властям РФ, в котором выразили недовольство решением о переводе грузовых вагонов на кассетные подшипники и попросили отменить его, не исключив в противном случае перерегистрацию компаний и парка в других странах, где нет такого обязательства. В частности, они просили обязать **Минтранс России** не вводить данное решение в действие в РФ и инициировать его отмену на следующем Совете по железнодорожному транспорту стран СНГ.

В пресс-службе **Минтранса** РФ РИА Новости в ответ сообщили, что министерство не планирует пересматривать решение о переводе российского парка грузовых вагонов на кассетные подшипники.

Сейчас около 90% грузовых вагонов в РФ оборудованы роликовыми подшипниками. Представитель РЖД сообщал РИА Новости, что переход позволит существенно повысить безопасность движения и снизить затраты собственников вагонов. **Минтранс** РФ отмечал, что монтировать кассетные подшипники планируется в обязательном порядке, но с учетом жизненного цикла колесной пары плановая замена займет от 8 до 10 лет.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ НИКИШИН; 2019.10.24; В РОССИИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Сегодня авиационная безопасность регулируется двумя важнейшими документами - законом о транспортной безопасности РФ и Конвенцией Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Как совместить требования этих документов, эксперты обсудили на совещании в Госдуме 21 октября.

Конвенция безопасности авиасообщения ИКАО является важнейшим документом, который регулирует вопросы безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов. «Наша страна присоединилась к конвенции в 1970 году, и ее требования были основным руководством при выстраивании системы авиационной безопасности», -

сообщил **заместитель министра транспорта Александр Юрчик**. Так продолжалось до 2007 года, когда вступил в силу закон о транспортной безопасности РФ. Этот документ стал ответом на участвовавшие теракты в России, которые произошли на авиационном транспорте, в метро, поездах. Поэтому и закон этот являлся рамочным, то есть охватывал все виды транспорта, декларируя общие принципы безопасности на них. «Очевидно, что рамочный закон не мог вобрать в себя все особенности безопасности именно на авиационном транспорте, поэтому в нашей стране сегодня авиабезопасность регулируется сразу двумя важнейшими документами - законом о транспортной безопасности РФ и правилами Международной организации гражданской авиации (ИКАО)», - рассказал **замминистра**. Проблема заключается в том, что требования этих документов не во всем совпадают. В результате чего, стремясь их выполнить, аэропорты и авиакомпании несут дополнительные расходы. «Например, вынуждены держать раздутый штат инспекторов. Подобные расходы ложатся на себестоимость авиабилетов, что отражается на их конечной цене», - подчеркнул заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Депутат отметил, что в вопросах авиационной безопасности первичными считаются все же требования Международной организации гражданской авиации. По его мнению, чтобы устранить разночтения, в закон о транспортной безопасности РФ должны быть внесены изменения. Вопрос о том, какими они будут, окончательно решат эксперты на конференции по авиационной безопасности, которая пройдет в нашей стране в марте.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ЕКАТЕРИНА НЕКРАСОВА; 2019.10.25; В НЕБЕ ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ; ЧТО ОЖИДАЕТ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СБОРОВ

Россия и Китай объявили о готовности приступить к консультациям о технической модернизации гражданской авиации. Предложенный ими вариант повысит безопасность полетов, в том числе экологическую. Международные авиаперевозки - это одна из самых быстрорастущих отраслей мировой экономики. В 2018 году в России их объем вырос на 11%, в Китае - еще больше, в Европе он прирастает на 3% в год.

Об этом на 40-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале напомнил **замминистра транспорта РФ Александр Юрчик**. Она была посвящена внедрению компенсационной системы, предусматривающей обязательные сборы с авиакомпаний за выбросы углекислого газа при выполнении международных полетов.

Разговоры ведутся с конца 2015 года, когда было принято Парижское соглашение по климату. Его поддержали 186 стран, включая Россию. Соответствующее постановление в сентябре 2019 года подписал премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**. Он подчеркнул, что остановить глобальные изменения климата возможно только сообща. Соглашение коснулось и авиации.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), пассажирооборот в последние годы рос на 6 - 8% в год. Для многих стран отрасль стала главным драйвером экономики благодаря развитию инфраструктуры, созданию лоукостеров и появлению экономичных двигателей. Авиаперелеты стали доступнее.

Но в 2015 году некоторые эоактивисты вдруг вспомнили, что самолеты работают на керосине. Отказаться от него нельзя. Возможно, в будущем изобретут альтернативное топливо, но пока его нет. Логика подсказывает, что спешить не надо. Но не все следуют логике.

Авиацию стали упрекать в большом количестве выбросов углекислого газа (СО₂) из-за сжигания керосина в двигателях. Звучали обвинения, что в полете, дескать, выделяется в 20 раз больше СО₂ на километр, чем при движении на поезде, и призывали с этим бороться.

На родине шведской экоактивистки Греты Тунберг даже возникло движение Flygskam, что в переводе на русский язык означает «стыдно летать». Его участники стараются не пользоваться самолетами и советуют другим брать с них пример.

«Полет - это самый быстрый способ зажарить планету, - заявил директор влиятельной европейской организации «Транспорт и окружающая среда» Билл Хэммингс. - Уникальный и достойный сожаления статус Европы в качестве налогового убежища для керосина не подлежит оправданию».

Подобные заявления наряду с тревожными новостями о глобальном изменении климата, которое может произойти, а может и не произойти к 2100 году, сделали свое дело.

Великобритания, Германия, Австрия, страны Северной Европы и Каталония ввели экотарифы для авиации. Это пока не сказалось на объеме перевозок, но что будет дальше? Нидерланды решили «заставить авиакомпании оплатить счет за загрязнение окружающей среды» и объявили о введении экологического сбора в размере 7,5 евро за пассажира.

А что же органы, созданные для защиты прав гражданских перевозчиков? В Парижском соглашении нет прямых рекомендаций для перевозчиков. Поэтому совет ICAO разработал систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации. Она получила название CORSIA и была одобрена на 39-й Ассамблее в 2016 году.

На первом этапе странам, входящим в ICAO, предписано вести учет выбросов, а на втором этапе, начиная с 2027 года - платить за каждую тонну CO₂, которая будет превышать уровень выбросов 2019 - 2020 годов.

«Хотел бы настоятельно призвать всех вас с энтузиазмом и оперативно продвигать полную реализацию CORSIA», - заявил президент Совета ICAO Олумуива Бенард Алиу, выступая перед главами международных авиакомпаний.

Его слова, наверное, порадовали тех, кто жаждал, чтобы Европа уже к 2030-м годам лишилась малой авиации. И такой риск существует. Например, для российских компаний плата за выбросы CO₂ в случае реализации озвученных ICAO планов будет расти на 20 - 40 млн долларов США в год. Следствием этого могут стать рост цен на билеты и снижение пассажиропотока.

Однако трудно представить мир без авиации. На это в совместном заявлении указали на 40-й сессии Ассамблеи ICAO Россия и Китай, а также поддержавшая их Индия.

Да, природу надо охранять, считают они, но не стоит совершать поспешные шаги.

Сразу три крупные страны усомнились в справедливости и эффективности глобального рыночного механизма под названием CORSIA. Они представили на рассмотрение Ассамблеи согласованный ранее на переговорах в Пекине совместный документ под названием «Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA».

«Россия и Китай видят в CORSIA скрытую попытку развитых стран повлиять на набирающий обороты рынок гражданских авиаперевозок в ряде стран с быстрорастущим авиационным сектором», - сказал на сессии **Александр Юрчик**.

Он подчеркнул, что предлагаемый вариант CORSIA не защищает природу, а лишь устанавливает дополнительные сборы с авиакомпаний за превышение порогового уровня эмиссии CO₂. Напрашивается вопрос: что для создателей этой системы важнее - защищать природу или зарабатывать деньги?

«Учитывая, что доля международной гражданской авиации в глобальных выбросах CO₂ составляет менее 1,5 процента, мы считаем, что нам нужно защищать окружающую среду не только на площадке ICAO, но и на площадке ООН в рамках подписанного многими странами и ратифицированного недавно Россией Парижского соглашения по климату», - акцентировал глава российской делегации.

Необходима система, которая обеспечит баланс интересов. Этого пока и не видно в CORSIA. Она предусматривает приобретение авиакомпаниями так называемых эмиссионных единиц на открытых углеродных рынках за пределами сектора

международной гражданской авиации. А это противоречит интересам авиаиндустрии и создает условия для недобросовестной конкуренции.

Александр Юрчик добавил, что приобретение эмиссионных индულгенций не является инвестированием средств авиакомпаний в проекты и технологии, направленные на реальное сокращение эмиссии CO в гражданской авиации.

«По сути - это механизм ускоренного возврата инвестиций в уже завершённые проекты, выполненные в других индустриальных секторах», - объяснил он.

Удивляет не только спешка, с которой пытаются внедрить спорную систему. Непонятно, на что пойдут деньги, собираемые всем миром. На борьбу с глобальным потеплением? А может, на финансирование проектов «зеленой» экономики?

Есть мнение, что такие проекты продвигаются транснациональными компаниями и учрежденными ими фондами, чтобы снизить зависимость от стран - производителей энергоресурсов, включая Россию. Мол, это позволит им занять освободившуюся нишу.

Если кому-то и хочется это сделать, то он не говорит напрямую. Да и зачем, когда так удобно для них звучат лозунги защиты природы ради будущих поколений. А как же мы? Без нас не будет потомков, ради которых нас же призывают резко отказаться от достижений прогресса. Нам ведь тоже надо жить.

Россия четко обозначила свою позицию: если человечество в какой-то мере влияет на изменение климата, которое может привести к тяжелым последствиям, то мы должны по максимуму замедлить этот процесс. А для этого надо тщательно и неторопливо разобраться в проблеме, прислушаться к мнению действительно компетентных ученых. В конце концов, у нас есть еще время до той якобы катастрофы, которую «оракулы» предрекают к 2100 году.

Вот и в подписанном Дмитрием **Медведевым** постановлении о принятии Парижского соглашения говорится: «Российская Федерация считает неприемлемым использование Соглашения и его механизмов как инструмента создания барьеров для устойчивого социально-экономического развития».

ПРАЙМ; 2019.10.24; КОМИТЕТ ГД ЗАПРОСИТ МИНТРАНС ПО ПРОБЛЕМЕ ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК НА 2020 Г

Комитет Госдумы по транспорту и строительству запросит в **министерстве транспорта** информацию о мерах по решению проблемы отсутствия в настоящее время расписания и продажи билетов по направлениям в дальневосточные регионы компанией «**Аэрофлот**»> на даты после 31 декабря 2019 года, соответствующее поручение было принято Государственной Думой на пленарном заседании в четверг.

Авторами проекта поручения выступили депутаты «Единой России» Виктор Пинский и Оксана Бондарь, представляющие в нижней палате парламента Сахалинскую область, Приморский край и Магаданскую область.

«Просим поручить Комитету Государственной Думы по транспорту и строительству запросить в **Министерстве транспорта Российской Федерации** информацию о мерах по решению проблемы организации прямых пассажирских авиаперевозок из дальневосточных регионов в центральную Россию и обратно, а также о мерах для предотвращения подобных ситуаций в будущем. Полученную информацию довести до сведения депутатов Государственной Думы», - говорится в документе.

Авторы указывают, что в настоящее время «**Аэрофлот**» является практически единственным регулярным беспосадочным перевозчиком из дальневосточных регионов РФ в центральную Россию и обратно, чем обусловлена его популярность среди населения. В то же время, отмечают депутаты, сложилась ситуация, при которой граждане не могут спланировать свои перелеты из дальневосточных регионов и обратно с 31 декабря 2019 года из-за отсутствия опубликованной программы полетов и соответственно продажи билетов по этим направлениям в зимнем расписании на 2019-2020 год.

«Данное обстоятельство делает невозможным выполнение поручений президента Российской Федерации по приоритетному развитию Дальнего Востока и вызывает обоснованное возмущение граждан, которые не могут спланировать свои перелеты», - говорится в документе.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.24; ПИНСКИЙ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СИТУАЦИЮ С АВИАБИЛЕТАМИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Ситуация с отсутствием в продаже авиабилетов на дальневосточном направлении недопустима, **Минтранс** должен принять меры по ее исправлению, заявил депутат Госдумы Виктор Пинский. Об этом сообщила пресс-служба фракции «Единая Россия».

«Вот уже несколько месяцев дальневосточники не могут запланировать поездки в центральные регионы России и обратно с датой вылета в последние числа декабря и на последующие дни... Считаю, что такая ситуация недопустима, и **Минтранс** должен немедленно принять меры по ее исправлению», - сказал Виктор Пинский.

Депутат объяснил, что жители Дальнего Востока могут купить билеты только на рейсы с пересадками. При этом не у всех есть возможность использовать перелеты с посадками по пути следования. Дорога в Москву может занимать до 20 часов с неудобными пересадками, к тому же такой путь весьма затратный.

«Далеко не у всех есть столько времени, денег, не каждый по состоянию здоровья способен перенести это физически. В итоге люди не могут запланировать выезд на лечение, в отпуск, под вопросом оказались детские групповые поездки на новогодние каникулы», - заметил Пинский.

Депутат вместе с коллегой Оксаной Бондарь разработал поручение Комитету по транспорту и строительству запросить у **Минтранса** информацию о мерах, которые решат проблему наличия билетов на авиарейсы на Дальний Восток. В четверг парламентарии поддержали эту идею.

<https://www.pnp.ru/social/pinskiy-prokomentiroval-situaciyu-s-aviabiletami-na-dalniy-vostok.html>

RNS; 2019.10.24; МИНТРАНС НАЗВАЛ СТИМУЛ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ К ПОЛЕТАМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Минтранс России разрешит авиакомпаниям, летающим в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), получать допуски на международные авиамаршруты без обязательного налета в России в течение 2-х лет, следует из текста проекта приказа, размещенного на портале проектов нормативно-правовых актов.

«В целях стимулирования развития пассажирских перевозок в Дальневосточном федеральном округе, предлагается для эксплуатантов, осуществляющих воздушные перевозки пассажиров внутри Дальневосточного федерального округа, снять ограничение по выполнению в течение не менее чем двух лет внутренних регулярных и (или) нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок пассажиров при получении допуска к выполнению международных воздушных перевозок», - говорится в тексте пояснительной записки к проекту приказа.

Сейчас в рамках выдачи международного допуска действует ограничение, которое требует от эксплуатанта опыта полетов внутри страны в течение 2-х лет.

При этом в проекте уточняется, что новые послабления не коснутся выдачи допусков на полеты в страны, входящие в Европейское экономическое пространство, - то есть 28 стран Европейского союза и три страны-члена Европейской ассоциации свободной торговли - Норвегия, Исландия и Лихтенштейн.

Как пояснил RNS главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, новая поправка могла быть подготовлена под новую российскую авиакомпанию или же мера коснется регулирования в основном чартерных перевозок.

«Может, **Минтранс** делает эту инициативу под какую-то новую совсем авиакомпанию, которая может быть зарегистрирована. Но пока на данный момент все авиакомпании (России) старше двух лет. Смысл этого ограничения касался того, что прежде чем авиакомпания получает допуск на международные линии, она должна показать и доказать свою состоятельность на российских маршрутах. ... Были случаи, когда... авиакомпании появлялись, пару лет летали, собирали выручку, а потом объявляли себя банкротом и кидали пассажиров», - рассказал RNS авиационный эксперт.

«Речь идет, в первую очередь, о полетах для чартерных авиакомпаний, которые должны сначала полетать по России, а потом, если ты хочешь полететь куда-то за границу, перевозить туристов, то вот, пожалуйста, через два года - вперед», - добавил Гусаров.

В ходе ВЭФ - 2019 президент России **Владимир Путин** предложил предоставлять авиакомпаниям, которые летают на Дальний Восток, выгодные направления и маршруты.

Минтранс России в ответ на указания президента сообщал о подготовке механизма по преференциям для авиакомпаний, летающих на Дальний Восток.

В начале сентября, как передавал ТАСС, профильный вице-премьер **Максим Акимов** также заявлял, что правительство прорабатывает вопрос создания одного или нескольких крупных операторов авиаперевозок на Дальнем Востоке.

Он уточнял, что механизм развития региональной сети маршрутов должен быть комплексным и должен подразумевать комбинацию «доходоприносящих» маршрутов и тех, что требуют субсидий.

<https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-stimul-dlya-aviakompanii-k-poletam-na-Dalнем-Vostoke-2019-10-24/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.25; КАК МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСПРЕДЕЛИТЬ КЕРОСИНОВУЮ СУБСИДИЮ АВИАКОМПАНИЯМ; ФОРМУЛА ВЕДОМСТВА НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНА ОБРЕМЕНЕННОЙ ДОЛГАМИ UTAIR

Минтранс подготовил проект распоряжения правительства о выделении из резервного фонда 23 млрд руб. авиакомпаниям на компенсацию роста цен на авиакеросин в 2018 г. 21 октября министр транспорта **Евгений Дитрих** направил документ в Минэкономразвития, Минфин и само правительство, рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника.

Делается это во исполнение поручения президента России Владимира **Путина** от 12 октября, напоминает **Дитрих**. В экономическом обосновании, отправленном вместе с проектом распоряжения, министр указывает, что суммарный убыток авиакомпаний в 2018 г. составил 53,9 млрд руб., а их дополнительные расходы из-за роста цен на керосин – 58 млрд руб., рассказали чиновники. В 2018 г. топливо, по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, подорожало на 25%.

Проект направлен на согласование, подтверждает представитель **Минтранса**. Его коллега из Минфина подтвердил получение материалов, Минэкономразвития на запрос «Ведомостей» не ответило.

Выплаты причитаются 34 авиакомпаниям, на которые пришлось 99,5% всех перевезенных пассажиров, написал **Дитрих**. Росавиация всегда отчитывается о показателях 35 крупнейших авиакомпаний, но «Саратовские авиалинии» в 2018 г. лишились сертификата эксплуатанта после крушения из-за ошибок пилотов самолета Ан-148 и на компенсации претендовать не смогут.

Распределить 23 млрд руб. **Минтранс** предлагает пропорционально деньгам, потраченным в 2018 г. на покупку топлива для перевозки пассажиров на внутренних линиях, продолжают собеседники «Ведомостей». Такая формула выгодна Utair, у которой наивысшая доля внутренних перевозок среди крупнейших авиакомпаний. Чуть ниже она у S7. И наоборот, формула невыгодна группе «**Аэрофлот**», «Уральским авиалиниям» и Nordwind, у которых доля международных перевозок составляет 50% и чуть больше. Чартерным авиакомпаниям Azur Air, Royal Flight и I Fly по этой формуле вообще ничего не причитается, так как они летают исключительно за рубеж.

«Эта формула несправедлива прежде всего потому, что отталкивается от количества потребленного топлива и предполагает более существенные выплаты неэффективным авиакомпаниям со старым флотом», – возмущен сотрудник российской авиакомпании. Некоторые перевозчики, например, на свои новые самолеты устанавливали специальные закрылки, чтобы экономить считанные проценты на топливе. А в итоге они получают меньше компенсаций, добавляет собеседник. Справедливо было бы распределить субсидию исходя из количества перевезенных пассажиров на внутренних линиях и дальности перевозок, считает он. С ним согласен и близкий к группе «**Аэрофлот**» человек. Иначе больше всех денег получают самые неэффективные и топливозатратные перевозчики.

Основу магистрального парка Utair составляют 32 лайнера Boeing 737-500, возраст которых колеблется от 21 до 25 лет, по данным ресурса flightradar24, средний возраст всего парка – 17,8 года. У «**Аэрофлота**» самый молодой парк в мире среди авиакомпаний с флотом свыше 100 судов: средний возраст – 4,6 года. У S7 Airlines этот показатель составляет 11 лет, «Уральских авиалиний» – 13,3 года.

Utair уже год ведет с банками переговоры о реструктуризации трех кредитов на 56,5 млрд руб. По двум из них перевозчик уже дважды не выплатил проценты в сумме на 3 млрд руб.

Чиновники **Минтранса** и Росавиации не раз заявляли, что авиакомпания жизнеспособна и ее необходимо сохранить.

В министерстве понимают, что такая формула в пользу Utair, но не это было мотивом, уверяет человек, близкий к **Минтрансу**. Позиция министерства в том, что надо поддерживать внутренние перевозки, тем более что международные более рентабельны. А с привязкой к топливу считать удобнее, так как авиакомпании по специальной формуле уже давно отчитываются Росавиации о потребленном керосине, объясняет собеседник.

Предлагаемые меры направлены на поддержку внутренней маршрутной сети и на исполнение указа президента от 27 мая 2018 г. в части доведения доли рейсов, минуя Москву, до 50%, объясняет представитель **Минтранса**.

Выплат компенсаций за подорожание керосина авиакомпании ждут уже почти полтора года, впервые о такой возможности **Дитрих** заявил летом прошлого года. Но решение так и не было принято, прежде всего из-за позиции Минфина. Благодаря вмешательству **Путина** авиакомпании могут получить деньги уже в этом году: выплаты будут производиться через Росавиацию, следует из предложений **Дитриха**. Авиакомпаниям надо до 1 декабря представить данные в Росавиацию, той дается максимум 10 рабочих дней на проверку, пять рабочих дней на ответ перевозчикам и максимум 10 дней на выплату.

Представители «**Аэрофлота**», S7, «Уральских авиалиний» и Utair на запросы «Ведомостей» не ответили.

Субсидии на 23 млрд руб. значительно меньше потерь авиакомпаний от роста цен на топливо, говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд: «Но такая помощь намного лучше, чем вообще ничего».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/24/814696-mintrans-predlozhit>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.25; НА БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЕ: ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЛЕГКИХ» ДРОНОВ ОТКРОЮТ НЕБО; ОНИ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КВАДРОКОПТЕРЫ БЕЗ СОГЛАСОВАНИЯ С АВИАВЛАСТЯМИ

Легким бытовым дронам разрешат свободные полеты. **Минтранс** согласовал проект постановления, позволяющий без разрешения авиавластей поднимать в воздух — на высоту до 150 м — небольшие беспилотники, сообщили «Известиям» в ведомстве. В ближайшее время документ направят в правительство РФ. Послабления готовятся на фоне ужесточения других правил использования дронов. К концу октября все беспилотники весом от 250 г до 30 кг должны быть поставлены на учет в Росавиации. Сейчас в стране около 50 тыс. небольших квадрокоптеров, но заявки на регистрацию подали владельцы лишь 3,2 тыс. Система неэффективна, она лишь провоцирует пользователей на различные нарушения, жалуются владельцы дронов.

Свобода воздуха

Минтранс согласовал с заинтересованными ведомствами проект постановления правительства РФ, разрешающий использовать «легкие» дроны на небольших высотах без уведомления авиавластей. Об этом сообщили «Известиям» в пресс-службе министерства. Там уточнили, что в ближайшее время он будет внесен в кабинет министров.

Речь идет об изменениях в Федеральные правила использования воздушного пространства. Как следует из проекта документа, согласовывать не придется полеты беспилотных воздушных судов (БВС) массой до 30 кг в светлое время суток на высоте менее 150 м над землей или водой. Квадрокоптер обязательно должен находиться в зоне видимости оператора.

В некоторых случаях разрешения от подведомственных Росавиации органов получить придется даже при соблюдении этих условий. Например, для запуска беспилотника в районе диспетчерских зон, аэродромов, зон ограничения полетов. Обращаться к чиновникам также придется, чтобы поднять дрон в воздух в местах проведения публичных и официальных спортивных мероприятий.

Предполагалось, что постановление правительства, дающее послабления для владельцев небольших коптеров, вступит в силу в мае 2019 года, но оно увязло в согласованиях. В пресс-службе Минюста сообщили «Известиям», что проект рассмотрен и «заклучение по результатам проведения правовой и антикоррупционной экспертиз направлено в **Минтранс**».

По данным ассоциации «Аэронет», документ может вступить в силу в ближайшие три-четыре недели, сказал «Известиям» глава объединения Глеб Бабинцев.

— Это облегчит жизнь как частным владельцам дронов и авиамоделистам, так и малым коммерческим предприятиям, выполняющим работы по точечному мониторингу небольших строительных и аграрных объектов, — сказал он.

Эксперт добавил, что в связи с повышенным вниманием к теме беспилотников необходимо отдельно проработать нюансы для беспрепятственного функционирования авиамоделейных кружков в школах. По его словам, руководители просто боятся запускать модели самолетов, чтобы не получить штраф.

Изменения в правилах использования воздушного пространства прежде всего облегчит жизнь частным владельцам квадрокоптеров, сказал «Известиям» гендиректор «БАС-Тех Иркутск» Роман Голубев. Для компаний, профессионально применяющих беспилотники, ничего не изменится.

— Станет проще проводить совсем небольшой пласт работ, например съемку строительных объектов. Но полеты за пределами визуальной видимости всё равно потребуют согласования со структурами по организации воздушного движения, — пояснил он.

Эксперт также подчеркнул, что для легитимного запуска дронов в населенном пункте граждане обязаны получать разрешение от местных властей (исключение по проекту **Минтранса** составят беспилотники массой менее 250 г. — «Известия»). По его словам, пока полиция смотрит на такие нарушения сквозь пальцы, но со временем всё может измениться.

Всех не посчитали

Несмотря на планируемые послабления, в целом правила использования бытовых дронов в этом году ужесточились. Так, в июле вступил в силу закон, в 10 раз увеличивающий штрафы за запуск беспилотников в запрещенных местах — до 20–50 тыс. рублей для физических лиц и 250–300 тыс. — для юридических. А в конце сентября и поправки, обязывающие всех владельцев легких дронов весом от 250 г до 30 кг ставить их на учет в Росавиации. Это требование распространили даже на дроны-игрушки. 28 октября истекает месяц, который власти давали на регистрацию беспилотников. Но сделать это можно, только отправив пакет документов по почте, электронный сервис так и не заработал.

По данным Федерального агентства воздушного транспорта, на 21 октября было подано 3,2 тыс. заявок, из которых отклонили всего около 30. При этом общее количество «легких» беспилотников в стране в «Аэронете» оценивают примерно в 50 тыс. единиц. То есть подавляющая часть владельцев коптеров пока требование не исполнила.

Источник в авиаотрасли пояснил «Известиям», что изначально регистрацией малых дронов должен был заниматься подведомственный **Минтрансу** ФГУП. Но затем концепция поменялась, поэтому Росавиация просто не успела подготовиться — предоставить возможность подать заявление в электронном виде или через портал госуслуг.

— Для того чтобы разработать соответствующий функционал, нужны время и средства. Федеральному агентству приходится делать это в рамках действующего бюджета, — пояснил собеседник «Известий».

В пресс-службе Росавиации сказали «Известиям», что проводят мероприятия по «скорейшему запуску регистрации БВС в режиме онлайн». Сроки в агентстве уточнить не смогли.

Сама инициатива по регистрации летательных аппаратов правильная, хотя бы с точки зрения авиабезопасности, сказал «Известиям» PR-директор яхт-клуба Санкт-Петербурга, владелец дрона Алексей Жиров.

— Мы много снимаем с воздуха, в основном над водой. Пока я не зарегистрировал БВС, но обязательно это сделаю. Главное, чтобы всё это не приобрело запретительный характер, — отметил он.

Другой владелец частного беспилотника, попросивший не называть его имени, считает требования властей по регистрации коптеров необоснованными.

— Пресечь использование БВС гораздо проще, чем поймать его хозяина. Поэтому человек предпочитает бросить дрон при появлении полицейских и уехать. Зачем в таком случае ставить его на учет? Чтобы получить штраф? — сказал он.

С другой стороны, «продвинутые» владельцы дронов вынуждены ломать проблесковые маячки (чтобы коптеры были менее заметны) и отключать GPS — а это негативно влияет на безопасность, добавил собеседник «Известий».

<https://iz.ru/935852/aleksandr-volobuev/na-bezopasnoi-vysote-vladelcam-legkikh-dronov-otkroiu-t-nebo>

ТАСС; 2019.10.24; ИТАЛЬЯНСКИЙ БАНК INTESA SANPAOLO РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГК «АВТОДОР»

Итальянский банк Intesa Sanpaolo рассматривает возможность финансирования крупных российских дорожных проектов, реализуемых госкомпанией «Автодор». Участие банка может быть осуществлено через финансирование самой госкомпании, рассказал порталу

«Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, глава «Автодора» Вячеслав **Петушенко**.

Переговоры сторон прошли в рамках XII Евразийского экономического форума в Вероне, по итогам которых стороны подписали меморандум о взаимопонимании.

«Мы проговорили, что банк Intesa будет участвовать в софинансировании наших проектов, - сказал **Петушенко**. - Это, скорее всего, будет финансирование компании («Автодора» - прим. ТАСС)».

Как отметил глава «Автодора», заинтересованность в финансировании проектов госкомпании проявляют многие инвесторы. «У нас впереди объем финансирования более 300 млрд рублей», - добавил **Петушенко**. По его словам, речь идет обо всех крупных проектах, которые реализует «Автодор»: это строительство ЦКАД, автокоридора «Европа - Западный Китай», дальнего западного обхода Краснодара и других.

В свою очередь глава представительства Intesa Sanpaolo в России Антонио Фаллико пояснил, что соглашение пока носит рамочный характер, которое стороны планируют наполнить конкретным содержанием до конца года. «У «Автодора» есть конкретные проекты с частными и государственными итальянскими компаниями. И как банк мы готовы их финансировать, - отметил Фаллико. - Но еще не закончились переговоры между этими компаниями и «Автодором».

При этом Фаллико не исключил возможности финансирования и самого «Автодора». «Мы, конечно, готовы и к двухстороннему финансированию», - отметил он, добавив, что пока речь идет о сопровождении сделок с итальянскими компаниями. «Проектов на столе очень много, еще рано говорить, что конкретно мы финансируем, и на какую сумму, - сказал представитель банка. - Но сегодня мы сделали очень важный шаг, добились взаимного доверия, ведь до этого мы не имели деловых отношений с «Автодором», это первый шаг».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/italanskij-bank-intesa-sanpaolo-rassmatrivaet-vozmoznost-finansirovania-gk-avtodor>

ТАСС; 2019.10.24; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В САМЫЙ ОТДАЛЕННЫЙ РАЙОН СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫДЕЛЕНО 2,17 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство дороги Хурикау - Малгобек - Моздок в Северной Осетии, которая свяжет Владикавказ с самым отдаленным Моздокским районом республики, ведется в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, на реализацию проекта предусмотрено 2,17 млрд рублей, сообщил в интервью ТАСС министр экономического развития Северной Осетии Казбек Томаев.

«По этому проекту (**комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** - прим. ТАСС) у нас строится дорога Хурикау - Малгобек - Моздок общей протяженностью 57,73 км. Финансирование предусмотрено в объеме 2,17 млрд рублей на 2019-2020 годы, из которых средства федерального бюджета - 2,03 млрд рублей. Это очень важная артерия, которая будет соединять Владикавказ и районы республики с нашим наиболее отдаленным районом, Моздокским», - сказал Томаев.

Он пояснил, что в настоящее время Моздокский район с Владикавказом связывает дорога, которая идет через территорию Кабардино-Балкарской республики, время в пути составляет около двух часов, с вводом в эксплуатацию новой дороги оно сократится в два раза.

В августе председатель комитета дорожного хозяйства Северной Осетии Тариель Солиев сообщил журналистам, что завершить строительство новой дороги планируется не позже декабря 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7039099>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.10.24; УСТРАНИТЬ ПРОБЕЛЫ

В Комитете Совета Федерации по экономической политике прошло заседание «круглого стола» на тему «О мерах по совершенствованию правового регулирования архитектурно-строительного проектирования при строительстве и реконструкции автомобильных дорог».

Открывая заседание, председатель комитета Андрей Кутепов напомнил, что обсуждение «болевых точек» дорожно-строительной отрасли проходит в комитете не в первый раз. На предыдущем «круглом столе» была заслушана информация первого заместителя министра транспорта РФ **Иннокентия Алафинова** и заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Костюченко о промежуточных итогах реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», а также обсуждены основные проблемы, тормозящие инфраструктурные стройки.

Андрей Кутепов напомнил, что по результатам обсуждения Комитетом СФ по экономической политике утвержден итоговый документ «круглого стола», который содержит рекомендации профильным органам государственной власти, и проинформировал о принятых мерах. Принят Федеральный закон, устанавливающий четкий порядок действий при корректировке ранее утвержденной проектной документации, наделяющий заказчика правом определять необходимость прохождения повторной экспертизы при внесении изменений в проектную документацию.

Минстроем России подготовлен проект федерального закона, направленный на корректировку Градостроительного и Земельного кодексов РФ в целях совершенствования порядка предоставления технических условий, необходимых для осуществления архитектурно-строительного проектирования, - устраняются излишние требования при подключении к сетям инженерно-технического обеспечения.

Минтрансом России подготовлен законопроект, который совершенствует правоотношения, возникающие между владельцами автодорог и владельцами инженерных сооружений, сообщил сенатор.

«Безусловно, хорошей движущей силой в решении имеющихся в отрасли проблем стало заседание Государственного совета по вопросам развития сети автодорог и обеспечения безопасности дорожного движения, которое состоялось 26 июня 2019 года. По итогам Госсовета утвержден перечень поручений Президента РФ. Однако, несмотря на принятые меры, в дорожно-строительной сфере остались нерешенные вопросы, которые потребовали дополнительного, более детального обсуждения в рамках еще одного «круглого стола», - сказал Андрей Кутепов.

С основным докладом выступил статс-секретарь - **заместитель министра** транспорта РФ **Дмитрий Зверев**. Он напомнил, что до недавнего времени одним из самых проблемных в дорожном строительстве являлся вопрос внесения на стадии производства работ изменений в проектную документацию. Это было вызвано в том числе возможностью реализации технических решений с использованием более современных строительных материалов, машин и механизмов.

До внесения 27 июня 2019 года поправок в Градостроительный кодекс РФ было установлено, что любые изменения проектных решений, необходимость которых выявляется при производстве работ, в том числе самых незначительных, требуют корректировки проектной документации. Как пояснил **Дмитрий Зверев**, в рамках межведомственного анализа данной проблемы **Минтранс**ом России совместно с Минстроем был достигнут ряд совместных договоренностей, выработан механизм, который был отражен в Федеральном законе № 151. И вот закон вступил в силу. Он направлен на конкретизацию оснований для проведения повторной экспертизы, установление возможности заказчику по согласованию с проектировщиком вносить изменения в получившую положительное заключение госэкспертизы проектную документацию без прохождения повторной экспертизы.

Вместе с тем, отметил **Дмитрий Зверев**, остаются неурегулированными вопросы, которые приводят к существенному увеличению сроков строительства и реконструкции автодорог и дополнительным затратам. В первую очередь из-за этого возникают сложности при реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В настоящее время совместно с профессиональным строительным сообществом идет работа по ведению самостоятельных стадий проектирования - проектной документации и рабочей документации. Нужно установить возможность проверки соответствия построенного объекта капитального строительства требованиям именно рабочей документации, подчеркнул **Дмитрий Зверев**. Соответствующие предложения сформированы **Минтрансом**, внесены в Минстрой и находятся на межведомственном согласовании.

По словам генерального директора АО «Институт «Стройпроект» Алексея Журбина, проведение «круглого стола» особенно актуально на фоне непростой ситуации с подрядными организациями. Одна из причин их ухудшающегося экономического положения - в архаичной системе ценообразования, не учитывающей «сюрпризы» рыночной экономики. По мнению Алексея Журбина, практика последних полутора десятков лет привела к тому, что де-факто основными органами, регулирующими отношения в строительной отрасли, стали Главгосэкспертиза и Ростехнадзор. Роль заказчика практически сведена к нулю. Последние поправки в Градостроительный кодекс, возвращающие заказчику совместно с проектировщиком возможность самостоятельно определять необходимость прохождения повторной экспертизы при внесении изменений в проектную документацию, были горячо поддержаны профессиональным сообществом, они дают заказчику какие-то определенные права.

По-прежнему остро стоит вопрос взаимодействия дорожников с ресурсоснабжающими организациями, продолжил дискуссию первый заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» Игорь Астахов. В силе остается практика подписания концессионных соглашений, предусматривающих выполнение полного перечня проектно-строительных работ по переустройству коммуникаций силами дорожных организаций. Как результат - срок согласования проектной документации на строительство автодороги с прохождением экспертизы может увеличиться до двух лет.

Вследствие активной позиции **Минтранса** России и Минстроя во взаимодействии с профессиональным сообществом процесс нормотворчества в отрасли в последнее время получил значительное ускорение и стал более эффективным, отметил Игорь Астахов. Пример тому - вступивший в силу уже упоминавшийся Федеральный закон № 151. Кроме того, оптимизма добавили и внесенные в статью 251 Налогового кодекса РФ изменения, которые позволяют не облагать налогом на прибыль операции по переустройству инженерных коммуникаций при строительстве линейных объектов, финансируемых полностью или частично за счет бюджетных средств.

Вопрос ценообразования в строительной-дорожной отрасли требует отдельного обсуждения, подчеркнул **Дмитрий Зверев**. Назрела объективная необходимость в скорейшем переходе к ресурсной модели определения сметной стоимости, в основу которой должен лечь релевантный уровень цен на строительные ресурсы в регионах.

Минтранс России внес предложение о необходимости создания региональных центров мониторинга по определению сметной стоимости строительных материалов до введения в действие единой федеральной государственной системы ценообразования в строительстве. Далее специалисты министерства предложили разработать и обеспечить ежеквартальную реализацию индексов изменения сметной стоимости строительного-монтажных работ в отношении автодорог и искусственных сооружений.

Дмитрий Зверев также проинформировал участников дискуссии о том, что **Минтрансом** России во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти подготовлен комплект законов, которые будут содействовать более быстрому решению

задач при реализации проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. С участием профессионального сообщества подготовлены и изменения в Федеральный закон № 44 о контрактной системе. Благодаря им заказчик будет наделяться правом требовать банковскую гарантию по годам реализации контрактов по объектам. В случае ненадлежащего исполнения подрядной организацией своих обязанностей заказчик будет иметь право на расторжение контракта в одностороннем порядке. И как следствие этого - подрядчик будет внесен в реестр недобросовестных поставщиков (исполнителей).

Еще одна поправка в закон о госзакупках касается так называемой лестницы квалификаций. В этом вопросе **Минтранс**, наконец, получил поддержку Минстроя и Федеральной антимонопольной службы. Суть поправки в том, что в рамках лестницы квалификаций при подаче заявки на участие в аукционе будут применяться различные ставки по банковским гарантиям в зависимости от рейтинга, квалификации и опыта подрядной организации, пояснил **Дмитрий Зверев**. То есть по отношению к новоиспеченному подрядчику будет применяться максимальная ставка, а подрядчик, имеющий за плечами многолетний опыт работы на дорожных объектах разной сложности (что будет отражено в его рейтинге на едином портале госуслуг), получит значительные преференции.

Словом, упомянутые поправки в Федеральный закон № 44 подготовлены, и есть надежда, что в осеннюю сессию документ будет внесен на рассмотрение в Госдуму РФ.

<http://transportrussia.ru/item/5244-ustranit-probely.html>

ИА ВЕСТНИК МОРДОВИИ; 2019.10.24; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ОСМОТРЕЛ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ В МОРДОВИИ

24 октября Мордовию с рабочей поездкой посетил Первый заместитель **Министра** транспорта России **Иннокентий Алафинов**. Вместе с депутатом Государственной Думы РФ Виктором Кидяевым и Председателем Правительства Мордовии Владимиром Сушковым проинспектировали строящиеся и реконструируемые в регионе дорожные объекты, сообщили в пресс-службе кабинета министров республики.

Иннокентий Алафинов осмотрел мост через реку Инсар, возводимый в рамках строительства автомобильной дороги по улице Строительной в Саранске. Этот объект имеет важное значение для создания современной дорожной инфраструктуры в столице Мордовии: она соединит два спальных района Саранска - Химмаш и Светотехстрой, и разгрузит центральную часть города. Возведение моста началось в 2016 году, сегодня выполнено более 70% работ. При поддержке федерального центра мероприятия планируется провести в течение двух лет.

Также участники ознакомились с ходом ремонтных работ путепроводов и моста на автодороге №5.

Гости осмотрели транспортную развязку типа «Лук», построенную в рамках завершающего этапа обхода города Саранска. Средства на проведение капиталоемких мероприятий выделены из федерального бюджета в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Как подчеркнул Владимир Сушков, строительство обхода Саранска стало возможным благодаря поддержке руководства страны: «На сегодня можно сказать, что обход Саранска практически готов. Спасибо Президенту страны, Правительству Российской Федерации и **Минтрансу** за поддержку».

Иннокентий Алафинов отметил большую работу региональной власти, которая позволила построить объект в срок: «Руководство Мордовии внимательно относится к дорожному хозяйству, это важно! На примере этой завершённой развязки видно, сколько людей - проектировщиков, заказчиков, строителей, работали над этим объектом. И по

национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» у вас все хорошо, хотя полгода назад отставали. Сегодня в рейтинге регионов Мордовия поднялась с последних мест практически в «золотую тридцатку».

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в этом году в Мордовии планируется отремонтировать 145 километров автодорог и ликвидировать два места концентрации ДТП в Саранске. На эти цели в 2019 году направлено более 2 миллиардов рублей. Сданы в эксплуатацию более 60% участков автомобильных дорог, остальные объекты имеют высокий показатель готовности.

Отметим, в регионе активно ведется подготовка к реализации **нацпроекта** в следующем году: по всем объектам завершается формирование проектно-сметной документации, и до конца года будут объявлены торги по определению подрядных организаций.

<https://vestnik-rm.ru/news/obcshestvo/pervyj-zamministra-transporta-rossii-osmotrel-dorozhnye-obekty-v-mordovii>

КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.10.24; БОНУСЫ АККУРАТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКРОЮТ ШТРАФЫ; НАСКОЛЬКО ЦЕЛЕСООБРАЗНО ВВОДИТЬ СИСТЕМУ ПООЩРЕНИЙ

Автомобилистам готовят бонусы за безаварийную езду. С их помощью водители смогут, например, оплачивать штрафы. С такой идеей выступил вице-премьер **Максим Акимов**. По его словам, это должно стимулировать безопасное поведение на дорогах. Как будут оценивать стиль вождения, остается неясным. Ранее в правительстве предлагали использовать для этого специальные «жучки». А с учетом полученных данных предполагалось рассчитывать стоимость ОСАГО. Такой пункт даже появился в законопроекте о либерализации «автогражданки». Но на днях власти вновь отложили его рассмотрение.

Как будет работать система бонусов? И кому она нужна? На эти вопросы в беседе с «Ъ FM» ответил вице-президент Автомобильной сервисной ассоциации Александр Казаченко: «Очень многие люди почему-то воспринимают телематику так: большой брат следит за тобой. Хотя за нами следит все абсолютно.

Телематика записывает и передает данные о ежесекундном поведении автомобиля, компании собирают их и потом предоставляют заинтересованным лицам. Телематика стоит от 2,5 до 6,5 тыс. руб.

Если хочешь пакет открытия, закрытия дверей, завести ее дистанционно - это плюс еще годовое обслуживание тысяч на пять. Если просто сбор данных - это в районе тысячи рублей. В Москве официально телематика установлена где-то в 70-80 тыс. автомобилях. Кто-то добирается на работу и с работы, проезжая в день 23-24 км. Сэкономить несколько тысяч руб., а может быть, десятков тысяч рублей на каско - это очень хорошо. Это вещь для тех, кто аккуратно ездит, не торопится, не опаздывает - размеренный образ жизни».

Пока такие датчики активно используют лишь страховщики, особенно в сегменте каско. По оценкам специалистов, благодаря этим устройствам они могут сэкономить до 35% стоимости полиса. И как подчеркнул в среду вице-премьер **Максим Акимов**, в будущем власти планируют полностью перестроить систему бонусов по страхованию. И, видимо, речь идет о повсеместном использовании телематики, отмечает сопредседатель Центра развития инициатив страхового рынка Александр Коваль, но пока он не видит в этом смысла: «Идея сама по себе замечательная, но проблема будет как раз в том, как это все администрировать. Еще не исчерпаны все методы, которые существуют и сегодня. Мы ввели градацию за безаварийную езду - каждый год по 5%. Максимально через пятьдесят лет - 50%. В ряде стран есть максимальная скидка в 75% - это то, что уже

проверено другими и проверено годами. Может быть, попробовать сначала сделать это, а не изобретать то, что изобрели другие?»

Впрочем, многих водителей наверняка заинтересует возможность получать бонусы за безаварийную езду, считает координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел. Но главное, чтобы сам сервис, через который можно будет их тратить, был удобным. «Кнутов у нас достаточно, а вот пряников хотелось бы, конечно, побольше и послаще. Многие московские приложения начинались достаточно симпатично, то есть можно было и парковку оплачивать баллами, какие-то билеты в театр покупать - сейчас как-то это все ушло. Мне лично была бы интересна такая возможность, если это будет удобно сделано и ни к чему меня не обязывает. Если человеку особо скрывать нечего, и он готов поэкспериментировать, а за это ему еще каких-то пряников могут насыпать, то какое-то количество людей согласится. Но утверждать, что это будет массово, совершенно точно нельзя», - заключил Орел.

Ранее депутаты предлагали поощрять водителей не только за безаварийную езду, но и за сообщения о тех, кто нарушает правила дорожного движения. С такой идеей выступил депутат заксобрания Ленобласти Владимир Петров. Он предложил направлять часть штрафа нарушителя на погашение транспортного или иного налога водителя, сообщившего об инциденте. По мнению депутата, это должно стимулировать гражданскую ответственность автомобилистов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4135246>

ТАСС; 2019.10.24; ЭКСПЕРТЫ: ВНЕДРЕНИЕ В РОССИИ СИСТЕМЫ ПООЩРЕНИЯ ЗА АККУРАТНУЮ ЕЗДУ СЛОЖНО РЕАЛИЗУЕМО

Система поощрения водителей за безопасное поведение на дороге вряд ли заработает в России в ближайшее время, поскольку довольно сложно реализуема, считают эксперты, опрошенные ТАСС.

Ранее Вице-премьер РФ **Максим Акимов** на встрече с делегатами съезда «Деловой России» предложил депутатам Госдумы разработать подобную систему для стимулирования водителей к аккуратной езде. По его словам, она будет основана на сквозном мониторинге движения автомобиля. Предполагается, что за безопасную езду водитель сможет получать «дополнительные бонусы, которыми можно было бы в том числе оплачивать штрафы».

«Непонятно, по каким критериям оценивать аккуратное вождение», - отметил исполнительный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Удалов. По его мнению, сейчас наиболее реальная мера - осуществление учета штрафов за превышение скорости и нарушение правил дорожного движения для использования этих данных при страховании автомобиля, однако такая система в России уже существует. «Сложно себе представить, как можно собирать данные об аккуратном вождении, если парк сейчас насчитывает 40 млн автомобилей. Поэтому первым этапом должно быть налаживание работы системы учета всех нарушений, а поощрения - это уже скорее вопрос будущего», - уверен Удалов.

Точку зрения эксперта разделяет аналитик «ВТБ Капитала» Владимир Беспалов. «Предложение отчасти интересное, но достаточно сложно реализуемое», - считает он. При этом Беспалов отметил, что если бы речь шла о технологиях, которые позволяют собирать информацию о стиле вождения владельца конкретного транспортного средства и потом хранить ее в «облаке», то подобную меру можно было бы реализовать. «Но это скорее вопрос не настоящего, а ближайшего будущего», - уверен эксперт. Второй вариант, по мнению Беспалова, - оценивать количество штрафов у водителя и поощрять его бонусами за отсутствие нарушений в течение определенного времени. В таком случае необходимо определить, сколько должен длиться этот период, отметил он.

Прежде чем приступать к разработке системы поощрений, необходимо решить текущие проблемы в автомобильной отрасли, считает генеральный директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. «Когда у нас появится работающая система госуслуг, где гражданин сможет увидеть все свои штрафы, тогда можно будет подумать и о том, чтобы вводить какие-то поощрения. Сегодня можно говорить лишь о том, что бумажные штрафы часто не отображаются на портале госуслуг, а дорожные камеры работают далеко не все. Кроме того, сбор информации о стиле вождения - будь то слежение с помощью камер или любой другой способ - для государства на данный момент совершенно не рентабелен», - отметил эксперт.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/eksperty-vnedrenie-v-rossii-sistemy-poosrenia-za-akkuratnuu-ezdu-slozno-realizuemo>

ТАСС; 2019.10.24; «АВТОНЕТ»: СЕРВИС ПО ПООЩРЕНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА БЕЗОПАСНУЮ ЕЗДУ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В 2021 ГОДУ

Сервис «умного страхования» с возможностью поощрения водителей за безопасную езду может заработать на платформе «Автодата» в 2021 году. Об этом ТАСС сообщил представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов** предложил разработать систему поощрений для стимулирования водителей к аккуратной езде. По его словам, инициатива может быть реализована с помощью сквозного мониторинга движения транспортного средства. Предполагается, что за правильное поведение на дороге водители смогут получить дополнительные бонусы, которыми можно было бы в том числе оплачивать штрафы.

«Данную инициативу можно реализовать в рамках создания телематической платформы «Автодата», разработка которой ведется уже несколько месяцев по поручению президента РФ, - сказал Федосеев. - Мы рассчитываем, что количества данных, которые будет агрегировать платформа, будет достаточно для создания новых сервисов, одним из которых может стать умное страхование с возможностью поощрения водителей за аккуратную езду. Данная идея не витает в воздухе, а уже реализуется. Заработать такой сервис может в 2021 году».

НТИ «Автонет»

Национальная технологическая инициатива (НТИ) - государственная программа мер по формированию принципиально новых рынков и созданию условий для глобального технологического лидерства России к 2035 году. Программа состоит из одиннадцати направлений, включая рынок «Автонет», для развития которого создана одноименная рабочая группа. Организация является ведущим участником проекта по созданию телематической платформы «Автодата».

Проект сбора автомобильных данных

В России официально запущен проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных. Проект реализуется в целях формирования уникального в мировом масштабе массива больших данных в автомобильной сфере и обеспечения равных конкурентных условий на авторынке и взаимодействия автомобильных платформ с внешней цифровой дорожной инфраструктурой.

Используя этот ресурс, отечественные компании смогут создавать конкурентоспособные на мировом рынке продукты и услуги, приложения для пользователей автомобильного транспорта, для городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний, и других пользователей, качество которых будет существенно выше конкурирующих зарубежных решений. Предполагается, что к 2025 году платформа соберет миллионы гигабайт данных.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/servis-po-poosreniu-voditelej-za-bezopasnuu-ezdu-mozet-zarabotat-v-2021-g---avtonet>

ТАСС; 2019.10.24; ФИНАНСИРОВАНИЕ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ НА 14%

Омская область в 2020 году направит на мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 3,73 млрд рублей федеральных и региональных средств, сообщила ТАСС в четверг помощник министра финансов региона Ольга Умова. Это почти на 14% больше объема средств, выделенных на **нацпроект** в 2019 году.

Проблему плохих дорог в регионе начали активно решать в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру **Путину** на бездействие местных властей. В тот же год дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей - это в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы.

«В 2020 году на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в проекте бюджета предусмотрено выделение 3 млрд 737 млн рублей. 1 млрд рублей будет направлен на ремонт региональных и межмуниципальных дорог Омской городской агломерации, 880 млн рублей - на субсидии местным бюджетам для ремонта городских дорог, более 1 млрд 643 млн рублей - на региональные и межмуниципальные дороги Омской области. Еще 213,8 млн рублей пойдут на устройство автоматических пунктов весогабаритного контроля», - сказала Умова. В 2019 году на эти цели было направлено 3,28 млрд рублей.

В пресс-службе Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области уточнили, что за пределами городской агломерации по **нацпроекту** планируется отремонтировать 13 участков дорог и провести капитальный ремонт двух участков дорог. Общая протяженность отремонтированных дорог составит 115,12 км. В этом году в районах Омской области выполняется ремонт 20 участков дорог протяженностью 142,8 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/finansirovanie-dorozhnogo-nacproekta-v-omskoy-oblasti-vyrastet-pochti-na-14>

ТАСС; 2019.10.24; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ

Власти Новосибирска в 2020 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** намерены провести ремонт городских дорог на 1 млрд рублей. Около половины суммы будет направлено на объекты, переходящие с 2019 года, сообщил журналистам в четверг начальник управления дорожного строительства мэрии Юрий Демин.

«Есть у нас результаты общественных слушаний, диагностики дорог, которые делает наш профильный институт. Исходя из этого, мы сформировали проект плана на 2020 год. Туда вошли три объекта, переходящих по реконструкции. Больше половины денег они у нас съедают - 500 млн рублей, но мы их закончим на будущий год. Еще 500 млн нужно эффективно распределить. Указанные средства поступят из федерального бюджета», - сказал Демин.

По его словам, средства будут направлены на один объект капитального ремонта - улицу Большевикскую, которая является одной из крупнейших и загруженных дорог города. Также будут отремонтированы два участка на Бердском шоссе, которое ведет к выезду из города. Предполагается не только ремонт проезжей части, но и восстановление газона и бордюров на одном из участков, установка ограждения. Кроме того, планируется ликвидация четырех мест концентрации ДТП.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-novosibirska-namereny-otremontirovat-dorogi-na-1-mlrd-rublej-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.10.24; ГЛАВНУЮ УЛИЦУ НОВОСИБИРСКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Главную улицу Новосибирска - Красный проспект отремонтировали по национальному проекту «**Безопасные и качественные автодороги**», сообщил журналистам в четверг начальник управления дорожного строительства мэрии Новосибирска Юрий Демин.

«Красный проспект - это последний объект [запланированный на 2019 год по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** в Новосибирске], который мы принимаем на следующей неделе [в понедельник]. Там осталось установить четыре остановочных павильона, запустить светофоры», - сказал он, отметив, что фактический ремонт уже завершен.

Во время ремонта было полностью обновлено дорожное покрытие с использованием современного материала ЩМА-20 (щебеночно-мастичный асфальтобетон прим), уложено 14 тыс. кв. м плитки, установлены приборы фото- и видеофиксации. Кроме того, были реконструированы существующие светофоры и обустроены новые кнопочные для пешеходов. Ремонт проведен в том числе с целью ликвидации мест концентрации ДТП, которых на главной магистрали Новосибирска три. Стоимость ремонта - 242,13 млн рублей.

Также на проспекте установлены пандусы, благодаря которым комфортно смогут передвигаться как инвалиды-колясочники, так и инвалиды по зрению.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glavnuu-ulicu-novosibirska-otremontirovali-po-nacproektu>

КОММЕРСАНТЬ # ЛОГИСТИКА; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.10.24; РАССТОЯНИЕ НЕ ГЛАВНОЕ; ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МОДНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ В РОССИИ

На волне президентских поручений по цифровизации экономики транспортная отрасль России постепенно осваивает модные мировые тренды в логистике, а в некоторых случаях даже пытается предвосхитить их.

Мировые логистические компании уже достаточно давно применяют разнообразные «сквозные» ставки на доставку грузов, предоставляют услуги нескольких перевозчиков в одном стандартизированном логистическом продукте, а в розничном сегменте — экспресс-перевозок мелких партий грузов для небольших фирм и частных лиц — активно практикуются автоматизированные системы заказа на перевозку и фиксированные ставки. Масштабы бизнеса крупных зарубежных логистических игроков и значительные объемы обслуживаемых ими грузопотоков позволяют максимально стандартизировать свои операции и добиться доходности от всей грузовой работы в целом, а не от каждой конкретной перевозки.

Крупные перевозчики сборных грузов в России только начинают эксперименты с инновационными для российского рынка системами тарификации. В конце сентября ГК «Деловые линии» объявила грузовой тариф flat-rate, который не зависит от расстояния перевозки, а только от веса груза. Отправить посылку весом до 10 кг, например, из Самары во Владивосток или Санкт-Петербург будет стоить одинаково. «Фиксированные тарифы на доставку «дверь в дверь» вне зависимости от километража — наш первый опыт в рамках ценообразования по flat-rate. Если эксперимент в Приволжье окажется удачным и аудитория оценит единый тариф, то он появится и в других регионах страны», — отметили в пресс-службе «Деловых линий».

Сегмент небольших посылок — наиболее сложная логистическая задача, причем основные ресурсы и время тратятся на прием и выдачу таких грузов, на администрирование заказа, на расчет стоимости перевозки и ее согласование с клиентом, тогда как доля собственно транспортной составляющей в общей стоимости услуги стремится к ничтожным величинам, поясняет председатель Межотраслевого экспертного

совета по развитию автомобильной отрасли Борис Рыбак. «Дальность перевозки перестает быть значимым фактором в расходах логистической компании, а потому и тариф на такую услугу будет более экономически обоснованным, если будет формироваться в соответствии с реальной структурой затрат перевозчика», — отмечает он.

Удобные и понятные для клиентов тарифы на перевозку грузов в современном мире становятся одним из главных конкурентных преимуществ транспортных компаний в борьбе за требовательного клиента. Опросы отечественных грузоотправителей показывают, что во многом именно запутанность тарифной системы на отечественном железнодорожном транспорте, включающей десятки взаимовлияющих параметров и поправочных коэффициентов к ним, снижают его конкурентоспособность даже на дальних расстояниях, где экономическая эффективность железной дороги по сравнению с автомобильной перевозкой, казалось бы, бесспорна.

Впрочем, резервы по увеличению скорости доставки грузов у железной дороги тоже есть. Одно из последних ощутимых достижений железнодорожников на ниве цифровизации — завершение многолетнего проекта «Интертран» по переводу таможенного оформления внешнеторговых грузов в электронный вид. В сентябре в порту Владивосток в торжественной обстановке ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и транспортная группа Fesco отправили группу контейнеров из Японии в Москву, оформленную полностью с помощью цифровых документов. Это позволило сократить срок оформления контейнеров в порту с пяти суток до 21 часа, заявили в пресс-службе Fesco.

Шли к этой победе без малого три года: в 2017 году была внедрена электронная транзитная декларация, в 2018 году — электронная железнодорожная накладная, а в 2019 году введен электронный обмен данными между ОАО РЖД и Федеральной таможенной службой. Современной технологией пока могут воспользоваться только японские клиенты при импортных поставках контейнеров в режиме таможенного транзита по РФ, не подлежащих дополнительному контролю со стороны ветеринарных, фитосанитарных и других служб. На втором этапе планируется расширить использование безбумажной технологии на перевозки всех транзитных грузов из других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, но о сроках его реализации не сообщается.

А некоторые проекты российского правительства по цифровизации транспортной отрасли вообще обещают быть уникальными в мировой практике. В конце сентября более 70 государственных и частных организаций подписали меморандум о создании межотраслевого проектного консорциума «Автодата.Рус», который дал старт запуску национальной сервисной телематической платформы «Автодата». Проект, реализуемый НП ГЛОНАСС, Росавтодором, Минпромторгом, «Роскосмосом» и другими ведомствами, позволит создать уникальную в мировом масштабе базу Big Data по грузовым перевозкам с использованием искусственного интеллекта.

По замыслу разработчиков в России будет создано крупнейшее в мире хранилище телематических данных о перемещении автомобилей и их взаимодействии с внешней цифровой дорожной инфраструктурой, а данными из системы смогут пользоваться не только перевозчики и логисты, но и операторы городских интеллектуальных транспортных систем, страховщики, дорожные службы и лизинговые компании. На запуск платформы планируется потратить 325 млн руб. до конца 2019 года, тогда же должны быть запущены первые сервисы для перевозчиков и логистических компаний «Умная дорожная сеть», «Умная автомобильная магистраль» и сервис страховой телематики.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127758>

ПРАЙМ; 2019.10.24; ГК «РЕГИОН» ПОСТРОИТ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС В РАЙОНЕ МОСТА БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ

Группа компаний (ГК) «Регион» построит таможенно-логистический терминал в районе моста Благовещенск-Хэйхэ (КНР) через реку Амур, проект стоимостью более 8

миллиардов рублей планируется реализовать до 2024 года, сообщает министерство экономического развития и внешних связей Амурской области.

«Инвестиционный проект ГК «Регион» стал победителем конкурса на строительство крупнейшего на Дальнем Востоке таможенно-логистического терминала (ТЛТ) «Каникурган». Такое решение принято по итогам конкурентного отбора, проведенного комиссией по приоритетным инвестиционным проектам и улучшению инвестиционного климата при Правительстве Амурской области», - говорится в сообщении.

Прием заявок на участие в отборе проводился с 28 августа по 20 сентября. За это время инвестпроекты представила компания «Речной порт «Номинал» и ГК «Регион».

«Проект таможенно-логистического терминала планируется реализовать до 2024 года, он объединит множество инфраструктурных объектов (парковки, блоки таможенного оформления, склады, кафе и другие) на площади около 22 га и создаст свыше 800 новых рабочих мест. Первая очередь складов временного хранения, трак-стоп для паркинга грузовиков и автобусов, а также административное здание будут построены уже в следующем году. Общий объем инвестиций в строительство превысит 8,1 миллиарда рублей», - отмечает министерство.

Компания также решила создавать автономные источники энерго- и водоснабжения. Это позволит построить первые объекты терминала уже в 2020 году, не дожидаясь появления инженерной инфраструктуры.

«По нашим прогнозам, ТЛТ позволит до 2030 года увеличить объем российско-китайского грузопотока через Благовещенск в 10 раз», - цитирует министерство представителя группы компаний «Регион» Сергея Горского.

У инвестора будет возможность получить статус резидента ТОР с соответствующими преференциями. Возведение трансграничного мостового перехода стартовало в декабре 2016 года в Благовещенском районе Амурской области, стыковка двух частей трансграничного мостового перехода состоялась 31 мая 2019 года. По данным властей Амурской области, мост будет вантовым с низкими пилонами (экстрадозный) с двухполосной автодорогой. Минвостокразвития уточняет, что за сутки его пропускная способность составит 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тысячи человек.

Губернатор Амурской области Василий Орлов в интервью РИА Новости в ходе Петербургского международного экономического форума рассказал, что мост достроят в этом году, документы по плану будут оформлять вплоть до апреля 2020 года и к концу апреля мост «должен поехать». Сначала по мосту будет разрешен проезд только грузового транспорта, без пассажирского. Это временная схема движения. Как сказал Орлов, **Ространсстрой** к середине 2021 года должен построить постоянный **пункт пропуска** для моста, сейчас идет его проектирование.

ТАСС; 2019.10.24; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ПОСТУПАТЬ В БЮДЖЕТ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ

Депутаты Законодательного собрания Ростовской области по инициативе губернатора Василия Голубева внесли поправки в областной закон о дорожном фонде - теперь собранные от транспортного налога средства в полном объеме будут поступать в бюджеты муниципалитетов и направляться на развитие местной дорожной сети.

В настоящее время транспортный налог поступает в областной бюджет. За девять месяцев текущего года в областной дорожный фонд поступило 1,6 млрд рублей. В 2018 году эта сумма составила 3,4 млрд рублей. По предварительным расчетам, в 2020 году в бюджет муниципальных образований поступят доходы в размере 3,8 млрд рублей, которые будут направлены на развитие местной дорожной сети.

«Со следующего года в полном объеме транспортный налог будет расходоваться самими муниципалитетами на свою дорожную сеть», - заявил председатель Заксобрания Ростовской области Александр Ищенко в ходе заседания.

По его словам, поправки вступят в силу с 1 января 2020 года. Изменение позволит муниципальным образованиям области более оперативно решать вопросы содержания и ремонта дорог.

Ищенко отметил, что это существенно повлияет на большие территории, тогда как в небольших поселениях средств будет недостаточно. «Транспортный налог собирается неравномерно по всей территории области, и в этом есть определенная проблема. Скорее, даже задача для областного министерства транспорта - продумать механизмы учета особенностей сельских поселений, у которых население небольшое, а дорожная сеть не развита», - сказал Ищенко.

Он отметил, что комитету по строительству и транспорту вместе с областными органами поручено обсудить способы и механизмы поддержки сельских территорий до рассмотрения областного бюджета в первом чтении на ноябрьском заседании.

<https://tass.ru/ekonomika/7042343>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 201.10.24; ЕДИНСТВЕННОЕ В РОССИИ УЧИЛИЩЕ ВЕРТОЛЕТНЫХ ПИЛОТОВ ПЕРЕСТАЛО ВЫПУСКАТЬ КУРСАНТОВ; ПОЧТИ ПОЛОВИНА УЧЕБНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ ОМСКОГО КОЛЛЕДЖА НЕ РАБОТАЕТ

Омский летно-технический колледж гражданской авиации уже два года не выпускает курсантов: в 2018 г. не был выпущен 81 человек, в 2019 г. - 115 человек, рассказал советник гендиректора «Вертолетов России» Вячеслав Карцев на круглом столе «Проблемы подготовки пилотов вертолетов коммерческой авиации». В предыдущие годы колледж выпускал в среднем по 100 человек. Холдинг «Вертолеты России» - единственный в стране разработчик и производитель вертолетной техники.

Проблема в том, что значительная часть учебных вертолетов Омского колледжа не работает, объяснил Карцев. У колледжа восемь средних вертолетов: семь Ми-8Т и один Ми-171А2 (новейшая версия Ми-8) - из них четыре Ми-8 неработоспособны. Также у колледжа пять легких вертолетов: три Bell 407 и два Eurocopter - последние также находятся в ремонте, рассказал Карцев со ссылкой на руководство колледжа. При этом колледж не заказывал запасных частей для вертолетов Eurocopter, заявил директор по развитию бизнеса Airbus Helicopter в России Сергей Клочков.

Омский колледж является филиалом Ульяновского института гражданской авиации, подведомственного **Росавиации**. «Ведомости» ожидают комментарий представителя **Росавиации**. Федеральный чиновник подтвердил наличие финансовых проблем у колледжа.

Для выпуска из колледжа курсант должен налетать 140 часов на легких и тяжелых вертолетах, продолжает Клочков. Но из-за нехватки вертолетов суммарный недолет всех курсантов сейчас составляет 16 000 часов.

При этом сотни выпускников колледжа и так не хватало, так как из отрасли ежегодно уходят около 200 пилотов вертолетов, в основном, из-за возраста, рассказал Карцев.

Только Омский колледж может выпускать пилотов вертолетов для коммерческой авиации, частные авиационные учебные центры (АУЦ) имеют лицензии на подготовку пилотов только для авиации общего назначения, рассказал директор компании «Хелипорт Истра» (готовит частных пилотов) Денис Шанькин. То есть выпускник АУЦ может летать на вертолете для собственного удовольствия, но не имеет права перевозить даже одного пассажира за деньги и не имеет права работать в коммерческой вертолетной компании, которая возит грузы и пассажиров.

«Мы уже пять лет бьемся за то, чтобы АУЦ разрешили выпускать коммерческих пилотов. Государство само просто не в состоянии профинансировать подготовку нужных вертолетной отрасли кадров», - сказал вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Александр Виндермут.

Учебный курс на легком вертолете в частном центре стоит свыше 1 млн руб., рассказывал «Ведомостям» сотрудник одного из центров. За рубежом люди берут кредиты на прохождение курса, так как потом смогут получить высокооплачиваемую работу пилота.

С 2016 г. резко выросли поставки в Россию гражданских вертолетов, прежде всего по госпрограмме развития санитарной авиации. Из-за этого возникнет дефицит летчиков, говорил гендиректор Utair Андрей Мартиросов на вертолетном форуме в Казани в ноябре 2018 г.

«Сейчас пилотам платим по 150 000-200 000 руб. в месяц. Будем как самолетным», - говорил Мартиросов. Сейчас вторые пилоты самолетов в гражданской авиации получают 250 000-350 000 руб. в месяц, командиры воздушных судов - 500 000-550 000 руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/24/814657-edinstvennoe-v-rossii-uchilische>

КОММЕРСАНТЬ; ВИКТОР СЕДОВ; 2019.10.25; ГАЗОМОТОРНАЯ ЛИХОРАДКА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ДОКАЗЫВАЮТ ЭКОНОМИЧНОСТЬ ГАЗОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Несмотря на недостаточную развитость отечественной системы газозаправочных станций, предприятия автопрома уже активно инвестируют в разработку новых моделей коммерческой автотехники, работающей на газомоторном топливе. При безусловной поддержке властей в гонку за современным трендом на российском рынке включаются и иностранные автоконцерны.

Тема перехода коммерческих грузовых и пассажирских перевозок на газовое топливо остается одной из главных на отраслевых автомобильных мероприятиях. Экономическая эффективность и экологичность такого транспорта, равно как и целесообразность его массового использования, для экономики крупнейшей газовой державы уже очевидны. Учитывая, что в связи с поручениями президента РФ Владимира **Путина** развитие транспорта на газомоторном топливе приобрело черты долгосрочной государственной программы, на последней автопромышленной выставке COMTRANS-2019 практически все крупнейшие участники представили новые модели грузовых автомобилей и другой автотехники на газе.

Чиновники высшего ранга внимательно следят за реализацией программы газификации транспорта и активно поддерживают усилия промышленности. «Сейчас происходит технологическая трансформация автомобильной отрасли,— отметил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, открывая выставку.— Акцент в этой работе будет сделан на экологизации городского коммерческого транспорта, прежде всего за счет использования газомоторного топлива и технологий электрического привода».

Флагман российского автопрома в сегменте грузовиков КамАЗ производит в газомоторном исполнении практически весь свой традиционный модельный ряд грузовых автомобилей и автобусов «НефАЗ» (более 100 видов серийной и специальной автотехники). КамАЗ — первый отечественный производитель газомоторной автотехники, который сертифицировал в 2016 году две модели автомобилей на СПГ и в настоящее время ведет разработку и испытания других видов автотехники на СПГ, в том числе нового модельного ряда.

Группа ГАЗ, серийно выпускающая газовую технику в сегменте легкого коммерческого транспорта, среднетоннажных и грузовых автомобилей, а также пассажирских автобусов всех классов, на выставке представила новый десятитонный «Газон Next» с уникальным двигателем ЯМЗ-534, который может потреблять как сжиженный природный газ (LNG),

так и сжатый природный газ (CNG). «В России LNG пока экзотика,— отметил в интервью АвтоMail.ru президент группы ГАЗ Вадим Сорокин.— Но мы знаем, что в некоторых регионах планируется развивать заправочные станции на этом виде топлива. Им будет интересна новая машина». По его словам, из-за технических особенностей наиболее выгодно эксплуатировать такие автомобили на максимально больших расстояниях. Представленный на выставке экземпляр на одной заправке может пройти 900 км, утверждает господин Сорокин.

Крупнейшие зарубежные производители тоже представили новые модели газомоторной техники, разработанной специально под российские условия эксплуатации. В частности, японская компания Isuzu, которая на большинстве мировых рынков известна благодаря своим дизельным двигателям, на выставке показала модификацию своего легкого грузовичка ELF с двигателем, работающим на метане, а чуть позже — двухтопливную версию среднетоннажного шасси Forward 18.0 (FVR34). «Мы внимательно следим за тенденциями рынка и государственной политикой в автомобильной индустрии. Россия — крупнейшая в мире газовая держава, и логично, что этот фактор можно и нужно использовать, особенно с учетом постоянно растущих цен на бензин и дизель. Именно этими факторами и обусловлено появление шасси, работающих на метане, равно как и битопливных вариантов», — подчеркнул генеральный директор Isuzu RUS Фабрис Горлье. В компании признают, что работы по настройке оборудования и сертификации, а также организации производства нового шасси на заводе компании в Ульяновске потребовали определенного времени. Зато теперь российские перевозчики и предприниматели смогут получить компактный, но при этом вместительный грузовик, который оптимален для междугородних перевозок и быстрого маневрирования в плотном потоке машин в городах, рассказали в пресс-службе компании.

Подтвердить экономические преимущества эксплуатации автотехники на газе в России был призван автопробег «Голубой коридор — газ в моторы 2019», организованный «Газпромом». С 20 сентября по 3 октября участники акции преодолели 2,7 тыс. км от компрессорной станции «Русская» в Краснодарском крае до Санкт-Петербурга, проверив в полевых условиях, насколько приспособлена техника на метане к использованию на отечественных дорогах. Как рассказали в пресс-службе Isuzu, малотоннажный ELF 7.5 CNG (NPR82) показал средний расход топлива 18,42 куб. м на 100 км, что на 4 куб. м меньше, чем расчетные цифры. В компании пояснили, что во время автопробега загрузка автомобиля была не максимальной, поэтому полная загрузка может незначительно увеличить расход топлива, «но даже с учетом этого результаты обнадеживают».

Общие итоги международного автопробега, в котором принимали участие 20 легковых и грузовых автомобилей российского и зарубежного производства, подвели на Петербургском газовом форуме-2019, где состоялся финиш автопробега. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволило сэкономить на заправке транспорта примерно 336 тыс. руб., то есть о сокращении топливных затрат в сравнении с бензином почти в три раза заявили организаторы автопробега.

На коллективном стенде компаний «Газпром газомоторное топливо» (ГМТ) и «Газпром СПГ технологии» в режиме телемоста состоялась церемония ввода в эксплуатацию трех новых газозаправочных объектов инфраструктуры сети АГНКС «Газпром». По данным пресс-службы ГМТ, всего в России 426 газозаправочных объектов, 315 из них принадлежит группе «Газпром». По общему признанию всех участников процесса газификации транспорта, сеть заправок для российских потребностей еще крайне недостаточна, а приоритет в инвестициях логично сконцентрирован на наиболее развитых городах и на федеральных трассах.

Однако в текущем году активно пошел процесс строительства АГНКС в регионах. Так, в начале октября открылась первая метановая заправка в Омске, где сейчас заправляют городские газовые автобусы, но планируют развивать и грузовые перевозки на

газомоторном топливе. А, например, в Ростовской области реализуется совместный проект ГМТ и «Роснано» по строительству 13 новых газозаправочных станций. Как сообщили организаторы проекта, к строительству автомобильных газонаполнительных компрессорных станций удалось привлечь десять частных инвесторов и 760 млн руб. из федерального бюджета. Ожидается, что в перспективе парк техники в области, использующей природный газ в качестве топлива, вырастет до 55 тыс. единиц, а сеть газовых заправок — до 39 объектов.

Медленное развитие газозаправочной инфраструктуры — фактически единственное препятствие для выполнения правительственных поручений. Согласно транспортной стратегии России, которая была опубликована в 2008 году, к 2030-му доля автомобилей на альтернативных видах топлива должна составить почти половину общего парка в стране. Однако с того момента прошло более десяти лет, а на практике эта доля сегодня не превышает 4–5%. Тем не менее, как показывает практика, производители автотехники уже поверили в неизбежность этого современного тренда, а на переходный период предлагают машины с гибридными двигателями, которые отчасти решают проблему нехватки заправок, но позволяют владельцам уже использовать экономическую эффективность газа по сравнению с дорогим бензином.

<https://www.kommersant.ru/doc/4127379>

РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.10.24; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛОЖИЛО МВД УВЕЛИЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ТЕХОСМОТРОМ

В самом МВД идее не рады. После волны сокращений там практически не осталось квалифицированных сотрудников технадзора

Министерство экономики предложило правительству наделить МВД полномочиями по выработке государственной политики в сфере технического осмотра, сообщает газета «Коммерсантъ». В частности речь идет о внеплановых проверках операторов и разработке подзаконных актов, связанных с новой редакцией закона о техосмотре.

В МВД считают, что наделение ведомства дополнительными полномочиями фактически будет означать, что контроль за техосмотром и операторами впервые с 2011 года вернется к полиции и ГИБДД. К такой перспективе в министерстве отнеслись скептически, объясняя это нехваткой ресурсов после нескольких сокращений штата в Госавтоинспекции. Например, до 2011 года в технадзоре дорожной полиции работали более 5000 человек, а сейчас эта цифра вдвое меньше.

В Российском союзе автостраховщиков считают, что если предложение Минэкономики будет принято, то в самом министерстве этому действительно не будут рады. По словам заместителя исполнительного директора союза Сергея Ефремова, оттуда недавно ушли «последние квалифицированные сотрудники технадзора».

В настоящее время пройти техосмотр можно только в специализированном пункте СТО, получившем аккредитацию Российского союза автостраховщиков. В начале сентября **Министерство транспорта** предложило передать эту функцию официальным дилерам. Техосмотр они смогут проводить при техническом обслуживании автомобиля, выписывая при этом ту же диагностическую карту.

<https://www.rbc.ru/society/24/10/2019/5db11ac69a7947093dbdb2c3>

ТАСС; 2019.10.24; «АВТОДОР»: РАСПРОСТРАНЯТЬ СЛУЖБУ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ НА ВСЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ НЕ НУЖНО

Распространение службы аварийных комиссаров на все федеральные трассы не требуется. Об этом сообщил порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, глава госкомпании «Автодор» **Вячеслав Петушенко**.

«На все федеральные [трассы], мы считаем, что это не нужно. Это нужно только на серьезных трассах, с высокой интенсивностью движения», - сказал **Петушенко**.

Затраты на содержание одного автомобиля аварийной службы **Вячеслав Петушенко** оценил чуть более чем в 9,5 млн рублей в год. **Он** пояснил, что у компании сейчас 63 машины, в которых посменно работает 253 человека. Один автомобиль обслуживает около 22 километров дороги. На содержание всей службы аваркомов компания направляет 600 млн рублей в год. Таким образом, на каждой тысяче километров дороги такая служба может потребовать более 430 млн рублей. Всего же в России более 50 тыс. км федеральных трасс.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил **Министерству транспорта** проработать внедрение на федеральных трассах службы аварийных комиссаров для оказания технической и медицинской помощи на дорогах, а также оформления ДТП. В случае необходимости аварийные комиссары смогут заправить машину бензином, помочь с устранением неисправности автомобиля, оказать помощь при остановке автомобиля в неустановленном месте.

<https://tass.ru/ekonomika/7043072>

ТАСС; 2019.10.24; КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ СОГЛАСОВАЛА ВЫДЕЛЕНИЕ ЗЕМЕЛЬ ПОД АВТОДОРОГУ В ТОМСК

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев подписал распоряжение о согласовании документации по планировке территории для строительства межрегиональной дороги Тайга (кузбасский город) - Томск. Документ опубликован в четверг на сайте правительства региона.

«Согласовать документацию по планировке территории для размещения объекта регионального значения «Строительство автомобильной дороги Томск - Тайга в Томской и Кемеровской областях», подготовленную на основании распоряжения администрации Томской области», - говорится в документе.

Начальник департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области Юрий Баев рассказал ТАСС, что проект автодороги уже разработан и направлен на экспертизу. «Мы работаем над тем, чтобы в этом году получить [заключение]. Работаем над тем, чтобы привлечь, в том числе, федеральный бюджет. Когда будет ясна стоимость проекта в целом, будем заниматься источниками финансирования», - сообщил Баев.

Дорога протяженностью 68 км имеет стратегическое значение для Кемеровской и Томской областей. В частности, томские предприятия для выхода на Транссибирскую магистраль сегодня вынуждены ехать до Новосибирска, что значительно увеличивает цену продукции. Планируется, что дорога длиной 68 км станет платной для коммерческих организаций. Предварительно, стоимость строительства оценивается в 7 млрд рублей, из которых около 3 млрд внесут Кемеровская и Томские области. Власти этих регионов также планируют привлечь к проекту Газпромбанк.

<https://tass.ru/sibir-news/7039470>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.25; НОВЫЙ ВЕС НА СТАРЫЕ РЕЛЬСЫ; ОАО РЖД ЗАМЕНИТ СТРОЙКУ НОВЫМИ ЛОКОМОТИВАМИ

ОАО РЖД, которое отложило инвестиции в инфраструктуру Восточного полигона в размере 161 млрд руб., намерено закрыть пробел закупкой новых локомотивов и увеличением частоты движения. Тем не менее Совет потребителей монополии обеспокоен тем, что та рискует не вывезти целевые объемы грузов в направлении дальневосточных портов. А источники «Ъ» на рынке отмечают, что заменить локомотивами

инфраструктурные работы можно отнюдь не всегда — так, пострадают месторождения, ввод которых зависит от постройки железнодорожной ветки.

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД рассмотрел финансовый план и инвестпрограмму монополии на 2020–2022 годы (см. «Ъ-Онлайн» от 15 октября). Финансовыми показателями совет остался доволен, чего нельзя сказать о физических. В экспертном заключении (есть у «Ъ») совет отмечает, что инвестпрограмма компании предполагает сокращение расходов на развитие БАМа и Транссиба на 2020–2022 годы на 161 млрд руб. по сравнению с долгосрочной программой развития (ДПР).

Потребители видят риски недостижения целевых показателей по вывозу грузов — в первую очередь, в адрес портов Ванино, Находка и Восточный-Находка, сообщается в документе. Но при этом, говорится со ссылкой на разъяснения ОАО РЖД, «целевые показатели по пропускной и провозной способности останутся на уровне, утвержденном в комплексном плане» модернизации инфраструктуры. Источник, знакомый с ходом диалога между ОАО РЖД и потребителями, рассказал «Ъ», что ОАО РЖД планирует утяжелить составы (пустить большее количество составов весом 7100 тонн) и повысить частоту движения на электрифицированных участках. Также создана и уже один раз собиралась рабочая группа, в рамках которой исходя из имеющегося лимита средств потребители будут определять, в какие именно участки ОАО РЖД следует вкладывать в первую очередь, рассказал собеседник «Ъ».

ОАО РЖД придерживается взятых обязательств по выполнению перевозок на Восточном полигоне, сообщили «Ъ» в монополии. Так, в результате реализации первого этапа планировалось обеспечить вывоз грузов с основных месторождений Восточного полигона в объеме от 113,2 млн до 124,9 млн тонн, а ОАО РЖД ожидает выйти на плановый объем в 113,6 млн тонн погрузки угля «уже в 2019 году и обеспечить достижение запланированных проектом параметров к концу 2020 года».

Первая очередь модернизации БАМа — многострадальный проект, напоминает источник «Ъ» в отрасли: принятый в 2012 году паспорт проекта предполагал окончание работ еще в 2017 году, потом ввод был перенесен на 2019 год. В августе 2018 года проект был утвержден на президентской комиссии по ТЭК, в марте этого года — на заседании правительства, но уже в июне ввод был перенесен на 2020 год, а сейчас — на 2021 год. По сути, говорит источник «Ъ», до 2023 года движение останется прежним: 101 пара поездов в сутки. Получается, что ОАО РЖД планирует выполнить шестилетнюю инвестпрограмму за два года — 2024-й и 2025-й, отмечает собеседник «Ъ»: «Но если это возможно, тогда непонятно, почему проект назывался таким сложным». По Восточному полигону получается, что ОАО РЖД планирует выполнить шестилетнюю инвестпрограмму за последние два года, отмечает собеседник «Ъ», придется ждать и сдерживать объемы погрузки. Вся надежда на тяжеловесное движение, говорит он: для Востока будут использоваться только инновационные вагоны. По его словам, не все потребности можно закрыть дополнительными локомотивами: где-то путей у новых предприятий в принципе нет. Например, в Хакасии развивается Восточно-Бейский кластер, в Тыве — Элегест. И если кузбасский уголь «будет худо-бедно ехать», то сдвигом на более поздний срок будет поставлен крест на росте добычи в Хакасии, прежде всего у заявлявшего наиболее высокие темпы роста «Коулстара» Эдуарда Худайнатов (Бейское месторождение). Элегест также оказывается под угрозой невывоза. Если сдвиг развития на Востоке будет утвержден, возможно, придется корректировать планы развития предприятий Дальнего Востока, портов, а следовательно, и планы по социальному развитию региона. Заморозка роста погрузки больно ударит по «Уралвагонзаводу», у которого упадет спрос на продукцию, говорит источник «Ъ», и тем операторам, которые массово закупают парк, — например, «Модум-транс» и ГТЛК (см. «Ъ» от 16 октября).

ОАО РЖД вынуждено делать хорошую мину при плохой игре, не признавая реальный масштаб проблем со строительством и вводом объектов на БАМе и Транссибе, хотя

некоторые успехи в реализации альтернативных мероприятий по повышению провозной и пропускной способности есть, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Формальное выполнение КРІ позволяет рапортовать об исполнении указов и поручений президента, однако если бы объекты инфраструктуры были построены и введены в срок, уже сейчас грузопоток был бы выше, причем в ряде случаев мы получили бы новую грузовую базу, а не ее перераспределение», — отмечает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4135487>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.10.24; В НОЯБРЬСКИЕ ПРАЗДНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПОЯВЯТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

Около 200 дополнительных поездов будут курсировать между российскими городами в ноябрьские праздники. Об этом сообщает Федеральная пассажирская компания.

Дополнительные поезда назначат на наиболее востребованных направлениях: из Москвы в Санкт-Петербург, Брянск, Курск, Старый Оскол, Чебоксары, Казань, Саранск, Смоленск, Киров, Кострому, Рыбинск, Архангельск, Льгов, Пензу, Белгород, Ульяновск, Ижевск, Кинешму, Оренбург, Вологду.

Из Санкт-Петербурга дополнительные рейсы отправятся в Москву, Самару, Ярославль, Кострому, Архангельск, Смоленск, Брянск, Киров, Орел, Курск. Также дополнительные рейсы назначены на маршрутах Екатеринбург - Казань, Архангельск - Карпогоры, Ростов-на-Дону - Кисловодск и Ростов-на-Дону - Адлер.

Уже выкуплено более 650 тысяч билетов на праздничные дни, что на 15% больше, чем в прошлом году. Приобрести билеты на поезда дальнего следования можно в железнодорожных кассах, на **официальном сайте ОАО «РЖД»** и с помощью мобильного приложения «**РЖД Пассажирам**».

Напомним, что в этом году россияне будут отдыхать с 2 по 4 ноября. Выходные приурочены к Дню народного единства, который отмечается 4 ноября. Пиковой датой отправки в путешествия, по данным ФПК, станет 1 ноября, в обратном направлении максимальный пассажиропоток придется на 4 ноября. Всего с 1 по 4 ноября планируется перевезти около 1,2 млн пассажиров, отметили в железнодорожной компании.

<https://rg.ru/2019/10/24/reg-szfo/v-noiabrskie-prazdniki-na-zheleznoj-doroge-poiaviatsia-dopolnitelnye-poezda.html>

ТАСС; 2019.10.24; ПЕРВОЕ В РОССИИ СУДНО С ТЕХНОЛОГИЕЙ БЕЗЭКИПАЖНОГО ВОЖДЕНИЯ СПУСТЯТ НА ВОДУ В 2020 ГОДУ

Средне-Невский судостроительный завод (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) планирует в 2020 году спустить на воду первый в России корабль с технологией безэкипажного судовождения - научно-исследовательское судно «Пионер-М» - для круглогодичной работы в акваториях Черного и Азовского морей. Об этом ТАСС в четверг сообщил гендиректор завода Владимир Середохо.

«Мы сделаем корпус, и дальше достройка завершится в Севастополе. Сейчас просто идет окончательное утверждение проекта. Я думаю, что мы его спустим на воду следующей осенью и потом испытания проведем в следующем году. Мы частично здесь проведем, спустим, проверим, а потом переведем его на достройку», - сказал он.

Проектирование судна «Пионер-М» вели ученые Севастопольского государственного университета на базовой кафедре «Инновационное судостроение и технологии освоения шельфа», созданной ЦКБ «Коралл». Строительство судна будет происходить на трех заводах Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Средне-Невский судостроительный завод выполнит работы по формированию композитного корпуса, созданием надстройки займутся специалисты крымского предприятия «Судокомпозит»,

финальная сборка состоится на Севморзаводе. Длина судна составит 25,7 м, ширина - 9 м, скорость - 10 узлов, водоизмещение - 82 т.

Проект реализуется при поддержке Минобрнауки, ОСК и Агентства стратегических инициатив. Финансирование строительства осуществляется в соответствии с федеральной целевой программой «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы». Индустриальным партнером выступает ОСК, инвестиции в реализацию проекта составляют 300 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7038456>

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СИДОРКОВА ИННА; 2019.10.25; ТРАНССИБИРСКИЙ МАРШРУТ ВЛЕТИТ НОРВЕЖЦАМ В SUPERJET

Что лоукостер Norwegian Air Shuttle получит в обмен на закупку самолетов «Сухого»

Производитель Sukhoi Superjet подписал меморандум с авиакомпанией Norwegian Air о поставке 40 самолетов. В обмен норвежцы предлагают открыть им транссибирский маршрут для полетов из Европы в Азию и дать скидку на оплату полетов.

Зачем европейскому лоукостеру Superjet

Норвежская авиакомпания Norwegian Air Shuttle, которая входит в тройку европейских бюджетных компаний (лоукостеров), заключила с «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) меморандум о поставке 40 самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) с возможностью летать по транссибирскому маршруту. Об этом РБК рассказали два источника, близких к разным сторонам сделки, и источник, знакомый с условиями меморандума.

Согласно документу поставка будет осуществляться в два этапа: на первом предполагается передать в лизинг десять SSJ-100 для аргентинской «дочки» Norwegian Air, а затем еще 30 для головной компании. По словам двух собеседников РБК, взамен перевозчик просит предоставить ему возможность летать по транссибирскому маршруту и скидки на оплату таких полетов (так называемые роялти, их получает «Аэрофлот»). Речь идет о рейсах из Европы в Азию - Китай, Японию, Южную Корею, Индию и на Филиппины. Этот маршрут - кратчайший из Западной Европы в Японию и Юго-Восточную Азию. Экономия на парном рейсе (туда-обратно) при его использовании составляет около четырех-пяти часов, или \$80 тыс.

Norwegian Air несколько лет добивается разрешения на полеты по транссибирскому маршруту, авиакомпания обращалась по этому поводу в правительство Норвегии, но пока безуспешно, сказал РБК источник, близкий к норвежскому лоукостеру. Но для покупки 40 лайнеров SSJ потребовалось бы привлечь значительное финансирование, а авиакомпания, у которой в парке уже есть 170 самолетов Boeing, к этому не прибегала, уточнил он.

В случае одобрения сделка может быть профинансирована лизинговой компанией Arctic Aviation Assets (также дочерняя компания Norwegian), сказал РБК источник с российской стороны, знакомый с деталями меморандума. Средняя каталожная стоимость одного Sukhoi Superjet на 2018 год составляла \$50,5 млн, то есть 40 самолетов могут обойтись в \$2 млрд.

В пресс-службе Norwegian Air отказались от комментариев РБК. В пресс-службе **Минтранса** Норвегии ответили, что не обладают какой-либо информацией о сделке.

Президент ГСС Равиль **Хакимов** отказался от комментариев. РБК направил запросы в пресс-службу российского **Минтранса**, Минпромторга и **Росавиации**.

Если в рамках сделки с ГСС Norwegian Air получит право на полеты по транссибирскому маршруту, это будет очень выгодная сделка для европейской компании, сказал РБК главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Азия - перспективное и мощное направление, в частности, за счет пассажиров из Китая, которые могут приносить Norwegian значительный доход. Однако если рейсы будут осуществляться из Хельсинки, это переманит часть пассажиров из Пулково, предупредил эксперт.

Однако закупки 40 SSJ не вписываются в монофлот Norwegian Air, который сейчас состоит только из самолетов производства Boeing, замечает Гусаров. Это может привести к частичным отказам от закупок либо лишь аренде российских самолетов. К тому же против головной компании производителя SSJ, ПАО «Компания «Сухой», действуют американские санкции. Закупка SSJ у ее «дочки» ГСС в любом случае будет проходить через процедуру комплаенс: риски введения вторичных санкций будут оцениваться норвежцами», - пояснил партнер юридической компании «НАФКО» Павел Иккерт.

Чем SSJ не устраивал иностранные авиакомпании

Официальная презентация SSJ прошла в сентябре 2007 года, первые поставки начались в 2011 году. Объем инвестиций в проект разработки машины составил порядка \$2 млрд, говорил в 2013 году экс-руководитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, контролирует компанию «Гражданские самолеты Сухого», которая выпускает SSJ) Михаил Погосян.

Почти за 10 лет заказчикам было поставлено около 150 самолетов. Крупнейшим эксплуатантом является «Аэрофлот» (до катастрофы в Шереметьево в мае 2019 года у него было 50 лайнеров, сейчас - 49), среди российских авиакомпаний на SSJ также летают «Газпром авиа», «Якутия», «Ямал», «ИрАэро», «Азимут» и «РусДжет». Иностранные клиенты - ирландский перевозчик CityJet, мексиканская Interjet, Королевские ВВС Таиланда и госструктуры Казахстана.

В феврале 2019 года газета «Ведомости» сообщила, что CityJet, единственный европейский эксплуатант SSJ, отказалась от этих самолетов. Тогда в пресс-службе авиакомпании сообщили РБК, что не эксплуатируют лайнер с января. В марте стало известно, что отказаться от эксплуатации российского лайнера может и Interjet. «Уже давно [хотят отказаться], еще с прошлого лета», - говорил тогда собеседник РБК в российском авиапроме. По его словам, компания столкнулась с проблемой послепродажного обслуживания самолетов и двигателей, а также со слишком долгой поставкой запчастей. Позднее гендиректор «Ростеха» (ему перешел контроль над ОАК в октябре 2018 года) Сергей Чемезов в интервью РБК признал наличие у SSJ проблем, связанных с сервисом. «У Superjet есть, конечно, «детские болезни», они обрабатываются и со временем пройдут. Но для уверенной работы нужен спрос», - заявил он.

Если Norwegian Air получит право на полеты по транссибирскому маршруту, это будет очень выгодная сделка для европейской компании, сказал РБК главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Азия - перспективное и мощное направление, в частности, за счет пассажиров из Китая

На чем летает Norwegian Air

Norwegian Air, которая входит в тройку крупнейших европейских лоукостеров, уступая только Ryanair и EasyJet, владеет одним из самых молодых парков воздушных судов в мире - у нее 170 лайнеров Boeing 737 (среднемагистральный) и Boeing 787 Dreamliners (дальнемагистральный). Компания также заказала 18 Boeing 737 MAX, но до сих пор не получила их, так как в марте 2019 года Boeing прекратил поставки после того, как два самолета этой модели потерпели крушение. В 2018 году Norwegian Air перевезла 37 млн пассажиров.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.10.24; ИСТЕКАЕТ СРОК РЕГИСТРАЦИИ БЕСПИЛОТНИКОВ

У владельцев беспилотных летательных аппаратов осталось три дня, чтобы зарегистрировать устройства в **Росавиации**. Срок постановки на учет, определенный постановлением Правительства, истекает 27 октября.

Регистрации подлежат отечественные, иностранные и самодельные дроны массой от 0,25 до 30 килограмм. Пока заявление в Росавиацию возможно подать почтовым отправлением

или принести лично. В марте следующего года служба планирует открыть специальный онлайн-портал для регистрации.

В заявлении о постановке беспилотника на учет нужно указать данные о самом аппарате и об изготовителе, а также контакты и данные владельца беспилотника. К заявлению обязательно нужно приложить фотографию беспилотного аппарата. Подробные требования изложены на сайте федеральной службы.

Требование о регистрации беспилотников вступило в силу 27 сентября. С того момента в **Росавиацию** поступило 3 197 заявлений. Пока служба поставила на учет только 1 562 аппаратов. Еще 31 заявитель получил отказ. Основные причины отказов в постановке на учет: нечитаемые сведения, отсутствие фото беспилотника, отсутствие СНИЛС, отсутствие заявления о постановке на учет, отсутствие даты рождения владельца аппарата, подписание заявления неуполномоченным лицом, сообщили в **Росавиации**.

Для легального запуска беспилотника одной регистрации мало - нужно получить разрешение на использование воздушного пространства. Его можно оформить через портал «Госуслуги». Понятно, что незарегистрированному аппарату «допуск в небо» не дадут. При этом запуск дрона без такого разрешения может стоить гражданину до 50 тысяч рублей - такова сумма штрафа за это нарушение.

<https://www.pnp.ru/social/istekaet-srok-registracii-bespilotnikov.html>

ТАСС; 2019.10.24; В ПРОЕКТЕ НОВОГО АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖА ПРЕДУСМОТРЯТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Концепция нового аэропорта в Воронеже предусматривает перенос автовокзала из центра города ближе к аэропорту и строительство развязок для выезда на федеральную трассу М-4. Об этом журналистам в среду сообщил Сергей Колодяжный, ректор Воронежского технического университета, студенты которого разработали проект.

«Мы туда [к аэропорту] перемещаем автовокзал (из центра города - прим. ТАСС). <...> У нас есть концептуальный проект, <...> вместе с аэропортом, рядом должен находиться автовокзал, к нему нужно скоростной трамвай провести. [Должен быть создан] единый логистический маршрут: выехал на М-4, на Москву, на Ростов - развязка», - сказал Колодяжный, уточнив, что проект презентуют в конце 2019 года.

Ректор отметил, что всего было создано четыре концепции, которые одобрил инвестор - компания «Новпорт». Один из проектов реализуют в Воронеже, остальные три - в других регионах России. Колодяжный добавил, что концепции московских и питерских компаний были отклонены инвестором.

В конце сентября 2019 года губернатор Воронежской области Александр Гусев одобрил проект строительства авиаузла, предложенный компанией «Новпорт». 1 сентября компания почти за 3 млрд рублей приобрела Воронежский аэропорт, она намерена вложить в его развитие около 5 млрд рублей - построить новый пассажирский терминал и почтовый хаб для Центральной России.

Воронежский технический университет является опорным вузом региона, он создан путем слияния Воронежского архитектурно-строительного университета и Воронежского политехнического института.

<https://tass.ru/ekonomika/7038496>

ТАСС; 2019.10.24; МАВРИКИЙ РАССЧИТЫВАЕТ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Маврикий считает важным наладить в скором времени прямое авиасообщение с Россией. Об этом заявил в четверг исполняющий обязанности президента страны Парамасивум Пиллай Вяпури, выступая на заседании саммита Россия - Африка.

«Мы уверены, что особую важность играет свобода воздушных перевозок, поскольку для нас это вопрос связи с соседними странами. Главное, это помогает наладить контакты между людьми. Это возможности для народной дипломатии», - сказал он.

Вяпури отметил, что «Аэрофлот» ведет работу в этом направлении. «Думаю, что нужно развивать прямые перелеты и в другие африканские страны. Это облегчит налаживание туристических связей», - подчеркнул политик.

В Сочи 23 и 24 октября под сопредседательством президентов России и Египта Владимира Путина и Абдель Фаттаха ас-Сиси проходит саммит Россия - Африка. В нем принимают участие представители всех 54 стран континента, 43 из них представлены на высшем уровне. Также в мероприятии задействованы восемь крупных африканских интеграционных объединений и организаций. ТАСС выступает официальным фотохост-агентством саммита.

<https://tass.ru/ekonomika/7040507>

ТАСС; 2019.10.24; ПРЯМОЙ АВИАМАРШРУТ СОЕДИНИТ ХАБАРОВСК И ДУБАЙ ПЕРЕД НОВОГОДНИМИ ПРАЗДНИКАМИ

Прямые авиарейсы соединят в декабре Хабаровск и Дубай (ОАЭ) благодаря новому чартерному направлению. Кроме того, в осенне-зимнем расписании аэропорта Хабаровск появятся новые рейсы в Бангкок и Ташкент, а также пять новых маршрутов в города Дальнего Востока и Сибири, сообщила в четверг пресс-служба международного аэропорта Хабаровск.

«С 27 декабря 2019 года прямые рейсы впервые соединят Хабаровск и ОАЭ. В маршрутной сети аэропорта появится новое чартерное направление - Дубай. Полеты будет выполнять авиакомпания Azur Air на Boeing 767-300 с частотой один рейс в 10 дней», - говорится в сообщении. Сейчас из Хабаровска в Дубай прямых рейсов нет, добраться туда можно с одной или несколькими пересадками, путь в этом случае займет от 17 часов до более 30 часов.

Кроме того, авиакомпания «Сибирь» откроет регулярный рейс в Бангкок, который будет выполняться еженедельно. Авиакомпания «Икар», в свою очередь, в соответствии с меморандумом о стратегическом партнерстве с аэропортом начнет полеты по направлениям из Хабаровска во Владивосток, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Магадан и Иркутск. А авиакомпания «Уральские авиалинии» в зимней навигации, которая продлится с 27 октября 2019 года до 28 марта 2020 года, увеличит количество рейсов в Санкт-Петербург и Екатеринбург до четырех в неделю.

«Всего осенне-зимний период 2019-2020 года авиакомпании будут летать из аэропорта Хабаровск более чем по 40 направлениям», - отмечается в сообщении.

С 22 октября все внутрироссийские рейсы обслуживаются в новом пассажирском терминале внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск. Новый терминал, который строился с весны 2018 года, 4 сентября дистанционно открыл президент РФ Владимир Путин. Площадь терминала - более 27 тыс. кв. м, он почти вдвое больше старого. Терминал может обслуживать 1200 пассажиров в час, это около 3 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7038463>

ТАСС; 2019.10.24; АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ИРКУТСК ВОЗОБНОВИЛИ В ГОРОДЕ ТЫНДА АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Авиаперелеты по маршруту Иркутск - Тында - Иркутск, субсидируемые **Росавиацией**, возобновили в городе Тында Амурской области. Об этом сообщается на сайте регионального правительства.

В декабре 2018 года по маршруту был произведен первый рейс, однако дальнейших полетов не последовало из-за отсутствия субсидирования. Сейчас проблема финансирования решена.

«Авиакомпания «Ангара» открыла продажу билетов по маршруту Иркутск - Тында - Иркутск. Рейс субсидируется **Росавиацией**», - говорится в сообщении.

Стоимость авиабилета в одну сторону - 7 тыс. 110 рублей. Первый рейс Иркутск - Тында запланирован на 29 октября. Полеты будут выполняться по вторникам, время в пути составит 3 часа 30 минут.

Как пояснил ТАСС директор аэропорта Тында Игорь Сальников, сейчас обсуждается вопрос открытия в 2020 году маршрута Иркутск - Тында - Хабаровск и обратно.

<https://tass.ru/sibir-news/7041057>

ТАСС; 2019.10.24; АВИАКОМПАНИЯ «ЮВТ АЭРО» УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ ЯМАЛА В ПЕРМЬ С 27 ОКТЯБРЯ

Российская региональная авиакомпания «ЮВТ Аэро» увеличит количество рейсов из Нового Уренгоя (Ямало-Ненецкий автономный округ) в Пермь с двух до четырех раз в неделю с 27 октября. Об этом в четверг сообщила пресс-служба аэропорта Нового Уренгоя.

На данный момент авиакомпания выполняет полеты в Пермь по вторникам и субботам. Перевозка осуществляется на воздушных судах Bombardier CRJ-200 вместимостью 50 человек. Время в пути составляет 2,5 часа.

«Два дополнительных регулярных рейса из аэропорта Новый Уренгой (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в Пермь открывает авиакомпания «ЮВТ Аэро». Таким образом, частота полетов по данному маршруту увеличится с двух до четырех раз в неделю. Новые рейсы добавляются в расписание крупнейшего авиаузла Ямала с 27 октября» - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, продажа билетов по этому направлению уже открыта на весь зимний сезон. Согласно информации, опубликованной на сайте авиаперевозчика, стоимость билета в одну сторону из Нового Уренгоя в Пермь составляет порядка 6 тыс. рублей. Стоимость билета в обратном направлении - также 6-7 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ural-news/7039121>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.24; «АЭРОФЛОТ» 25 ОКТЯБРЯ ИЗМЕНИТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» 25 октября изменит расписание рейсов в Италию из-за общенациональной забастовки работников транспорта в этой стране, сообщается на сайте перевозчика.

МИД России ранее предупредил россиян о перекрытии улиц и нарушении движения транспорта в Риме из-за забастовки профсоюзов, запланированной 25 октября. Об изменениях в расписании на этот день также сообщали авиакомпании «Россия» и «Победа» (обе входят в группу «Аэрофлот»).

«В связи с проведением в Италии 25 октября 2019 года общенациональной забастовки работников транспорта «Аэрофлот» вносит изменения в расписание рейсов», - говорится в сообщении.

Изменено время вылета рейсов 25 октября на более позднее (указано местное время): SU2418 (московский аэропорт «Шереметьево» - Рим) - 15.25 (вместо 10.20), SU2419 (Рим - «Шереметьево») - 19.25 (14:20), SU2406 («Шереметьево» - Рим) - 16.20 (вместо 11.25), SU2407 (Рим-»Шереметьево») - 20.00 (вместо 15.20), SU2612 («Шереметьево» - Милан) - 14.50 (вместо 11.00), SU2613 (Милан - «Шереметьево») - 18.30 (вместо 14.50).

«Аэрофлот» проводит оперативное оповещение пассажиров указанных рейсов через центр бронирования и информации. Прибывшие на регистрацию будут обеспечены всем необходимым в соответствии с Федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20191024/1560185881.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2019.10.25; РЫБАКИ ЛОВЯТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ; ДЛЯ КОМПАНИЙ РЕЗКО ВЫРОСЛА ЦЕНА НА ТОПЛИВО

С января 2020 года вступят в силу новые требования для рыболовецких судов: им запретят сжигать топливо с массовой долей серы более 0,5%. Это уже привело к росту цен на топливо на 20%. Новые правила и возможное повышение с начала будущего года ставок сборов за вылов водных биоресурсов снизят рентабельность в отрасли, а нагрузка на нее увеличится на 20–25 млрд руб., утверждают рыбопромышленники. Они просят власти пересмотреть планы по повышению сборов. Иначе компании найдут аргументы, чтобы повысить цены на продукцию.

Информация о росте цен на топливо для судов содержится в письме Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) на имя главы Росрыболовства Ильи Шестакова (копия есть у “Ъ”). По требованиям международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), с 1 января 2020 года всем судам в открытой части Мирового океана запрещается сжигать топливо с массовой долей серы более 0,5% (в настоящий момент не более 3,5%). Для Балтийского и Северного морей требования еще строже — не более 0,1%.

Как сообщается в письме, переход на поставки нового топлива уже спровоцировал рост цен в портах Северного рыбохозяйственного бассейна в среднем на 20%.

По подсчетам ВАРПЭ, из-за этого себестоимость добычи рыбы вырастет на 6–7%. По мнению ассоциации, вместе с планами властей повысить ставки сбора за вылов рыбы это приведет к нулевой или отрицательной рентабельности для компаний отрасли.

Управляющий ГК «Доброфлот» Александр Ефремов уверен, что компании компенсируют затраты за счет повышения цены для потребителей. ВАРПЭ просит Илью Шестакова провести совещание и проанализировать экономические и рыночные факторы, которые окажут влияние на отрасль в 2020 году. По словам президента ВАРПЭ Германа Зверева, новые требования увеличат нагрузку на отрасль на 20–25 млрд руб.

Доходы от аукционов по квотам пойдут на строительство судов

В Росрыболовстве не ответили на запрос “Ъ”. В Минсельхозе заявили, что к ним письмо не поступало, заметив, что вопросы топлива относятся к компетенции **Минтранса** и Минэнерго, а вопросы регулирования цен — к ФАС, где “Ъ” сообщили, что службе неизвестно о росте цен. В **Минтрансе** и Минэнерго не ответили на запросы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4135502>

[Вернуться в оглавление](#)