



Ежедневный мониторинг СМИ

01 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.01.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ; СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПРИКАЗ МИНТРАНСА БУДЕТ ОТМЕНЕН В ТЕЧЕНИЕ СУТОК	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.01.11; ПОДШИПНИКИ ПРОВЕРНУЛИСЬ ОБРАТНО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЙ ТИП	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.01.11; ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВОДУ САМОЛЕТОВ В РОССИЙСКИЙ РЕЕСТР ПРОВАЛИЛСЯ; КРУПНЕЙШАЯ ЧАРТЕРНАЯ КОМПАНИЯ РОССИИ AZUR AIR ПЕРЕРЕГИСТРИРОВАЛА С БЕРМУД ТОЛЬКО ОДИН САМОЛЕТ И БОЛЬШЕ НЕ ПЛАНИРУЕТ	6
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.01.11; AZUR AIR НЕ СДЕРЖАЛА ДАННОЕ РОСАВИАЦИИ ОБЕЩАНИЕ ПО РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ; КРУПНЕЙШИЙ ЧАРТЕР РОССИИ ОТКАЗЫВАЕТСЯ РЕГИСТРИРОВАТЬ В СТРАНЕ СВОИ САМОЛЕТЫ. В МАРТЕ ПРОШЛОГО ГОДА АВИАКОМПАНИЯ ЗАЯВЛЯЛА, ЧТО ПЕРЕВЕДЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАРКА В РОССИЙСКИЙ РЕЕСТР	7
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ОФИЦИАЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ В КРЫМ НЕ ПУБЛИКОВАЛОСЬ - КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА	8
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ; 2019.01.11; «ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ УЖЕ ПЕРЕЗРЕЛ»; ГОССЕКРЕТАРЬ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА ГРИГОРИЙ РАПОТА — О НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВЕТКАХ, ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ВИЗ И ЕДИНОЙ БАЗЕ ДНК-ИДЕНТИФИКАЦИИ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ПЕРВЫЕ МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ 21 НОЯБРЯ	11
РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; МИНТРАНС БУДЕТ НАСТАИВАТЬ НА ВЫДЕЛЕНИИ ЕМУ ЧАСТОТ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ	11
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.31; МИНТРАНС ВНОСИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД; ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И СЕГВЕЕВ ВВОДЯТ ЗНАКИ И ЗАПРЕТЫ, ПОЯВЛЯЕТСЯ ЗЕЛЕНАЯ И СИНЯЯ РАЗМЕТКИ	12
КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2019.10.31; САМОКАТЧИКОВ ПРОВЕРЯТ НА ТРЕЗВОСТЬ; КАК БУДУТ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ПЬЯНУЮ ЕЗДУ НА «СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»	13
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ЦЕНА ПРОЕЗДА НА ЛЕГКОВОЙ МАШИНЕ ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА ПО М-11 С НОЯБРЯ СОСТАВИТ 1,8-2 ТЫС. РУБ	14
РИА НОВОСТИ; 2019.10.31; «2 ГОДА В ПРОБКАХ НА ЩЕЛЧКЕ». КОСМОНАВТЫ ПРОСЯТ ПОСТРОИТЬ ДУБЛЕР МАГИСТРАЛИ	15
ПРАЙМ; 2019.10.31; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ О ГИБКОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ РАСЧЕТЫ ПО КОМПЕНСАЦИЯМ АВИАКОМПАНИЯМ ПО ГРУЗИИ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНФИН ИЗУЧИТ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В КОМПЕНСАЦИЯХ ЗА ПОДОРОЖАНИЕ КЕРОСИНА В 2018 Г - СИЛУАНОВ ...	17

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ «АЭРОФЛОТА» В 2020Г МОГУТ БЫТЬ ПРОИНДЕКСИРОВАНЫ НА УРОВЕНЬ ИНФЛЯЦИИ ЗА 2017-18ГГ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МЕХАНИЗМ ВЫДЕЛЕНИЯ «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ ПОКА НЕПОНЯТЕН, ХОДЯТ СЛУХИ ОБ ИХ РАССРОЧКЕ НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ - СЕО ЮТЭЙР.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДЕЛИТЬ АВИАКОМПАНИЯМ 23 МЛРД РУБ. «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ ДО 2020Г, МИНФИН ГОТОВИТ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	19
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.31; МЕДВЕДЕВ РАЗРЕШИЛ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ; СТРОИТЕЛЬСТВО НАЧНЕТСЯ С УЧАСТКА ДО ВЛАДИМИРА И ОБЪЕЗДА КАЗАНИ.....	19
РБК; 2019.10.31; В РЕГИОНАХ ОБЪЯСНИЛИ ДАННЫЕ РОССТАТА О ПЛОХОМ КАЧЕСТВЕ ДОРОГ.....	20
ТАСС; 2019.10.31; ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ ОБЯЖУТ ОТДЫХАТЬ КАЖДЫЕ 4,5 ЧАСА.....	21
ТАСС; 2019.10.31; АЛИХАНОВ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	21
ТАСС; 2019.10.31; КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ЗАВЕРШИЛ ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 Г. РЕМОНТ УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.10.31; ВЛАСТИ КОЛЫМЫ ОБЪЯСНИЛИ НЕНОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ.....	22
ТАСС; 2019.10.31; В НОВОСИБИРСКЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ГЛАВНОЙ УЛИЦЫ ГОРОДА.....	23
ТАСС; 2019.10.31; ДОЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАМ ДОРОГ В ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ НА СТАВРОПОЛЬЕ ВЫРОСЛА ДО 68%.....	23
ТАСС; 2019.10.31; НОВАЯ ДОРОГА В ЮГРЕ ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ПУТЬ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТАМИ РЕГИОНА НА 100 КМ.....	24
ТАСС; 2019.10.31; АССОЦИАЦИЯ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» ВНЕДРИТ БЕЗБУМАЖНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2019.10.31; ВСЕМ ГРУЗОВИКАМ МАССОЙ СВЫШЕ 3,5 ТОННЫ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВЫЕЗД БЕЗ ТАХОГРАФОВ.....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.10.31; ПРИСТЕГНУТЬ НЕПОСЕДУ; АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ И ПЕРЕВОЗЧИКИ ВЗЯЛИ НА КАРАНДАШ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ДЕТЕЙ.....	26
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.11; ИНСПЕКТОРОВ ЗАМЕНЯТ СМАРТФОНЫ; 100 МЛН ЧЕЛОВЕК ТЕПЕРЬ МОГУТ ОФОРМИТЬ МЕЛКИЕ АВАРИИ С ПОМОЩЬЮ ТЕЛЕФОНА.....	28
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.31; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О СОЗДАНИИ РЕЕСТРА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РФ И СЕРБИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА 2020 Г НА ТЕКУЩЕМ УРОВНЕ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ТРАССА ОРЕНБУРГ-ОРСК БУДЕТ ПЕРЕДАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ.....	31
ТАСС; 2019.10.31; СОВРЕМЕННУЮ АВТОТРАССУ ОТКРЫЛИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ НА КУНАШИРЕ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ЧЕЛЯБИНСК НАМЕРЕН В 2020-2024 ГГ ПРИОБРЕСТИ 850 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ.....	32

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСАВТОДОР В СУДЕ ТРЕБУЕТ ПЕРЕКЛАДКИ НЕФТЕПРОВОДА ТРАНСНЕФТИ НА ТРАССЕ ПЕРМЬ-ЕКАТЕРИНБУРГ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3 СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ НА «ЗВЕЗДЕ»	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ПОРТОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ИНВЕСТСБОР ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ В 2020Г - РОСМОРПОРТ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» В КОНЦЕ ДЕКАБРЯ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСАТОМ ЗАВЕРШИЛ I ЭТАП ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ СПГ-ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РЖД ЖДУТ РОСТА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПОРТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА И КАСПИЯ	36
РБК ЖУРНАЛ; АННА ПРОХОРОВА; 2019.01.11; ПУНКТУАЛЬНОСТЬ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА	37
ТАСС; 2019.01.11; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС В БАНГКОК ЗАПУСТИЛИ ИЗ ОБНОВЛЕННОГО АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА	39
ТАСС; 2019.10.31; АВИАКОМПАНИЯ AZUR AIR ОТКРЫЛА РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ НА ОСТРОВ ХАЙНАНЬ	39
ТАСС; 2019.10.31; АВИАКОМПАНИЯ WIZZ AIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В БУДАПЕШТ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; АНА В МАРТЕ 2020Г ПЕРВОЙ ИЗ ЯПОНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ТОКИО	40

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.01.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ; СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПРИКАЗ МИНТРАНСА БУДЕТ ОТМЕНЕН В ТЕЧЕНИЕ СУТОК

Приказ Минтранса об обязательном переводе с 1 января 2021 г. всех грузовых вагонов с традиционных роликовых на кассетные подшипники будет отменен в течение суток. Такое решение было принято в четверг, 31 октября, на совещании у вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака. «Переход на любые технологические новации для частных владельцев вагонного парка может носить только рекомендательный и поэтапный характер», – пояснил представитель Козака. Вопрос не проработан, отметил представитель Акимова: «Не было проведено испытаний, научно-исследовательских работ, подтверждающих технологическую и экономическую необходимость принудительного перевода всех российских вагонов на подшипники кассетного типа». Минтрансу и РЖД поручено провести испытания по использованию кассетных подшипников в типовых вагонах, где стандартно используются роликовые подшипники.

На 1 сентября 2019 г. в России было зарегистрировано 1,15 млн грузовых вагонов, в большинстве из них (около 90%) используются роликовые подшипники. Кассетные изначально используются в вагонах с повышенной грузоподъемностью. Предполагалось, что в 2021 г. при капитальном ремонте будет переведено на кассетные подшипники 104 000 грузовых вагонов (9% парка) и построено 21 000 новых вагонов, а переходный период займет от 10 лет. Желание перевести вагоны на подшипники кассетного типа Минтранс объяснял тем, что кассетные подшипники служат дольше, чем роликовые, такие вагоны реже приходится внепланово ремонтировать. Министерство поддержали РЖД, Минпромторг, объединение вагоностроителей, производители цельнокатаных колес, часть операторов.

Приостановить реализацию приказа и сначала доказать необходимость обязательного применения кассетных подшипников во всех вагонах просили Ассоциация производителей подшипников, Союз операторов железнодорожного транспорта, РСПП, ФАС. Руководитель ФАС Игорь Артемьев отмечал, что это решение создает дискриминационные условия владельцам парка приписки России по сравнению с владельцами вагонов других государств и приведет к удорожанию стоимости перевозки грузов. Кроме того, заводы, которые сейчас выпускают в России кассетные подшипники, работают по лицензионным договорам в формате сборочных цехов из поставляемых комплектующих, что ставит их в зависимость от действий иностранных производителей, указывал Артемьев. РСПП беспокоил неразвитый сервис для обслуживания колес с кассетными подшипниками, невысокая локализация мощностей по их выпуску, риск дефицита подшипников и галопирующего роста цен на них. Крупные владельцы грузовых вагонов предупреждали о риске перевода парка вагонов в юрисдикцию соседних стран.

300 млрд руб.

в такую сумму может обойтись принудительный перевод всех российских грузовых вагонов на кассетные подшипники, по данным ФАС. Схожая оценка у РСПП – 280–320 млрд руб.

«Решение правительства было оперативным, ожидаемо взвешенным и жестким. Минтранс необоснованно поторопился – приказ был принят слишком быстро и без проведения адекватных испытаний и согласования с участниками рынка», – комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Он не исключил, что в

министерстве из-за этой ситуации могут произойти кадровые изменения. Представитель **Акимов** не стал это комментировать.

Представитель **Минтранса** от комментариев отказался. В РЖД на вопросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/31/815243-kassetnie-podshipniki>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.01.11; ПОДШИПНИКИ ПРОВЕРНУЛИСЬ ОБРАТНО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЙ ТИП

Решение о замене подшипников на грузовых вагонах с роликовых на кассетные отменено с той же внезапностью, с которой было принято. Вице-премьеры **Максим Акимов** и **Дмитрий Козак**, как и предполагал “Ъ”, выступили против, а по итогам совещания 31 октября поручили **Минтрансу** в течение суток отозвать приказ, вводящий переход на кассетные подшипники. Также инициирован процесс отмены решения на уровне Совета по железнодорожному транспорту, принявшего его 16 октября. По мнению аналитиков, в отношении **Минтранса** могут «последовать оргвыводы», а отмена решения — хороший знак для отрасли.

Вице-премьеры **Максим Акимов** и **Дмитрий Козак** 31 октября провели совещание, посвященное переводу с 2021 года всех грузовых вагонов РФ на кассетные подшипники вместо роликовых, которые установлены сегодня на 90% парка. По итогам **Минтрансу** было дано поручение в суточный срок признать утратившим силу приказ министерства от 25 октября о принятии к руководству и исполнению итогов 71-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества, объединяющего страны с шириной колеи 1520 мм, в части обязательного монтажа подшипников кассетного типа.

Эту информацию “Ъ” подтвердили представители **Максима Акимова** и **Дмитрия Козака**. «Переход на любые технологические новации для частных владельцев вагонного парка и производителей подшипников может носить только рекомендательный и поэтапный характер,— отметил представитель господина Козака **Илья Джус**.— Это вопрос коммерческой целесообразности и бизнес-моделей самих компаний».

Владимир Токарев, замминистра транспорта, в интервью «Гудку» 21 октября **Владимир Токарев, замминистра транспорта**, в интервью «Гудку» 21 октября

Перевод парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа поддержан **Минпромторгом** и **Минтрансом**, **Росжелдором**, **Ространснадзором**, владельцами инфраструктур, производителями подшипников, вагонов, колес, вагоноремонтными предприятиями, операторами, владеющими третью парка

В сентябре комиссии совета, а в октябре и сам совет одобрили введение обязательного требования об установке с 2021 года на всех грузовых вагонах РФ кассетных подшипников при капремонте с заменой колесной пары (см. “Ъ” от 10 и 13 сентября и от 16 октября). Владельцы подвижного состава были резко против, оценивая свои затраты от этой меры, обоснованность которой они отрицали, в 200–300 млрд руб.

В конце октября они обратились с открытым письмом к первому вице-премьеру **Антону Силуанову**, **Дмитрию Козаку** и **Максиму Акимову** с протестом против этого решения и уведомлением, что в случае его принятия перерегистрируют вагоны в соседние железнодорожные администрации (см. “Ъ” от 23 октября).

Вице-премьеры назначили совещание на 31 октября и, по информации “Ъ”, имели намерение отменить решение о переходе в силу его непрозрачности и слабой аргументированности (см. “Ъ” от 29 октября). Так и оказалось. Помимо отмены приказа **Минтранса**, министерству и **ОАО РЖД** поручено обеспечить внесение в повестку очередного заседания Совета по железнодорожному транспорту вопроса об отмене извещения об изменении руководящего документа по ремонту, где содержится норма о

переходе на кассетные подшипники, и принятие соответствующего решения. Минтранс и ОАО РЖД также поручено максимум за год провести испытания поведения кассетных подшипников при установке их на типовую тележку и сопоставить с роликовыми, публично обсудить результаты с ведомствами и отраслевыми ассоциациями, а при выявлении относительных преимуществ — представить в правительство предложения по стимулированию их использования «посредством применения мер тарифного регулирования, исключив удорожание стоимости перевозки грузов железнодорожным транспортом». В ОАО РЖД отказались от комментариев.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что, если бы решение по замене типа подшипников было принято, по степени воздействия на отрасль оно бы не уступало решению о массовом списании старого парка, принятому в конце 2015 года.

Однако запрет продления срока действия старых вагонов был согласован на всех уровнях, тогда как решение о переводе на кассетные подшипники — хотя по сути своей содержало здравую меру — ни по срокам, ни по качеству обсуждения с рынком не было адекватным и не получило должного согласования с вышестоящими инстанциями. Теперь, полагает господин Бурмистров, в отношении Минтранса могут последовать оргвыводы. По его мнению, отмена решения — очень хороший знак для рынка, сигнализирующий о готовности властей признавать ошибку, принимать на ее счет четкие меры и определять ответственного. «Жаль, что его уже успели согласовать на межгосударственном уровне, и теперь потребуется развернуть вспять и этот процесс», — отмечает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4143311?query=МИНТРАНС>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7068234>

<https://tass.ru/ekonomika/7067758>

<https://1prime.ru/business/20191031/830487956.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4143237>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.01.11; ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ ПО ПЕРЕВОДУ САМОЛЕТОВ В РОССИЙСКИЙ РЕЕСТР ПРОВАЛИЛСЯ; КРУПНЕЙШАЯ ЧАРТЕРНАЯ КОМПАНИЯ РОССИИ AZUR AIR ПЕРЕРЕГИСТРИРОВАЛА С БЕРМУД ТОЛЬКО ОДИН САМОЛЕТ И БОЛЬШЕ НЕ ПЛАНИРУЕТ

Azur Air перевела в Государственный реестр гражданских судов России только один самолет и не планирует переводить остальные, рассказал заместитель гендиректора авиакомпания Павел Терещенко на отраслевом форуме «Крылья будущего».

Azur Air – крупнейшая чартерная авиакомпания в России, аффилирована с турецким туроператором Anex Tour. В ее парке, по данным Росавиации, 29 самолетов Boeing разных моделей, 21 из них – дальнемагистральный. А в январе – сентябре она перевезла 4,5 млн пассажиров.

Росавиация давно выступает за регистрацию иностранных судов отечественных авиакомпаний в российском реестре. Это позволит следить за поддержанием летной годности этих судов именно российскому регулятору, а не иностранным авиавластям. Сейчас из 770 иностранных судов 30 крупнейших авиакомпаний России примерно 700 зарегистрированы на Бермудских островах, по 35 – в Ирландии и России, следует из данных Росавиации и ресурса Flightradar24. За летную годность отвечает страна регистрации. Контроль летной годности – платная услуга. Например, контроль лайнера Boeing 737-800 (самый распространенный в России иностранный тип) Бермудами стоит \$30 000 в год. Цена зависит от массы судна. Бюджет мог бы получать в год около \$50 млн, если бы иностранные лайнеры российских авиакомпаний были зарегистрированы в России, говорил в марте начальник отдела поддержания летной годности Росавиации Артем Даниленко.

В марте 2018 г. Росавиация и Azur Air заявили, что авиакомпания переведет весь свой флот в российский реестр. Перевозчик первым в стране решил в массовом порядке перевести в российский реестр свой флот и к концу 2018 г. обещал зарегистрировать в России 10 лайнеров.

Слова Терещенко подтверждают данные сервиса Flightradar24: в России зарегистрирован один Boeing 767 Azur Air, все остальные лайнеры – по-прежнему на Бермудах.

У компании возникают сложности с поддержанием летной годности даже одного самолета, объяснил Терещенко. Да и поставить этот лайнер в российский реестр удалось лишь потому, что он находится в собственности авиакомпании. Лизинговые компании не разрешили бы это сделать, добавил топ-менеджер.

Представитель Росавиации от комментариев отказался. В феврале 2018 г. регулятор выявил у Azur Air недостатки в поддержании летной годности, на исправление было дано примерно полтора месяца, иначе перевозчику грозила полная остановка. Azur Air пришлось сменить руководство. В марте Росавиация сообщила о намерении перевода в российский реестр лайнеров и сохранении перевозчиком сертификата эксплуатанта.

Место регистрации выбирает владелец судна, в основном это лизинговые компании. Иностранное судно, принадлежащее даже подконтрольным государству компаниям (ГТЛК, «Сбербанк лизингу», «ВТБ лизингу», «ВЭБ лизингу»), зарегистрированы на Бермудах.

Нужно гармонизировать российские правила поддержания летной годности с международными, а также внести поправки в Налоговый и Гражданский кодексы, говорит представитель ГТЛК. Несоответствие российских стандартов правилам, установленным ведущими регуляторами мира, такими как FAA (США) или EASA (Европа), при последующей передаче судна в лизинг за рубеж приведет к падению его рыночной стоимости, добавляет председатель совета директоров «Сбербанк лизинга» Кирилл Царев. Нужны условия, чтобы эксплуатация судна в российском реестре не снижала его стоимости, говорит гендиректор «ВТБ лизинга» Дмитрий Ивантер.

В Минтрансе создана рабочая группа по гармонизации российских правил поддержания летной годности с международными. В нее входят представители авиакомпаний, разработана дорожная карта, рассказал на конференции «Крылья России» заместитель гендиректора S7 Airlines Алексей Овсянников.

Но движение российских авиавластей по этой карте медленное, есть надежда только к 2023 г. выйти на длинную финишную прямую этого процесса, добавил Овсянников. Пока же в вопросе регистрации лайнеров в России лизинговым компаниям даже нечего предложить, нет регламентов технических работ, посетовал он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/31/815267-samoletov-reestr>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.01.11; AZUR AIR НЕ СДЕРЖАЛА ДАННОЕ РОСАВИАЦИИ ОБЕЩАНИЕ ПО РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ; КРУПНЕЙШИЙ ЧАРТЕР РОССИИ ОТКАЗЫВАЕТСЯ РЕГИСТРИРОВАТЬ В СТРАНЕ СВОИ САМОЛЕТЫ. В МАРТЕ ПРОШЛОГО ГОДА АВИАКОМПАНИЯ ЗАЯВЛЯЛА, ЧТО ПЕРЕВЕДЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАРКА В РОССИЙСКИЙ РЕЕСТР

Крупнейший чартерный перевозчик Azur Air приостановил перевод своих самолетов в российский реестр. Об этом в ходе конференции «Крылья Будущего» в Москве рассказал заместитель генерального директора перевозчика Павел Терещенков, передает корреспондент РБК.

По его словам, авиакомпания зарегистрировала в России только один самолет. По данным Flightradar24, это Boeing 767-300. «И больше не планируем», — сказал он. Терещенков пояснил, что лизинговые компании против такого перевода, поэтому перевозчик смог перерегистрировать лайнер, находящийся в собственности Azur Air.

В качестве причины топ-менеджер назвал сложности с поддержанием летной годности лайнеров из российского реестра. В марте прошлого года Росавиация анонсировала, что

Azur Air стала первой авиакомпанией, решившей перевести значительную часть флота иностранного производства в российский реестр.

Представитель авиакомпании Анастасия Матюшина сообщала, что с иностранными лизинговыми компаниями они смогли договориться. РБК направил запрос в пресс-службу авиакомпании, представитель Росавиации от комментариев отказался.

Почему Azur Air приостанавливала полеты

У Росавиации в прошлом году были претензии к Azur Air, в связи с чем ведомство ограничило срок действия сертификата эксплуатанта авиакомпании до 20 марта. Такое решение было принято по итогам проверки, которая выявила «несоответствия и недостатки» в поддержании «летной годности воздушных судов и организации летной работы» перевозчика. Они были сняты после того, как авиакомпания провела кадровые перестановки и заявила, что переведет весь парк самолетов в государственный реестр гражданских воздушных судов.

Какие сложности видят лизинговые компании

Подавляющее большинство иностранных лайнеров в парке российских перевозчиков находятся в реестре Бермудских островов. Поддержание летной годности Бермудами стоит около \$30 тыс в год. Решение о месте регистрации принимает владелец самолета.

По данным гендиректора исследовательской компании «InfoLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, всего в России эксплуатируется более 800 зарубежных самолетов, и только 1% из них зарегистрирован в России. «В иностранной юрисдикции более прозрачные и понятные правила поддержания летной годности. Перевод в наш реестр потенциально снижает для лизинговых компаний ликвидность и стоимость лайнера, дальнейший вывод из реестра при продаже сопряжен с дополнительными затратами и усложняет ремаркетинг», — поясняет эксперт.

В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) сообщили РБК, что поддерживают проект перевода в российский реестр, но рынку необходима гармонизация российских авиационных правил с международными нормами. В ГТЛК также заявили о необходимости изменений в гражданском и налоговом кодексах.

Заместитель гендиректора S7 Алексей Овсянников в ходе конференции рассказал, что по вопросу гармонизации авиационных правил в Минтрансе создана рабочая группа. «Уже разработана дорожная карта, но решения по ней слабые», — признал топ-менеджер. Он подчеркнул, что первые результаты можно будет увидеть только к 2023 году.

«Важно создать такие условия, когда эксплуатация воздушного судна в российском реестре обеспечит те же самые параметры стоимости актива, что и его эксплуатация в иностранном», — говорится в комментарии главы ВТБ-лизинга Дмитрия Ивантера, переданном РБК через представителя.

В России правила технического обслуживания самолетов имеют ряд отличий от норм, установленных ведущими регуляторами мира — FAA (США) или EASA (Европа), подтверждает председатель совета директоров Сбербанк Лизинга Кирилл Царев. Такое несоответствие и ведет к падению рыночной стоимости самолета, заключил он.

<https://www.rbc.ru/business/01/11/2019/5dbb15e39a794773219167c4>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ОФИЦИАЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ В КРЫМ НЕ ПУБЛИКОВАЛОСЬ - КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА

ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь; структура Росжелдора) не публиковала расписание поездов в Крым с материковой части России, которые будут идти по Крымскому мосту.

«Когда будет официальное расписание, оно появится у нас на официальном сайте. У Крымской железной дороги нет страниц в социальных сетях, есть только официальный сайт», - сказали «Интерфаксу» в пресс-службе Крымской желдороги в четверг.

Ряд СМИ, в том числе центральных, опубликовали на этой неделе «официальное расписание» поездов в Крым, ссылаясь на некую страницу Крымской железной дороги в соцсети «ВКонтакте».

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/31/10/2019/5dba92e59a794736251b9933>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ; 2019.01.11; «ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ УЖЕ ПЕРЕЗРЕЛ»; ГОССЕКРЕТАРЬ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА ГРИГОРИЙ РАПОТА — О НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВЕТКАХ, ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ВИЗ И ЕДИНОЙ БАЗЕ ДНК-ИДЕНТИФИКАЦИИ

Когда состоится взаимное признание виз Россией и Белоруссией? В какую сумму может обойтись строительство высокоскоростной магистрали, которая пройдет через Минск и соединит РФ с Европой? Для чего нужны программа «ДНК-идентификация» и создание единой генетической базы граждан двух стран? На эти и другие вопросы «Известий» на XII Евразийском экономическом форуме в Вероне ответил государственный секретарь Союзного государства Григорий Рапота.

Транспортно-гуманитарные проекты

— Недавно руководство «Белорусской железной дороги» и РЖД обсуждали создание рабочей группы по разработке концепции высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Минск–Берлин. Есть ли хотя бы прикидочная оценка проекта — сколько может стоить строительство, каковы объемы предполагаемых перевозок пассажиров, затраты, которые будут нести железные дороги?

— Вопрос строительства высокоскоростных магистралей уже перезрел в Российской Федерации и Союзном государстве в целом при наличии территории, которой обладает Россия, при транзитной роли Беларуси и наличии там логистической инфраструктуры: всё это становится предметом всё более широкого обсуждения. Сюда входят маршруты Москва–Казань, Москва–Санкт-Петербург, Европа–Китай, Владивосток–Европа, Екатеринбург–Челябинск. Самое интересное, что из них только Москва–Санкт-Петербург и Екатеринбург–Челябинск — сугубо внутренние проекты, а остальные ориентированы на перевозку грузов или пассажиров из Европы в Китай, пойдут через Беларусь.

На Форуме регионов летом нынешнего года нам предложили проработать вопрос строительства ВСМ между Санкт-Петербургом и Минском.

Естественно, маршрут будет более обеспечен пассажиропотоком и грузопотоком, если пойдет в Европу. Мы обозначили две конечные точки — два портовых города-побратима Санкт-Петербург и Гамбург. Скоростной поезд «Аллегро» (Allegro), который идет до Хельсинки, дополняет пассажиропоток.

Для высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург–Гамбург будет использоваться выделенная, то есть отдельная, полоса. Сейчас мы договариваемся о финансировании технико-экономического обоснования. С кем, пока не буду говорить. Когда обоснование будет сделано, можно будет назвать цифры, касающиеся рентабельности, общей стоимости. По нашим прикидкам, стоимость может быть около \$30–40 млрд.

— Кто будет финансировать строительство магистрали?

— Особенность этого проекта в том, что мы хотим предложить бизнес-модель, основанную на привлечении главным образом внебюджетных средств. Это должен быть проект на основе корпорации частных предпринимателей, которые будут привлекать деньги от финансовых институтов — фондов, вкладывать собственные деньги. В этом случае проект уж точно будет окупаем в течение определенного времени. Назывались сроки от семи до 12 лет. Истина будет где-то посередине. Еще одна важная особенность проекта в том, что он предназначен и для перевозки грузов.

Мы провели консультации в Российской Федерации и Беларуси с представителями государственной власти, от которых может зависеть принятие решений, с бизнес-

сообществом в Германии и представителями Гамбурга. Поскольку предлагается проложить маршрут через Польшу, будем обязательно советоваться с польскими официальными лицами и бизнес-сообществом. Мы должны учесть интересы всех стран-участниц. Проект сейчас на стадии проработки идеи.

— Немецкий бизнес готов участвовать?

— Немецкий бизнес говорит: «Это хорошо, предполагаем здесь экономику, но надо считать». Техничко-экономическое обоснование должно дать ответ на вопросы и цены, и рентабельности. Одновременно надо до конца убедиться в том, что политически проект положительно воспринимается всеми потенциальными участниками.

— Мы сейчас говорим о маршруте Санкт-Петербург–Минск–Гамбург. А что с дорогой Москва–Минск–Берлин?

— Одно другого не отменяет. Петербург взят, потому что, во-первых, есть на этот счет поручение, а во-вторых, мы исходим из того, что это интересно и для жителей Гамбурга, и для петербуржцев. Это вовсе не отменяет строительства других путей от Москвы. Возможно, Москва–Минск станет частью этого же проекта.

— Пути, которые пойдут из Петербурга и из Москвы, никак не будут пересекаться?

— Если когда-то суждено осуществиться всем планам, Москва, Петербург и Минск, все три столичных города, соединятся в своего рода треугольник, что даст заметный импульс в пространственном развитии территории Союзного государства. Возможно будет это сделать только консолидированными усилиями россиян и белорусов.

— Сколько времени займет дорога от Москвы до Минска?

— Между Москвой и Минском 720 км, при скорости 350 км/ч дорога — чуть более двух часов.

Наши нынешние дороги, к сожалению, не соответствуют научно-техническому уровню XXI века. Возьмите железнодорожный путь от Минска до Санкт-Петербурга. Это одна колея с разъездами на станциях, 14 часов идет поезд.

— Это же XIX век.

— Вы совершенно правы. Надо же нам когда-то ужаснуться этому состоянию и что-то предпринять... Конечно, эту дорогу можно использовать и дальше для грузовых перевозок, может быть, локальных пассажирских, но мы должны уже другими категориями мыслить. Дальше так невозможно.

— Страны станут ближе. А будет ли это доступно рядовому гражданину?

— Это должно быть доступно. Опыт эксплуатации скоростной дороги (хоть и не высокоскоростной, там средняя скорость порядка 170–200 км/ч) весьма обнадеживающий. Время в пути от Москвы до Петербурга — четыре часа, но это выгоднее и по цене, и по времени по сравнению с авиацией. Вы должны ехать до Шереметьево часа полтора, проторчать там час, час лететь и час еще ехать до Петербурга — всего пять часов. Сколько денег тратится, сколько мытарств, а здесь в центре Москвы сели и в центре Санкт-Петербурга вышли, почитали газетку или побродили по интернету четыре часа.

ОАО «Российские железные дороги» поддерживает наш проект. Люди, конечно, не перестанут летать самолетами, но многие переседут на поезд, многие захотят на уикенд съездить в Санкт-Петербург, что сейчас для минчан невозможно, или в Москву смотаться

— по музеям походить или сходить в театр. Да и в Минске россиянам есть что посмотреть. Это совершенно другое качество жизни. Важно отметить, что это не транспортный, а социально-экономический, гуманитарный проект. Транспорт — дело техническое.

<https://iz.ru/937025/elena-loriia/vopros-stroitelstva-vsm-uzhe-perezrel>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ПЕРВЫЕ МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ 21 НОЯБРЯ

Запуск двух маршрутов Московских центральных диаметров (МЦД-1 и МЦД-2) может состояться 21 ноября, сообщила первый **замминистра** транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Анна Кротова.

«МЦД-1 и МЦД-2 «Лобня - Одинцово» и «Нахабино - Подольск» планируются к запуску уже в ноябре 2019 года», - сказала Кротова в четверг журналистам.

Она уточнила, что это может произойти 21 ноября.

Протяженность МЦД-1 составит 52 км, МЦД-2 - 80 км.

Они будут включать 57 станций с 19 пересадками на метро, МЦК (Московское центральное кольцо) и радиальные железнодорожные направления. В перспективе количество станций будет увеличено до 66, а число пересадок - до 27.

После открытия первых двух диаметров планируется запустить еще три: «Зеленоград-Раменское», «Апрелевка-Железнодорожный» и «Пушкино-Домодедово». Как ожидается, все пять диаметров общей протяженностью 375 км со 186 станциями заработают до конца 2024 года.

РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; МИНТРАНС БУДЕТ НАСТАИВАТЬ НА ВЫДЕЛЕНИИ ЕМУ ЧАСТОТ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Минтранс РФ будет настаивать на выделении ему частот для развития беспилотного транспорта в стране, сообщил журналистам **замминистра транспорта РФ Алексей Семенов**.

Издание РБК в октябре сообщало, что **Минтранс** РФ просит выделить новые радиочастоты совместному предприятию структур Игоря Ротенберга, «Ростеха» и АО «ГЛОНАСС», которые нужны для развития системы для беспилотного транспорта, в том числе метро без машинистов. Тема обсуждалась на заседании Госкомиссии по радиочастотам. Речь идет о заявке компании ГЛОНАСС-ТМ: еще год назад она попросила выделить частоты 350-370 МГц для создания сети мобильного широкополосного доступа в интернет по всей стране, но до сих пор ГКРЧ отказывалась рассматривать заявку, уточняло издание. Запрашиваемый ресурс нужен для создания федеральной системы транспортной телематики.

«Мы просили, было распоряжение правительства, мы считаем, что заявка (на получение частот - ред.) была отклонена необоснованно. Да, это частота необходима для дальнейшего развития транспортного комплекса и внедрения беспилотных транспортных систем. Без этой полосы частот мы не сможем развивать беспилотники в РФ, в том числе, на автомобильных трассах.

«В ближайшее время», - сказал он, отвечая на вопрос, планирует ли ведомство направлять допматериалы к заявке. **Семенов** отметил, что **Минтранс** продолжит добиваться выделения частот. **Замминистра** сообщил также, что плотной зоной внедрения системы транспортной телематики станет трасса Европа - Западный Китай, это позволит повысить её транзитный потенциал.

«Единая система транспортной телематики - это полоса частот не для неограниченного круга лиц, а исключительно для применения в сфере транспорта, чтобы она была всегда настолько свободна, чтобы все беспилотные транспортные средства могли без помех пропускной способности этой частоты обеспечивать взаимодействие», - пояснил **замминистра**.

Семенов напомнил также, что сейчас **Минтранс** с «Автодором» ведет работу по созданию умной инфраструктуры для беспилотного транспорта, которая обеспечит взаимодействие среды и высокоавтоматизированных транспортных средств.

<https://ria.ru/20191101/1560469498.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7069473>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.31; МИНТРАНС ВНОСИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД; ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И СЕГВЕЕВ ВВОДЯТ ЗНАКИ И ЗАПРЕТЫ, ПОЯВЛЯЕТСЯ ЗЕЛЕНАЯ И СИНЯЯ РАЗМЕТКИ

Минтранс предлагает ввести в ПДД новый термин — «средства индивидуальной мобильности» (СИМ). Под него попадут электросамокаты, сегвеи, моноколеса, гироскутеры, роликовые коньки и скейтборды. Пользователю СИМ моложе семи лет разрешат ездить по тротуару и пешеходным дорожкам. Если электросамокатом управляет лицо старше 14 лет, то ему разрешат выезжать на край проезжей части при условии, что машины двигаются не быстрее 60 км/ч, а СИМ оборудован тормозом, светоотражателями и фонарем. Вводятся новые дорожные знаки: для обозначения зон, где запрещено пользоваться СИМ, и для обозначения мест зарядки электромобилей. Появляется также новая разметка, в том числе синего цвета для обозначения платных парковочных мест.

Предложения по изменению ПДД размещены **Минтрансом** на regulation.gov.ru. Документ разрабатывался при участии ГИБДД.

Вводится новый термин «Средство индивидуальной мобильности» (СИМ). К таким средствам будут относиться «устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека»: роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства. Велосипеды и инвалидные коляски под понятие СИМ не попадут. Дети возрастом до семи лет, использующие для передвижения СИМ, будут приравнены к пешеходам.

Правила движения для владельцев СИМ изложены **Минтрансом** в текстовом и графическом виде. Основные ограничения, судя по всему, будут привязаны к возрасту пользователя устройства.

Если электросамокатом или другим СИМ пользуется ребенок младше семи лет, то передвигаться можно по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне движения пешеходов), пешеходным зонам. Если электросамокатом или другим СИМ пользуется подросток возрастом от 7 до 14 лет, ему можно ездить по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения велосипедистов). Если электросамокатом или СИМ пользуется лицо старше 14 лет, то оно должно двигаться по велосипедным полосам, велосипедным и велопешеходным дорожкам, проезжей части велосипедных зон. Если такой возможности нет, то можно двигаться по тротуарам и пешеходным дорожкам. Если и этой возможности нет, то можно выехать на обочину.

Допускается выезжать на правый край проезжей части дорог, но только на дорогах со скоростным лимитом 60 км/ч и при условии, что СИМ оборудован электродвигателем, тормозом, звуковым сигналом. Для выезда на проезжую часть у электросамоката должны быть световозвращатели — белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, а также фара белого цвета спереди, которую нужно включать или выключать в сумерках или в темноте. Выезжать на проезжую часть на гироскутере и моноколесе будет запрещено.

Во всех случаях совмещенного движения СИМ с пешеходами максимальная скорость движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, не может превышать 20 км/ч.

Такой же лимит будет действовать при пользовании электросамокатов и моноколес в жилых зонах и во дворах. В случаях «совмещенного движения» велосипедистов и пользователей СИМ с пешеходами у последних будет преимущество.

Разговоры о введении регулирования для владельцев электросамокатов ведутся уже несколько лет на фоне прироста числа пользователей такой техники и популярности сервисов по их прокату. В сети активно обсуждаются видеоролики, как граждане на

самокатах едут наравне с машинами со скоростью 50–70 км/ч. «Устройства индивидуальной мобильности могут развивать скорости выше 35–80 км/час, что становится серьезным источником опасности как для пешеходов, так и для лиц, управляющих такими устройствами», — считают в **Минтрансе**. Текущая редакция ПДД приравнивает пользователей таких устройств к пешеходам, максимальное наказание для которых — 1,5 тыс. руб. за нарушение ПДД в состоянии опьянения. В начале октября “Ъ” рассказывал про разработку поправок, но согласованной версии документа на тот момент не было.

Глава общественной организации «Союз пешеходов» Владимир Соколов назвал предложенное **Минтрансом** решение «разочарованием».

«Ничего не поменяется, все продолжают ездить по тротуарам, как и сейчас, снова будут жертвы столкновений с электросамокатами, — говорит он. — Велодорожек даже в Москве мало, в остальных городах их почти нет. Это не регулирование, это подтверждение статуса-кво. Тем более что ответственности за нарушение этих правил пока нет».

Тем временем в ПДД вносятся и другие изменения.

В частности, запрещается стоянка автомобилей на направляющих островках и островках безопасности. «Для ликвидации хаотичной парковки и обеспечения видимости в подобных местах приходится размещать малые архитектурные формы или бетонные блоки, ухудшающие не только внешний облик города, но и снижающие безопасность движения, особенно в ночное время и в зимний период, — поясняют в **Минтрансе**. — Внесение изменений в ПДД улучшит видимость транспортных средств и обеспечит повышение безопасности движения на пересечениях и пешеходных переходах».

С 1 июня 2021 года предлагается разрешить электромобилям и другим транспортным средствам, работающим на газу, въезжать в зоны, где запрещен проезд транспорта с низким экологическим классом. Знаки, обозначающие такие территории, были введены еще в 2017 году, но до сих пор ни одним регионом не применялись. Поправка предложена **Минтрансом** «в целях решения задач, определенных поручением президента» от 2 мая 2018 года по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива.

Табличку 8.23 «Фотовидеофиксация» **Минтранс** предложил применять самостоятельно. Сейчас допускается ее использование только с другими дорожными знаками. С этой идеей ранее выступала ГИБДД, “Ъ” рассказывал об этом. Для информирования водителей о местах зарядки электромобилей вводится новый знак (табличка) 8.26 «Зарядка электромобилей». Вводятся новые цвета постоянной разметки: белая, желтая, красная, синяя, черная, зеленая. Синей разметкой, судя по материалам **Минтранса**, можно будет обозначать платные парковочные места (бесплатные — белой). Уточняется, что водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся на круговом перекрестке, только при пересечении равнозначных дорог.

Сроки вступления данных изменений пока не определены. Общественное обсуждение поправок закончится в конце ноября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4143199>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/31/10/2019/5dbb3bd49a794781fea285d6>

<https://tass.ru/obschestvo/7068791>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2019.10.31; САМОКАТЧИКОВ ПРОВЕРЯТ НА ТРЕЗВОСТЬ; КАК БУДУТ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ПЬЯНУЮ ЕЗДУ НА «СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»

Минтранс запретит нетрезвым гражданам кататься на самокатах. Ведомство разработало документ, который опубликован на портале нормативно-правовых актов. Он предлагает распространить штрафы за нетрезвое вождение на скейтборды, ролики, электросамокаты, гироскутеры, сигвеи и другие так называемые «средства индивидуальной мобильности».

Сейчас ограничения действуют только на велосипедистов. Какие будут наказания за нетрезвую езду?

Эти вопросы “Ъ FM” обсудил с членом Общественного совета при Минтрансе Натальей Агре: «Сейчас должно сформироваться отношение у тех, кто пользуется такими видами транспорта, что управлять ими в нетрезвом виде просто нельзя, потому что это угрожает здоровью, а также подвергает опасности тех, кто находится вокруг. В рамках проекта обсуждается и то, где люди на самокатах и роликах имеют право кататься, потому что на сегодняшний день фактически их рассматривают как пешеходов, а скорость передвижения может превышать 80 км/ч. В разных странах есть дорожная полиция, контроль также осуществляется обычными гражданами, которые сообщают представителям правопорядка о том, что человек находится в нетрезвом виде.

Рассматривают штрафы в качестве наказания.

Но сейчас также обсуждается сопутствующий момент — это лишение права управления автомобилем, по крайней мере ряд экспертов считает, что это было бы логично. Штраф в 1,5 тыс. руб. кажется несущественным для мегаполисов, но если брать в среднем по стране, то это достаточно серьезный штраф. Если говорить про международный опыт, то очень часто бывает конфискация транспортного средства, включая велосипеды. Я думаю, мы должны приблизиться к такой схеме, потому что на сегодняшний день мы видим, что количество дорожно-транспортных происшествий и вообще происшествий с таким транспортом постоянно растет».

Обозреватель “Ъ FM” Михаил Гуревич — частый пользователь электросамокатов — инициативу не поддержал. По его мнению, снизить число ДТП такие штрафы не помогут: «Наша власть привычно пытается решить любую проблему путем штрафования. В этом нет ничего нового. Мы к этому привыкли и, наверное, удивляемся тому, за что еще не штрафуют. Однако как раз этот пример с гироскутерами и электросамокатами в ноябре-месяце указывает на то, что наша власть, как всегда, запаздывает.

Сезон уже прошел, и, наверное, актуально будет говорить про электросамокаты или гироскутеры в марте или апреле.

А сейчас самое время подумать про санки, лыжи и прочие зимние виды отдыха. Давайте штрафовать людей за то, что они катаются в нетрезвом виде на санках или на тьюбах спускаются с горок, не сдав предварительно анализы крови, не плюнув в алкотестер или тому подобное. Понятное дело, что никакого эффекта это не даст. Это только увеличивает возможности для коррупции как для обычных полицейских, так и для других представителей власти.

Какого-то изменения это не принесет».

Ранее с идеей отбирать водительские удостоверения за пьяную езду на велосипеде выступал депутат Госдумы Виталий Милонов. Если у нарушителя нет прав, его, по задумке парламентария, должны будут несколько лет не допускать до экзамена. Милонов даже предложил свою идею главе МВД Владимиру Колокольцеву. О его реакции пока не известно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4143388?query=МИНТРАНС>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-gotovyat-zapret-na-pyanuyu-ezdu-na-skeitah-2019-10-31/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ЦЕНА ПРОЕЗДА НА ЛЕГКОВОЙ МАШИНЕ ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА ПО М-11 С НОЯБРЯ СОСТАВИТ 1,8-2 ТЫС. РУБ

Стоимость проезда от Москвы до Санкт-Петербурга по новой платной трассе М-11 для легковых автомобилей и мотоциклов с 1 ноября составит 1,82 тыс. руб. в будние дни и 2,02 тыс. руб. - в выходные, следует из новой тарифной сетки госкомпании «Автодор», управляющей трассой.

При использовании транспондера в будни по М-11 можно будет проехать за 1,331 тыс. руб., в выходные - 1,494 тыс. руб.

«Будний тариф действует в рабочие дни - с понедельника по четверг включительно. Тариф выходного дня распространяется на все пятницы, выходные, нерабочие праздничные и предшествующие им предпраздничные дни», - поясняет «Автодор».

Ночной тариф действует в период с 1:00 до 5:59, дневной - с 6:00 до 00:59 следующего дня.

Нововведения не распространяются на головной участок трассы М-11 из Москвы до аэропорта «Шереметьево» (км 15 - км 58), там тарифы устанавливает концессионер. Также изменения пока не коснутся поездок по новым 7-му и 8-му этапам.

Ранее в госкомпании сообщали, что с 1 ноября цена проезда по М-11 составит 2,71 тыс. рублей для грузовиков и 3,98 тыс. рублей для автобусов. При использовании транспондера госкомпании проезд будет стоить для грузовиков 2,106 тыс. руб. (на 22,3% дешевле) и 3,188 тыс. руб. (на 20% дешевле) соответственно.

Для среднегабаритных автомобилей выше 2 м, в том числе с прицепом, пикапов, и минифургонов цена проезда от Москвы до Санкт-Петербурга составит 2,03 тыс. руб., с транспондером «Автодора» - 1,521 тыс. руб. (на 25% дешевле).

Госкомпания сообщала, что движение на всем протяжении платной трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» должно открыться до конца 2019 года.

В настоящее время скоростной режим до 110 км/ч установлен на всех платных участках дороги, кроме обхода Вышнего Волочка (258-334 км), где скорость доведена до 130 км/ч. Планируется поэтапно увеличивать скоростной режим до этого уровня на всех участках дороги.

Строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный в июле 2013 года банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Vinci Concessions S.A.S. 18 ноября 2014 года консорциум заключил с РФ в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участках 543-646 км и 646-684 км общей протяженностью 137,6 км.

В соответствии с концессионным соглашением, консорциум принимает на себя обязательство построить участок автодороги, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по участкам, которые будут переданы компании в долгосрочную аренду.

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/avtodor-podnyal-tseni-na-proezd-po-trasse-Moskva--Sankt-Peterburg-dlya-legkovushek-2019-10-31/>

<https://tass.ru/ekonomika/7067421>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.31; «2 ГОДА В ПРОБКАХ НА ЩЕЛЧКЕ». КОСМОНАВТЫ ПРОСЯТ ПОСТРОИТЬ ДУБЛЕР МАГИСТРАЛИ

Радио Sputnik. Даже космонавты испытывают трудности от загруженности Щелковского шоссе, ведь трасса ведет напрямиком в Звездный городок, подмосковным властям следует задуматься о строительстве дублера магистрали. Об этом сообщает начальник первого управления Центра подготовки космонавтов Валерий Корзун.

Давно известно, что Щелковское шоссе – одна из самых проблемных дорог Подмосковья. В заторе здесь можно простоять несколько часов. От такого трафика страдают не только рядовые автолюбители, но и работники космической индустрии, поскольку шоссе ведет в

Звездный Городок. Космонавты решили подписать петицию о строительстве дублера магистрали.

«С утра пробка в Москву, после обеда – ближе к вечеру – пробка из Москвы. И 25 километров можем передвигаться в течение трех-четырех часов», – заявил Корзун в интервью телеканалу «360».

Его коллега Антон Шкаплеров с иронией признается, что провел 533 дня в невесомости и два года в пробках на Щелчке. Он дополнил, что и космонавты, и жители прилегающих к шоссе населенных пунктов давно ждут дублера, который разгрузит основную магистраль.

«Мечтают, что появится дублер, построенный по современным меркам, который поможет людям прямо из Москвы без остановок, без светофоров доехать как минимум до Щелкова и дальше», – разъяснил в беседе с телеканалом Шкаплеров.

Еще недавно шоссе «стояло» и в районе узенького железнодорожного переезда в Щелкове. В настоящее время через пути ведет эстакада. Тем не менее, проблему она не решила – лишь облегчила движение через ж/д переезд.

«Мы с отрядом космонавтов написали петицию о необходимости постройки дублера. Здесь всего по две полосы в каждую сторону. А из Москвы до МКАДа ведет шесть полос. И сразу чувствуется «горлышко», когда мы пытаемся пересечь МКАД», – подчеркнул космонавт.

Помочь исправить ситуацию сумеет только современный, восьмиполосный, проложенный вне населенных пунктов дублер, уверены космонавты.

Однако для его прокладки потребуется сдвинуть границы национального парка «Лосиный остров». Планируется взять у заповедника 100 гектаров, а взамен них отдать две тысячи.

В феврале прошлого года план с новыми границами «Лосиного острова» вынесли на общественное обсуждение. Из 1727 участников обсуждения 73% высказались «за». На территориях, выделенных для строительства магистрали, нет особо охраняемых растений, в которых нуждаются лоси.

Ранее опубликованный опрос Главного управления социальных коммуникаций Подмосковья показал, что от 72 до 88% жителей Лосино-Петровского, Звездного Городка, Черноголовки, Балашихи и Щелкова недовольны вечными пробками на Щелковском шоссе. Аналогичное количество опрошенных поддержали строительство столь нужного для северо-востока области дублера.

<https://radiosputnik.ria.ru/20191031/1560439391.html>

ПРАЙМ; 2019.10.31; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ О ГИБКОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Минтранс РФ разработал изменения в Федеральные авиационные правила о гибком использовании воздушного пространства, чтобы сократить расход топлива, повысить пропускную способность, а также сократить выбросы углекислого газа в атмосферу, следует из пояснительной записки к проекту постановления правительства, размещенному на портале проектов нормативных правовых актов.

«Внедрение элементов гибкого использования воздушного пространства направлено на экономию авиатоплива, уменьшение времени наработки ресурса на воздушное судно, сокращение рабочего времени экипажа и месячных норм налета, уменьшение выбросов CO₂ в атмосферу», - уточняется в документе.

Кроме того, данный законопроект направлен на внедрение в России навигации, основанной на характеристиках (PBN), а также на переход на использование при полете воздушными судами гражданской авиации давления, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH).

Как поясняется, внедрение PBN повышает пропускную способность и эффективность использования воздушного пространства, а переход на QNH направлен на обеспечение

безопасности полетов, устранение опасных ситуаций при обслуживании воздушного движения пассажирских воздушных судов иностранного производства.

<https://1prime.ru/transport/20191031/830489149.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ РАСЧЕТЫ ПО КОМПЕНСАЦИЯМ АВИАКОМПАНИЯМ ПО ГРУЗИИ

Минтранс РФ подготовил расчеты по компенсациям авиакомпаниям из-за приостановки полетов в Грузию и готов доложить в правительство, окончательного решения по выплатам пока нет, сообщил журналистам замминистра транспорта Александр Юрчик в кулуарах международного авиационного форума «Крылья будущего».

Последние авиарейсы между Россией и Грузией состоялись 7 июля. С 8 июля авиасообщение между странами прекратилось. Минтранс РФ сообщал, что рассмотрит вопрос о компенсациях авиаперевозчикам за прекращение полетов.

«Подсчеты готовы. Методика есть, по ней идет дискуссия. Авиакомпании по-прежнему убеждены, что нужно рассчитывать и упущенную выгоду, и некие косвенные расходы. С нашей точки зрения, мы можем компенсировать авиакомпаниям только прямые убытки. Сейчас вот идут некие мероприятия подготовительные. Мы готовы их доложить в правительство, но пока решения о компенсации за потери Грузии, окончательного решения, как такового нет. Вопрос в процессе обсуждения», - сказал Юрчик, не уточнив объем компенсаций.

«...Руководство приняло решение о приостановке авиасообщения в целях безопасности российских граждан. Я вам напомню, что это было сделано не самопроизвольно, а для безопасности наших граждан. Имеют ли право авиакомпании в этой форсмажорной ситуации на компенсацию - вопрос. С нашей точки зрения, этот вопрос можно рассматривать. Если правительство одобрит это решение и даст команду нам представить необходимые расчеты, они у нас готовы», - добавил замминистра.

<https://ria.ru/20191031/1560432149.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7065760>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНФИН ИЗУЧИТ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В КОМПЕНСАЦИЯХ ЗА ПОДОРОЖАНИЕ КЕРОСИНА В 2018 Г - СИЛУАНОВ

Минфин РФ проанализирует потребности авиакомпаний в компенсациях за подорожание керосина в 2018 году, заявил первый вице-премьер, глава Минфина Антон Силуанов.

«Мы будем прорабатывать, но будем прорабатывать и анализировать потребности, связанные с керосином, потому что там вопросы убытков компаний связаны не столько с керосином, сколько с другими причинами, в том числе сборами аэропортовыми, издержками и так далее, и тому подобное. Там надо еще внутри компаний серьезно покопаться», - сказал Силуанов, отвечая на вопрос, готов ли Минфин выделить авиакомпаниям 23 млрд руб. в этом году, как предлагает Минтранс РФ.

Ранее президент Владимир Путин поручил правительству до 1 ноября компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо, понесенные в 2018 году. В качестве источника субсидии в поручении фигурировал резервный фонд правительства. Минтранс предложил выделить 23 млрд руб., сообщил ранее в четверг замглавы ведомства Александр Юрчик. При этом, по его словам, Минфин готовит свои предложения в рамках соответствующего поручения президента.

«Он (Минфин - ИФ) сейчас готовит свои предложения, возможно, он согласится с нашими предложениями, я этого тоже не исключаю. И тогда, взвесив его предложения и наши, правительство примет решение», - говорил Юрчик.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него подскочили более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7067955>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ «АЭРОФЛОТА» В 2020Г МОГУТ БЫТЬ ПРОИНДЕКСИРОВАНЫ НА УРОВЕНЬ ИНФЛЯЦИИ ЗА 2017-18ГГ

«Плоские» тарифы «Аэрофлота» в 2020 году могут быть проиндексированы на уровень инфляции за 2017-2018 гг., сообщил журналистам замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик.

«Рассматривается (индексация - ИФ), конечно. Если не ошибаюсь, «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) не индексирует эти тарифы с 2017 года, поэтому за это время индексация, наверное, уже двузначная», - сказал Юрчик в кулуарах форума «Крылья будущего» в четверг.

Он также отметил, что сама система «плоских» тарифов «Аэрофлота» требует модернизации.

«Плоский» тариф «Аэрофлота» - инициатива «Аэрофлота» как коммерческой организации. Нужно было поддержать дальневосточников, обеспечить их недорогими билетами для связности с центром страны. Но этот механизм имеет свои плюсы и минусы: он нерыночен, он однозначно убыточен для «Аэрофлота» - и эти убытки нарастают из года в год из-за роста цен на топливо, аэропортовых сборов, владения воздушными судами. Но самая главная его проблема, что он перекрывает возможность выхода на эти линии других авиакомпаний», - сказал замминистра.

«Поэтому абсолютно точно этот механизм требует модернизации, и сейчас об этом идет речь. Произойдет ли это в следующем году или через какое-то время, не могу сказать, но это точно произойдет, над этим сейчас и думает основной акционер (правительство - ИФ)», - заключил Юрчик.

«Плоские», то есть не меняющиеся в течение года тарифы, «Аэрофлот» ввел в 2015 году, в прошлом году к программе присоединилась его дочерняя авиакомпания «Россия». В настоящее время «плоские» тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Тариф «Аэрофлота» в города ДФО и обратно - 25 тыс. руб., «России» - 22 тыс. руб. Это значительно ниже себестоимости этих рейсов, которые не субсидируются государством - убытки от них покрываются за счет более доходных маршрутов «Аэрофлота».

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МЕХАНИЗМ ВЫДЕЛЕНИЯ «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ ПОКА НЕПОНЯТЕН, ХОДЯТ СЛУХИ ОБ ИХ РАССРОЧКЕ НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ - СЕО ЮТЭЙР

Механизм выделения «керосиновых» субсидий авиакомпаниям пока «не очень» понятен, сообщил журналистам гендиректор «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) Андрей Мартиросов.

«Пока не очень (понятен механизм - ИФ). Но мы слышали предложения - про пропорционально внутренним перевозкам - они достаточно разумные. Было бы странно дотировать какие-то международные, в том числе чартерные перевозки», - сказал Мартиросов в кулуарах форума «Крылья будущего» в четверг.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДЕЛИТЬ АВИАКОМПАНИЯМ 23 МЛРД РУБ. «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ ДО 2020Г, МИНФИН ГОТОВИТ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Минтранс РФ предлагает компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на керосин, понесенные в 2018 году, выделив им до конца этого года 23 млрд руб., сообщил замглавы **Минтранса Александр Юрчик**.

«Нами подготовлены предложения, внесены в правительство в виде проекта постановления. Сейчас финансово-экономический блок правительства взвешивает все наши возможности, возможности бюджета», - сказал **Юрчик** журналистам в кулуарах форума «Крылья будущего» в четверг.

Вместе с тем, по его словам, Минфин РФ готовит свои предложения в рамках соответствующего поручения президента **Владимира Путина**.

«Он (Минфин - ИФ) сейчас готовит свои предложения, возможно, он согласится с нашими предложениями, я этого тоже не исключаю. И тогда, взвесив его предложения и наши, правительство примет решение», - добавил **Юрчик**.

«Мы очень рассчитываем на то, что это постановление выйдет в этом году и что денежные средства в том или ином объеме будут выделены в этом году», - сказал **замминистра**.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него возросли более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

Минтранс РФ еще в прошлом году предлагал выделить из бюджета около 23 млрд рублей, которые покрыли бы примерно половину допрасходов авиакомпаний на топливо. Параллельно АЭВТ просила правительство увеличить для перевозчиков сумму налогового вычета из акциза на керосин - с помощью повышения коэффициента с нынешних 2,08 до 3,5. Однако ни то, ни другое решение принято не было.

В июне этого года вопрос резко подорожавшего авиатоплива и, как следствие, аномального роста стоимости авиабилетов в ходе «прямой линии» поднял **Владимир Путин**. Он связал это с отсутствием в обратном акцизе на авиакеросин демпфирующей компоненты, назвав это «явным упущением» и поручив правительству исправить ситуацию. С 1 августа механизм заработал: если индикативная цена керосина на внутреннем рынке превышает 48,3 тыс. руб. за тонну, перевозчики могут претендовать на субсидии из бюджета.

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

В октябре **Минтранс** сообщал, что предлагает снизить индикативную цену с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну. В октябре же президент РФ поручил правительству до 1 ноября компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо за 2018 год.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.31; МЕДВЕДЕВ РАЗРЕШИЛ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ; СТРОИТЕЛЬСТВО НАЧНЕТСЯ С УЧАСТКА ДО ВЛАДИМИРА И ОБЪЕЗДА КАЗАНИ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** окончательно одобрил строительство транспортного мегапроекта – автомобильной дороги Москва – Казань, входящей в международный транспортный коридор Европа – Западный Китай, сообщили «Ведомостям» два человека, близких к транспортному блоку правительства.

Представитель **Медведева** отказался от комментариев, представитель **Минтранса** и курирующего транспорт вице-премьера Максима **Акимова** не ответили на запрос.

Правительство решило, что скоростная трасса Москва – Казань все-таки будет построена, причем полностью. Новую четырехполосную трассу из Москвы до Владимира, как и обход Казани власти намереваются построить до конца 2024 г., а срединный участок – достроить к 2027 г., говорят оба собеседника «Ведомостей».

Международный транспортный коридор проходит от границы с Евросоюзом через Санкт-Петербург и Казань до границы с Казахстаном.

В **комплексный план** развития и модернизации инфраструктуры правительство внесло трассу Москва – Казань в прошлом году, намереваясь к 2024 г. построить новую платную магистраль протяженностью более 700 км и стоимостью 539 млрд руб. Большую часть этих средств предполагалось выделить из федерального бюджета. План был утвержден правительством прошлой осенью, трасса Москва – Казань в нем – один из крупнейших объектов.

Но затем в правительстве обсуждение проекта зашло на новый круг. Минфин предложил обойтись недорогой реконструкцией текущих дорог. Министр экономического развития Максим Орешкин настаивал на необходимости построить до конца 2024 г. новую дорогу Москва – Владимир и частично реконструировать трассу М7 в том же направлении, а трассу из Москвы в Екатеринбург завершить к 2030 г. **Минтранс** предлагал достроить трассу Москва – Казань полностью до конца 2024 г.

То, что новая дорога будет построена, – положительное решение, считает партнер «НЭО Центра» Алексей Ефанов. Хорошо, что начинаются такие крупные геополитические проекты, это поможет использовать выгодное географическое положение, сказал Ефанов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/31/815274-iz-moskvi-v-kazan>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/01/11/2019/5dbb51bc9a79478b625d5a2f>

РБК; 2019.10.31; В РЕГИОНАХ ОБЪЯСНИЛИ ДАННЫЕ РОССТАТА О ПЛОХОМ КАЧЕСТВЕ ДОРОГ

В российских регионах отреагировали на данные Росстата о качестве автомобильных дорог в стране на конец 2018 года. Накануне стал известен рейтинг соответствия дорог требованиям, который составило ведомство.

Как заявили РБК в **минтрансе** Республики Марий Эл, которая оказалась на последнем месте по соответствию дорог нормативам, к нынешнему положению привело длительное недофинансирование отрасли.

«До 2017 года объем выполняемых ремонтных работ составлял не более 10 км в год, а в отдельные периоды данный показатель равнялся нулю», — сообщили в пресс-службе министерства. В период с 2017 по 2019 год в регионе уже отремонтировано около 193 км дорог. Нормативу на конец этого года должно соответствовать 5,16% от общей протяженности магистралей, утверждают в министерстве. Всего до конца 2024 года в Марий Эл планируют отремонтировать 1015 км автомобильных дорог и довести нормативность до 35%. В рейтинге Росстата было указано, что нормативам сейчас соответствуют лишь 1,4% дорог.

В ответе министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области РБК количество дорог, соответствующих нормативу, оценили еще ниже, чем в Росстате, — 9%. Причиной в министерстве также назвали недостаточное финансирование и гораздо большую по протяженности по сравнению с соседними регионами дорожную сеть. Чтобы привести в нормальное состояние все автомагистрали региона, нужно капитально отремонтировать 5111 км дорог на сумму 151,7 млрд руб., сообщили в ведомстве.

С 2017 года по настоящее время в Саратовской области отремонтировано более 755 км дорог. Их нормативность, по прогнозам регионального **минтранса**, к концу 2019-го должна превысить 14%, а к 2024 году — 25%.

В департаменте внутренней и информационной политики правительства Магаданской области (она заняла в отчете Росстата пятое место с конца с показателем в 17%) РБК заявили, что проведенные летом 2019 года исследования показали, что нормативам отвечает 20,3% автодорог.

«Связано это с нехваткой финансирования из федерального бюджета и дефицитом регионального дорожного фонда, объем которого составляет около 800 млн руб. ежегодно», — сказано в ответе.

30 октября Росстат опубликовал статистику качества дорог в регионах по уровню их соответствия нормативам. Хуже всего ситуация в Республике Марий Эл (1,4% от всей протяженности дорожной сети отвечает нормам), Саратовской области (9,9%), Республике Калмыкия (11,8%), Архангельской области (15,4%) и Магаданской области (17%).

В тройку лидеров по качеству дорог вошли Москва (97%), Ханты-Мансийский автономный округ (84,5%) и Ставропольский край (74,9%).

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5dba80289a79472ea379b494>

ТАСС; 2019.10.31; ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ ОБЯЖУТ ОТДЫХАТЬ КАЖДЫЕ 4,5 ЧАСА

С 1 ноября вступит в силу новая версия закона «О безопасности дорожного движения», согласно которой водители автобусов и грузовиков должны находиться за рулем не более 9 часов в сутки и отдыхать каждые 4,5 часа. Об этом сообщает «Коммерсантъ».

Владельцы автобусов и грузовиков массой более 3,5 тонны, будут обязаны установить на них тахографы — специальные устройства для контроля труда и отдыха водителей. Наличие тахографа будут проверять во время техосмотра. Отсутствие устройства влечет за собой штраф порядка 3–5 тыс. рублей. При этом, **Минтранс** определил перечень транспортных средств, владельцы которых не могут не ставить тахографы, в частности речь идет об эвакуаторах, бетономешалках, троллейбусах.

Изменится размер штрафа и за несоблюдение норм времени труда и отдыха. Водителей будут наказывать на сумму 1,5–2 тыс. рублей, должностных лиц – на 7-10 тыс. рублей, для индивидуальных предпринимателей штраф составит 15–25 тыс. рублей, для юрлиц несоблюдение норм обойдется в 20–50 тыс. рублей. Контролировать нормы будут инспекторы **Ространснадзора** и ГИБДД.

По сведениям издания, чтобы закон заработал, требуется внести изменения ПДД и утвердить приказом **Минтранса** механизм оснащения тахографами автомобилей физлиц. Однако на данный момент власти не успели внести изменения в ПДД и соответствующий приказ **Минтранса**.

В **пресс-службе Минтранса** рассказали, что разработка подзаконных актов находится в «высокой степени готовности», а проект изменения ПДД уже направлен в правительство, и его принятие ожидается «в ближайшее время». Новые приказы **Минтранса** находятся на регистрации в Минюсте.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/voditelej-avtobusov-i-gruzovikov-obazut-otdyhat-kazdye-45-casa>

ТАСС; 2019.10.31; АЛИХАНОВ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов доложил президенту РФ Владимиру Путину, как выполняется его поручение по развитию транспортной инфраструктуры региона.

Губернатор рассказал, как идет работа по данному в 2017 году поручению ускорить строительство северного обхода города Калининграда. «Ваше поручение практически выполнено - полтора месяца и мы заканчиваем работы», - сказал он.

Еще одно поручение главы государства касалось обновления проектной документации для продолжения строительства скоростной дороги «Приморское кольцо» до Балтийска. «Первый этап до города Янтарного, как обещали, сделали, сейчас передаем в федеральную собственность, проект от Янтарного до Балтийска будет готов осенью следующего года», - отметил губернатор.

«Почему так долго?», - поинтересовался Путин. «Это очень сложный объект, там очень много вопросов, связанных с землей, Министерством обороны, там есть магистральные газопроводы, сети», - пояснил руководитель области.

<https://tass.ru/v-strane/7067993>

ТАСС; 2019.10.31; КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ЗАВЕРШИЛ ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 Г. РЕМОНТ УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ

Ремонт улиц по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, запланированный на 2019 год, полностью завершен в Комсомольске-на-Амуре, сообщила в четверг пресс-служба правительства Хабаровского края. Самым крупным объектом стал проспект Первостроителей, на который было выделено более 139 млн рублей.

«На участке от Аллеи Труда до железнодорожного вокзала, общей протяженностью около 2,2 км, уложено два слоя нового асфальта с использованием геосетки. Нанесена дорожная разметка, установлены новые бордюры, отремонтированы тротуары, оборудованы дорожные знаки и новые автобусные остановки», - сообщили в пресс-службе.

Кроме того, здесь установили систему видеофиксации, привели в порядок инженерные коммуникации. Эту магистраль ввели в эксплуатацию еще в середине 80-х годов, и с тех пор здесь проводили только ямочный ремонт.

Помимо проспекта, в городе отремонтировали еще 20 дорог протяженностью более 22 километров, стоимость работ превысила 370 млн рублей. Всего в Хабаровской и Комсомольской агломерациях было законтрактовано 111 объектов, это более 100 километров автодорог, общий объем финансирования на 2019 год составляет порядка 2,6 млрд рублей.

«Планируется, что до 2024 года на повышение качества дорожной инфраструктуры региону выделят более 23 млрд рублей. На эти деньги планируется привести в нормативное состояние более 300 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, а также более 400 км дорог в Хабаровской городской агломерации и более 170 км - в Комсомольской», - сказал **министр транспорта** и дорожного хозяйства края Валерий Немытов, слова которого процитировала пресс-служба.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/komsomolsk-na-amure-zaversil-zaplanirovannyj-na-2019-g-remont-ulic-po-nacproektu>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.31; ВЛАСТИ КОЛЫМЫ ОБЪЯСНИЛИ НЕНОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ

Людмила Щербакова. Ненормативное состояние дорог Магаданской области объясняется нехваткой финансирования, при этом долгое время на Колыме предпочитали замалчивать проблему, предоставляя недостоверные сведения о состоянии трасс, прокомментировал РИА Новости представитель правительства региона низкий дорожный рейтинг Колымы.

Ранее RT, ссылаясь на данные Росстата, сообщил, что в 2018 году меньше всего соответствовали нормативным требованиям автодороги в Марий Эл (1,4%), Саратовской области (9,9%), Калмыкии (11,8%), Архангельской (15,1%) и Магаданской (17%) областях.

«Ранее показатель нормативности дорог Магаданской области был установлен на уровне 70%, что отражено и в паспорте национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По факту этот показатель не превышает 20,3%, что подтвердила приборно-инструментальная диагностика... Мобильная лаборатория провела глубокую диагностику 1164 километров муниципальных трасс Колымы. Общее состояние дорог в регионе связано с острой нехваткой финансирования из федерального бюджета и дефицитом регионального дорожного фонда, объём которого ежегодно составляет около 800 миллионов рублей», - сообщил собеседник агентства.

Он добавил, что региональный **минтранс** сформировал программу дорожных работ до 2024 года по приведению региональных дорог в нормативное состояние.

Минтранс региона совместно с филиалом Упрдор «Виллой» составили программу работ по федеральной трассе Р-504 «Колыма» стоимостью 82 миллиарда рублей. Предложения направили президенту страны. По итогам заседания президиума Госсовета, прошедшего в сентябре во Владивостоке, глава государства поручил до 1 марта 2020 года правительству РФ совместно с правительствами Магаданской области и Якутии представить предложения по установлению устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью.

<https://ria.ru/20191031/1560426795.html>

ТАСС; 2019.10.31; В НОВОСИБИРСКЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ГЛАВНОЙ УЛИЦЫ ГОРОДА

Специалисты завершили ремонт главной улицы Новосибирска, который длился три года. На Красном проспекте обновили асфальт и тротуарную плитку, заменили остановочные павильоны и отремонтировали светофоры, сообщает пресс-служба правительства Новосибирской области.

«Все, что запланировано в проекте, подрядчик выполнил, и сегодня можно сказать, что капитальный ремонт главной улицы Новосибирска, который начался в 2017 году, завершился. За три года отремонтировано без малого 7 км дороги», - приводятся в сообщении слова заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства региона Сергея Ставицкого.

В 2019 году работы проводились по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на участке протяженностью 1 км от улицы Максима Горького до улицы Колыванской. Было обновлено дорожное покрытие, уложена новая тротуарная плитка с бетонной основой и противоскользящим мраморным напылением, которая устойчива к морозам и перепадам температур. Также заменены четыре остановочных павильона, установлены пешеходные ограждения и камеры контроля перекрестков.

Кроме того, были реконструированы светофоры и обустроены новые. В частности, для снижения загруженности дороги пешеходные светофоры оснастили кнопкой вызова зеленого сигнала. Также были обустроены парковочные места и подъездные карманы, сделан пандус в районе детской больницы. Общая стоимость работ в 2019 году составила около 242 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novosibirske-zaversili-remont-glavnoj-ulicy-goroda>

ТАСС; 2019.10.31; ДОЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАМ ДОРОГ В ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ НА СТАВРОПОЛЬЕ ВЫРОСЛА ДО 68%

Работа в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволила увеличить в 2019 году долю дорог Ставропольской агломерации, соответствующих нормативам, до 68%, это на 6% больше, чем в прошлом году, сообщил ТАСС министр дорожного хозяйства и транспорта края Евгений Штепа.

«Что касается Ставропольской агломерации, то на сегодняшний день [доля дорог в нормативном состоянии <...> выросла с 62% до 68%. Но впереди у нас еще очень много дел, которые предстоит сделать до 2024 года. Ставропольскому краю поставлены очень серьезные задачи, а именно - доведение до 80% нормативности по региональным дорогам, и 89,4% внутри Ставропольской агломерации», - сказал он.

В 2019 году в регионе привели в нормативное состояние порядка 111 км дорог, из них 89 км муниципальных и 23 км региональных. «Это говорит о том, что дороги не просто качественно выполнены, они обустроены по всем требованиям безопасности дорожного движения <...>. В настоящий момент автомобильный транспорт является самым доступным, поэтому наша задача - повысить нормативность, чтобы люди комфортно и безопасно передвигались по территории Ставропольского края», - отметил Штепа.

Основные дороги края являются транзитными для автомобильного потока. «Мы понимаем, что в течение года происходит износ дорог, прибывает большое количество дополнительного автотранспорта. Край, в основном, является транзитным, поскольку находится между республиками Северного Кавказа и Юга России, плюс через край идут транзиты из Астрахани, Калмыкии, Волгограда, значительный туристический поток, поэтому мы должны сделать все, чтобы иметь высокую нормативность и качество автомобильных дорог», - пояснил министр.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dola-sootvetstvuisih-normam-dorog-v-gorodskoj-aglomeracii-na-stavropole-vyroslo-do-68>

ТАСС; 2019.10.31; НОВАЯ ДОРОГА В ЮГРЕ ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ПУТЬ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТАМИ РЕГИОНА НА 100 КМ

Новую трассу протяженностью более 45 км построили между поселками Коммунистический и Уньюган в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Она позволит жителям удаленных поселений быстрее добираться до крупных городов региона, сообщил ТАСС в четверг замдиректора департамента дорожного хозяйства и транспорта Югры Андрей Новиков.

Поселки Коммунистический и Уньюган располагаются на северо-западе Югры. В них проживают около 6 тыс. человек.

«В Югре построена новая дорога между поселками Коммунистический и Уньюган протяженностью 45,2 км. Теперь жители поселков смогут быстрее добраться до крупных населенных пунктов автономного округа. <...> Возведение трассы шло в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сейчас дорога полностью готова», - сказал собеседник агентства.

По его словам, дорога также позволит сократить путь водителям при завозе грузов из Свердловской области на север Югры. «Теперь путь из города Советского до города Нягани сокращается на 100 км. Это важно для водителей, которые едут с грузом из Екатеринбурга и Свердловской области в Нягань и далее на север Югры. Теперь им ехать на эти 100 км меньше», - добавил он.

Как пояснили ТАСС в департаменте общественных и внешних связей, на строительство дороги было направлено более 4,8 млрд рублей. Работы велись с мая 2017 года по октябрь 2019 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novaa-doroga-v-ugre-pozvolit-sokratit-put-mezdu-municipalitetami-regiona-na-100-km>

ТАСС; 2019.10.31; АССОЦИАЦИЯ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» ВНЕДРИТ БЕЗБУМАЖНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Безбумажное оформление перевозок грузов по России будет доступно уже в следующем году. Это станет возможно благодаря внедрению логистических сервисов на основе

единой цифровой платформы транспортного комплекса (ЦПТК) рассказал portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Антон Замков.

Как отметил Антон Замков, ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» планирует в следующем году запуск логистических сервисов на основе создаваемой Минтрансом России единой цифровой платформы транспортного комплекса (ЦПТК). «Речь идет о создании единой цифровой транспортной логистической среды (ЕЦТЛС) на основе интеграции платформенных решений участников отрасли и государства», - пояснил Замков.

Госплатформа будет выступать гарантом соблюдения стандартов, сохранности и юридической значимости данных, транзакций, их достоверности. А бизнес-часть системы выступит как расширение для единого процесса документооборота и ускорения перевозок.

ЕЦТЛС будет работать на принципах одного окна и позволит объединить всех участников перевозок любых видов: морских, железнодорожных, автомобильных, говорит Замков. Сейчас все они оформляют бумажные документы в разных форматах, под разные требования таможи, железнодорожников, перевозчиков и других контролеров.

В результате бумажный документооборот сегодня одна из двух основных проблем, тормозящих развитие транспортной отрасли. «Первая – узкие места на инфраструктуре, и расширять их и долго и дорого. А вот вопрос с документооборотом мы можем решить, - говорит Замков. - Бывает так, что контейнер у нас 7 дней едет от восточной границы до западной и 7 дней стоит, на погранпереходах, на перегрузках, на оформлении».

Другой реальный случай: транзитный груз из Китая прилетел в Шереметьево и должен был улететь дальше из Домодедово, потребовалось четыре дня и оформление около 40 документов. «Если документооборот сделать электронным ничего из этого будет не нужно, груз приехал и уехал, а все оформление проходит в единой системе», - отметил Замков.

Внедрение такой системы потребует не столько финансовых вложений, сколько регуляторных решений, отмечает Замков. «Все технологии уже разработаны и компаниями на определенных этапах применяются. Задача в том, чтобы отрасль пришла к единым стандартам и подходам работы с данными. Решить ее должен регулятор и создаваемая государственная ЦПТК», - отметил он.

Технические решения уже апробированы на пилотном маршруте доставки грузов из Санкт-Петербурга в Тулу. Пришедший в порт груз в контейнере с электронной пломбой прошел логистический хаб, таможню, перевозку по ж/д, перегрузку на автотранспорт и доставку получателю без оформления бумажных документов с онлайн мониторингом всех этапов через ЕЦТЛС.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/associacia-cifrovoj-transport-i-logistika-vnedrit-bezbumaznoe-oformlenie-perevozok>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2019.10.31; ВСЕМ ГРУЗОВИКАМ МАССОЙ СВЫШЕ 3,5 ТОННЫ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВЫЕЗД БЕЗ ТАХОГРАФОВ

По оценкам экспертов, нововведение коснется примерно 70% участников рынка автоперевозок - всех тех, кто работает «частным образом», не оформляя себя как индивидуальный предприниматель. Для ИП и организаций такое требование действовало и раньше.

Тахографы нужны для контроля безопасности движения. Эти устройства непрерывно регистрируют скорость и маршрут автомобиля, время работы и отдыха водителя. Все данные записываются на карту памяти в автономном режиме, то есть стереть или исправить их нельзя. Все попытки остановить регистрацию показаний или подправить

итоговый отчет отразятся в памяти устройства. Получить доступ к данным могут только специалисты, имеющие специальный ключ.

В России пока мало значения придают безопасности перевозок. Так, в зарубежных странах было бы сложно заставить водителя продолжать движение после окончания рабочего дня, но у нас в стране таких случаев немало, что приводит к росту числа аварий, объяснили «РГ» в **Ространснадзоре** необходимость тахографов.

Внедрение тахографов должно привести к снижению аварийности. «Дальнобойщики работают на износ, водят каждый день, а контроля за их состоянием нет», - говорит завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников. С помощью тахографа удастся контролировать не только режим работы и отдыха, но и манеру езды. Вот только затраты на оснащение машин тахографами все же скажутся на конечной цене перевозимых товаров, замечает эксперт.

«Установка тахографа для владельцев грузовиков - весьма накладное мероприятие», - рассказывает «РГ» председатель Объединения перевозчиков России Сергей Владимиров. По его оценке, вместе с оформлением всех необходимых документов нужно будет потратить 50-60 тысяч рублей, что сопоставимо с месячным доходом перевозчика.

При этом также с 1 ноября штрафы за отсутствие тахографа вырастут. Для водителей они составят 3-5 тысяч рублей, для должностных лиц, выпустивших на линию такой транспорт, - 7-10 тысяч, ИП заплатят 15-25 тысяч, организации - 20-50. До этого штрафы за отсутствие тахографа для граждан составляли от 1 до 3 тысяч рублей, для должностных лиц - от 5 до 10 тысяч рублей.

Также с ноября поднимутся штрафы за нарушение водителем режима труда и отдыха: с 1-3 тысяч рублей до 1,5-2 тысяч для самих водителей, до 10 тысяч для должностных лиц, до 25 тысяч с ИП, а с организации - до 50 тысяч рублей.

Оштрафовать могут и за неправильно установленный тахограф. Поэтому прибор нужно устанавливать в компании, имеющей на это полномочия, пояснили «РГ» в Федерации автовладельцев России. Такие организации обладают лицензией на оснащение транспортных средств тахографами и лицензией ФСБ, дающей право на работу с криптографической защитой информации. Сам прибор должен пройти поверку и содержать пломбу.

<https://rg.ru/2019/10/31/gruzovikam-massoj-svyshe-35-tonny-s-1-noiabria-zapretiat-vyezd-bez-tahografov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.10.31; ПРИСТЕГНУТЬ НЕПОСЕДУ; АВОПРОИЗВОДИТЕЛИ И ПЕРЕВОЗЧИКИ ВЗЯЛИ НА КАРАНДАШ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ДЕТЕЙ

С октября этого года ужесточились правила организованных перевозок детей в автобусах. Ведущие автопроизводители уже учли новые тонкости рынка в стратегии развития бизнеса.

Новое постановление правительства РФ, вносящее изменения в Правила организованной перевозки группы детей автобусами, определяет требования как к организаторам поездок, так и к сопровождающим лицам и перевозчикам. Как пояснили в МВД России, все автобусы, перевозящие группы детей, должны быть оборудованы ремнями безопасности, а юные пассажиры во время поездки должны быть ими пристегнуты. Ранее аналогичные требования предъявлялись лишь во время междугородних перевозок детей, на пригородные и городские поездки это правило не распространялось.

Нововведения не относятся к школьным автобусам, поскольку школьный автобус, даже если он перевозит только детей, является маршрутным транспортным средством. А согласно действующим ПДД, организованная перевозка группы детей, к которой и применяются особые правила, в том числе с 1 октября 2019 года, осуществляется на автобусах, не относящихся к маршрутным. За нарушения правил перевозки группы детей

по-прежнему предусмотрены достаточно существенные наказания. Так, в случае, если автобус не соответствует правилам, отсутствует договор фрахтования, либо водитель не соответствует обязанностям, следует без программы маршрута, сопровождающего или без списка детей, ему будет вменен штраф в размере 3 тысяч рублей. Для должностных и юридических лиц сумма составит 25 и 100 тысяч соответственно.

Требования к самим автобусам, перевозящим детей, сводятся к тому, что они должны находиться в исправном состоянии и иметь допуск к участию в перевозке детей и дорожному движению в целом, оснащены тахографом, а также российской спутниковой системой навигации. С июля 2020 года такие ТС должны быть не старше 10 лет. Ранее требования к году выпуска автобуса касались отдельных категорий и регионов. Новым здесь также становится требование об оборудовании автобуса ремнями безопасности для детей.

В Госавтоинспекции отмечают, что вступившее в силу «детское» постановление упрощает организацию перевозок, а сами нововведения направлены на повышение безопасности таких перевозок и упрощение процедуры их оформления. Напомним, что на федеральном и региональном уровнях сегодня реализуются мероприятия федерального проекта «Безопасность дорожного движения». В соответствии с целевыми показателями проекта уровень смертности к 2024 году должен быть снижен в 3,5 раза до показателя, не превышающего 4 погибших в ДТП на 100 тысяч населения. Особое внимание в федеральном проекте уделяется перевозкам детей.

Автопроизводители заявляют о готовности соответствовать всем необходимым требованиям. Как подчеркнули в компании IVECO, указанные изменения в комплексе преследуют одну понятную цель, которая заключается в повышении безопасности перевозок детей и снижении аварийности.

Что касается конкретного требования об ограничении максимального «возраста» автобусов, то для производителей техники это безусловное благо, поскольку, очевидно, повысится спрос на их продукцию.

Но это, конечно же, не самоцель, поскольку, повторимся, новые правила в первую очередь должны сделать перевозки детей более безопасными. Однако именно этим могут быть вызваны определенные сложности. Возьмем, к примеру, финансовый аспект - любой качественный (читай - безопасный) продукт предполагает значительные затраты как на стадии проектирования, так и на стадии испытаний. Компания IVECO, будучи одним из крупнейших производителей решений для пассажирских перевозок, просто не может себе это сейчас позволить, хотя постоянно инвестирует в безопасность собственных транспортных средств, и производит машины, подходящие для перевозок детей, например, модели Crossway и Daily.

«Если говорить об организованной перевозке групп детей, то мы заказываем и реализуем в основном только новые автобусы. Автобусы с пробегом поставляются только по запросу клиента и под конкретную задачу. В этой связи реализация постановления правительства не вызывает трудностей, и у нас нет необходимости менять свою стратегию. Кроме того, мы поддерживаем ограничение предельного возраста эксплуатации ТС, это способствует своевременному обновлению парка и укрепляет безопасность на дорогах, что крайне актуально для России», - рассказали «РГ» в компании MAN.

Стоит отметить, что такая рыночная ниша, как пассажирские автобусные перевозки детей организованными группами, развивается довольно стабильно. Ежедневно в России в среднем осуществляется около 1300 организованных перевозок групп детей. При этом новые требования к году выпуска автобусов, предназначенных для детских перевозок, в определенной степени могут стать некоторым стимулом для обновления парка. Так, по данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», в сентябре 2019 года объем рынка новых автобусов в России составил 1233 единицы. Это на 28,6 процента больше, чем годом ранее. Первенство на рынке удерживает отечественный ПАЗ, на долю которого

пришлось 57 процентов выпуска, или 706 экземпляров. Второе место принадлежит российскому бренду ЛиАЗ, реализация которого в первый месяц осени выросла в 3 раза, до 205 единиц. На третьей строчке расположился НефАЗ (87 штук; +85 процентов). Больше всех новых автобусов закупила Москва, на втором месте расположился Краснодарский край, на третьем - Башкортостан, где реализация новых автобусов в минувшем сентябре в 10 раз превысила прошлогодние цифры. Эксперты отмечают, что за 9 месяцев с начала года продажи в этом сегменте тоже выросли - на 9 процентов, до 9,8 тысячи единиц. Тем временем в автобусном парке России насчитывается почти 50 тысяч машин еще советского производства. На начало года их доля составляла 12 процентов от всего автобусного парка страны.

Очевидно, что реализация федеральных проектов в сфере дорожной деятельности, повышение эффективности надзора за деятельностью владельцев дорог и транспортных средств, совершенствование управления, а также форм и методов контроля за соблюдением участниками дорожного движения требований и норм законодательства будут способствовать не только повышению уровня безопасности на дорогах страны, но и обновлению парка ТС.

Комментарий

Григорий Микрюков, начальник управления отраслей экономики Аналитического центра при правительстве РФ:

- Обновление парка техники через запрет использования «старых» транспортных средств действенная, но достаточно жесткая мера. И перед ее применением необходимо взвесить плюсы и минусы для всех участников. Очевидно, что производители автобусов в краткосрочном периоде выиграют. При этом, учитывая высокую конкуренцию со стороны китайских производителей, российские заводы могут и не получить ожидаемого роста спроса на свою продукцию. При этом перевозчики будут вынуждены понести дополнительные издержки, которые в свою очередь постараются переложить на потребителей. В случае замены автобусов, находящихся на балансе бюджетных организаций, это означает либо отказ от использования старых автобусов, либо дополнительные бюджетные расходы.

В целом парк автобусов в России довольно старый, обновлять его желательно, в том числе с учетом новых экологических и технологических требований.

Субсидирование покупки автобусов для социальных перевозок коммерческим организациям малоэффективно - здесь возможны злоупотребления. Более логичным выглядит субсидирование тарифов при выполнении перевозчиками определенных требований в части характера перевозок и используемой для этого техники.

<https://rg.ru/2019/10/31/avtoproizvoditeli-i-perevozchiki-uchli-izmeneniia-pravil-perevozok-detej.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.11; ИНСПЕКТОРОВ ЗАМЕНЯТ СМАРТФОНЫ; 100 МЛН ЧЕЛОВЕК ТЕПЕРЬ МОГУТ ОФОРМИТЬ МЕЛКИЕ АВАРИИ С ПОМОЩЬЮ ТЕЛЕФОНА

С 1 ноября автовладельцы смогут оформить мелкую аварию в электронном виде без вызова сотрудников ГИБДД: запускается новое мобильное приложение «Помощник ОСАГО», которое будет доступно для 100 млн пользователей портала госуслуг. Программа заработает пока только в пяти регионах, в том числе в Москве, Подмосковье и Санкт-Петербурге. В стрессовой ситуации приложением воспользоваться будет непросто, отмечают эксперты.

Мобильное приложение «Помощник ОСАГО», позволяющее оформить электронный европротокол, для пользователей будет доступно с 1 ноября, рассказали в Российском союзе автостраховщиков (РСА). Программа позволяет новым способом оформить мелкую

аварию без пострадавших, в которой задействовано не более двух машин, а между участниками ДТП нет разногласий об обстоятельствах происшествия.

Приложение будет доступно пользователям портала госуслуг (их около 100 млн человек). Если произошло столкновение, выполнены все условия для европротокола, авария оформляется с помощью смартфона одного из водителей. Данные участников приложение получит автоматически из системы госуслуг и от РСА. Остается сфотографировать повреждения автомобилей и заполнить поля в электронном извещении. Схему ДТП, однако, нужно зарисовать на бумаге, затем сфотографировать с помощью приложения. Сформированный черновик извещения о ДТП должен подтвердить другой участник ДТП. Приложение сгенерирует на экране QR-код и переходит, авторизовавшись, на портал госуслуг. Далее нужно согласиться или отклонить извещение, для того чтобы внести исправления (на это есть одна попытка). Если все правильно, на телефон придет уведомление, после чего участники ДТП могут разъезжаться.

На оформление уйдет не более 15 минут, говорят в РСА.

Приложение в какой-то момент предложит опцию: сфотографировать повреждения или обойтись без фото. При наличии снимков можно рассчитывать на компенсацию ущерба в размере 400 тыс. руб., без них лимит составит 100 тыс. руб. Пока оформить аварию новым способом можно будет только в Москве, Петербурге, Подмоскowie, Ленинградской области. В последний момент к проекту присоединился Татарстан, говорит источник «Ъ» в президиуме РСА. Приложением может воспользоваться любой гражданин РФ независимо от регистрации и места жительства, если попал в аварию на территории этих субъектов.

Приложение существенно облегчит жизнь российским автомобилистам, уверен президент РСА Игорь Юргенс. Суперсервис работает пока в тестовом режиме, пояснил «Ъ» **замминистра** цифрового развития Максим Паршин, «будем дорабатывать его с учетом пожеланий и замечаний пользователей». Ориентировочно в 2021 году приложение начнет работать на территории всей страны. В ближайшее время будет реализован также программный конструктор аварий: схемы ДТП не надо будет рисовать на бумаге. Позже появится опция оформления ДТП с помощью двух смартфонов. По данным РСА, сейчас около 50% всех регистрируемых страховщиками аварий оформляются без инспекторов.

«Думаю, в спокойной обстановке люди смогут разобраться с этим приложением,— считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.— А вот в условиях стрессовой ситуации, когда произошло ДТП, ты стоишь на МКАД, мимо тебя проносятся машины на скорости 100 км/ч, могут возникнуть проблемы. Нужно людям подробно объяснять, как это все работает. Необходим колл-центр, куда можно будет позвонить тем, кто не сможет разобраться на месте».

Столичные власти поддержали запуск приложения. «Если граждане будут больше пользоваться европротоколом, убирать поврежденные машины с проезжей части, не дожидаясь инспектора, это должно разгрузить движение в городе,— говорят в московском ЦОДД.— Особенно эффект должен быть замечен на крупных магистралях, где даже мелкая авария может спровоцировать гигантский затор». С запуском приложения для водителей сохраняется возможность вызвать сотрудника ГИБДД, европротокол — это право автомобилиста, а не его обязанность, обращает внимание заместитель начальника ГИБДД России Владимир Кузин. Если граждане сомневаются в возможности применения европротокола, лучше позвонить в полицию, говорят в Госавтоинспекции, дежурный задаст необходимые вопросы и даст инструкции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4143374>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.31; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О СОЗДАНИИ РЕЕСТРА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Депутаты Заксобрания Нижегородской области внесли в Госдуму законопроект, предусматривающий создание реестра недобросовестных перевозчиков в сфере общественного транспорта. Соответствующий документ есть в распоряжении «Парламентской газеты».

Изменения планируется внести в Закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Сейчас организацию могут лишиться свидетельства об осуществлении перевозок, в частности, по решению суда или из-за того, что она более трёх дней не выполняла рейсы по установленному маршруту в отсутствие ЧС, а также по решению федерального органа власти, если межрегиональный перевозчик в отсутствие ЧС не выполнил более пяти рейсов подряд.

Если у компании или ИП отзывают свидетельство по указанным основаниям, они не могут в течение года после этого участвовать в открытых конкурсах на перевозки или инициировать межрегиональные маршруты регулярных перевозок.

Однако, отмечается в пояснительной записке, организатор открытого конкурса не может установить факт прекращения свидетельства по указанным основаниям в отношении претендента, который подал заявку. Это может привести к необоснованному допуску компании-нарушителя к участию в конкурсе.

Законопроект предусматривает создание единого информационного ресурса, содержащего сведения о прекращении действия свидетельства по вышеуказанным основаниям. Документом предлагается предусмотреть порядок ведения реестра недобросовестных перевозчиков. Предполагается, что вести реестр будет **Минтранс**.

Также авторы предлагают дополнить статью закона новым основанием для переоформления карты маршрута регулярных перевозок. Предлагается переоформлять её в случае изменения порядкового номера или наименования маршрута. Сейчас по этим основаниям можно переоформить только свидетельство, но не карту маршрута.

Кроме того, предлагается предусмотреть дополнительные основания для принятия региональными и местными властями решения о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок. Согласно документу, власти смогут принимать такие решения в связи с прекращением деятельности юрлица или ИП.

По словам авторов, отсутствие у властей таких возможностей затрудняет оперативную организацию транспортного обслуживания населения и может привести к росту социальной напряжённости.

<https://www.pnp.ru/social/v-gosdumu-vnesli-proekt-o-sozdanii-reestra-nedobrosovestnykh-avtobusnykh-perevozchikov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РФ И СЕРБИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА 2020 Г НА ТЕКУЩЕМ УРОВНЕ

Россия и Сербия согласовали предварительные объемы разрешений на грузоперевозки автотранспортом между странами на 2020 год на уровне текущего года.

Как сообщило Агентство автомобильного транспорта (Росавтотранс), 30-31 октября в Белграде состоялось заседание смешанной российско-сербской комиссии в области международных автоперевозок. Российскую делегацию возглавил руководитель Росавтотранса Алексей Двойных, сербскую - **заместитель министра** строительства, транспорта и инфраструктуры Саша Стоянович.

«По итогам переговоров участники встречи установили предварительный контингент разрешений на 2020 год на уровне предварительного контингента разрешений на 2019 год:

10 тыс. разрешений для двусторонних перевозок грузов, 2 тыс. разрешений для двусторонних перевозок грузов автомобилями-рефрижераторами и 100 разрешений для перевозок грузов в/из третьих стран», - уточняет агентство.

Вопрос окончательного контингента на 2020 год может быть рассмотрен делегациями в течение 2020 года с учетом информации о фактическом использовании разрешений перевозчиками обеих стран.

В ходе заседания делегации также обменялись информацией о торгово-экономическом сотрудничестве между РФ и Сербией и отметили его благоприятное развитие. Объем перевозок грузов в двустороннем сообщении за 9 месяцев 2019 года увеличился на 7,1% относительно аналогичного периода прошлого года. По экспорту рост составил 16,3%, по импорту - 1,6%. Отмечено, что в двустороннем сообщении доля сербских перевозчиков составляет 66,3%, российских перевозчиков - 20,1%, а перевозчиков третьих стран - 13,6%.

Делегации договорились продолжить совместную работу в целях повышения доли участия национальных перевозчиков в двустороннем сообщении за счет уменьшения доли участия перевозчиков третьих стран.

«Учитывая рост объемов грузоперевозок автотранспортом, делегации договорились о предоставлении дополнительных разрешений на 2019 год. Российская сторона получит дополнительно 100 разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран. В свою очередь, в рамках потребности сербской стороны Россия предоставит 300 разрешений для двусторонних перевозок грузов и 700 разрешений для двусторонних перевозок грузов автомобилями-рефрижераторами (всего - 1 тыс. разрешений) на 2019 год. Обмен дополнительными разрешениями состоится в 2-недельный срок», - сообщает Росавтотранс.

Кроме того, в рамках заседания сербская делегация озвучила намерения по организации регулярного международного автобусного маршрута из Москвы. «По сообщению российской делегации, в течение 30 дней будет осуществлен подбор российского перевозчика. В случае отсутствия заинтересованности российских перевозчиков сербская сторона сможет направить в адрес российской стороны необходимый комплект документов по организации маршрута, соответствующий требованиям российского законодательства, информация о котором размещена на официальном сайте Росавтотранса», - отмечается в сообщении агентства.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ТРАССА ОРЕНБУРГ-ОРСК БУДЕТ ПЕРЕДАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Региональная автодорога Оренбург - Орск - подъезд к приграничному **пункту пропуска** «Орск» протяженностью 283 км будет передана в федеральную собственность, сообщила пресс-служба правительства Оренбургской области.

Распоряжение о передаче автодороги из региональной в федеральную собственность подписано 29 октября, уточняется в сообщении. После передачи автодороги следить за состоянием и ремонтировать ее будет Федеральное управление автомобильных дорог «Приуралье» **Росавтодора**.

«Этот вопрос (перевод трассы в федеральное ведение - ИФ) мы обсуждали на рабочих встречах с главой **Минтранса** РФ... Передача трассы Оренбург-Орск в федеральную собственность позволит обеспечить высокий уровень обслуживания и качества дороги, так как требования к состоянию федеральных автодорог и их финансирование значительно выше. В то же время средства областного дорожного фонда, которые раньше шли на содержание дороги Оренбург-Орск, будут направлены на другие дорожные объекты региона», - приводятся в сообщении слова губернатора Оренбургской области Дениса Паслера.

Дорога Оренбург - Орск - пункт пропуска «Орск» соединяет областной центр с восточным Оренбуржьем, проходит через три района и три города, по ней осуществляется автомобильное сообщение, в том числе автобусное, с Челябинской областью и Казахстаном. В 2018 году по дороге проследовало 1,8 млн автотранспортных средств, в среднем 5 тыс. автомобилей в сутки.

ТАСС; 2019.10.31; СОВРЕМЕННУЮ АВТОТРАССУ ОТКРЫЛИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ НА КУНАШИРЕ

Торжественное открытие участка автотрассы от аэропорта Менделеево до Южно-Курильска состоялось в четверг на острове Кунашир Большой Курильской гряды (Сахалинская область). Об этом сообщил ТАСС представитель структурного подразделения администрации Южно-Курильского городского округа Сергей Киселев.

По его информации, асфальтированной дороги от аэропорта до города на Кунашире никогда не было. Открытия трассы местные жители ждали несколько десятков лет. Финансирование работ велось из бюджета РФ по федеральной целевой программе (ФЦП) «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2016-2025 годы», а также за счет регионального бюджета. Всего на участок дороги длиной в 23 км было израсходовано более 2 млрд рублей, высокая стоимость объясняется тем, что все расходные материалы привозные.

«До этого дороги не было, вместо нее - холмы и горы, плохая грунтовая дорога, по которой мы поднимались то вверх, то вниз. Сейчас все выровнено, некоторые участки подняты на 10 метров, то есть трасса приведена в порядок в соответствии с нормами», - сообщил собеседник агентства, добавив, что по новой дороге на автомобиле от города до аэропорта можно доехать за 15 минут.

По информации правительства Сахалинской области, работа на новом участке еще не закончена. Предстоит установить дорожные знаки, нанести разметку, построить барьерное ограждение.

Летом этого года в сахалинском правительстве ТАСС сообщали, что по решению главы области Валерия Лимаренко дорожный фонд региона был увеличен на 60 процентов и составил 17 млрд рублей. Средства фонда используются на проектирование, строительство, реконструкцию и ремонт дорог, выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в сфере дорожного хозяйства, обеспечение деятельности профильных государственных учреждений, предоставление субсидий местным бюджетам.

<https://tass.ru/v-strane/7064943>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ЧЕЛЯБИНСК НАМЕРЕН В 2020-2024 ГГ ПРИОБРЕСТИ 850 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ

Власти Челябинска планируют в 2020-2024 годах приобрести 850 газомоторных автобусов разного класса в рамках проекта по комплексной модернизации транспортной системы для улучшения экологической ситуации в городе, сообщил «Интерфаксу» советник губернатора Челябинской области Сергей Смольников.

На эти цели регион рассчитывает привлечь средства федерального бюджета по программе «Чистый воздух». В настоящее время в Челябинске проходят обкатку автобусы нескольких производителей, работающие на разных видах топлива.

«В этом году губернатор выделил средства на приобретение 66 автобусов, половина из них работает на компримированном газе (КПГ), половина - на сжиженном (СПГ). Мы посмотрим, как они себя покажут в эксплуатации, какая будет экономика, насколько они удобны в эксплуатации, и уже в следующем году будем примерно представлять, на каком виде топлива (КПГ или СПГ) делать акцент в будущих закупках», - отметил Смольников.

Помимо закупки автобусов, проект комплексной модернизации транспортной системы предполагает реализацию и ряда других мер. Общие инвестиции в проект оцениваются в

22 млрд рублей. Частично он будет финансироваться из федерального бюджета, основной объем бюджетных ассигнований придется на 2020-2024 годы. Их точный объем пока не определен.

«По предварительным оценкам, на реализацию комплексного проекта потребуется около 22 млрд рублей из разных источников, включая частные инвестиции. Эта сумма не окончательная. Она учитывает затраты на приобретение нового электротранспорта и модернизацию контактной сети, закупку новых газомоторных автобусов, а также строительство автозаправок для газомоторного транспорта», - уточнил Смольников.

По его информации, в следующем году начнется разработка единой маршрутной сети, которая объединит в агломерацию три соседствующих муниципалитета - Челябинск, Копейск и Сосновский район.

«Разработкой будет заниматься специализированная организация. На ее основании будет сформирована новая маршрутная сеть и состоятся конкурсы на перевозки. Обязательным условием для участия будет наличие автобусов средней и большой вместимости на сжатом или сжиженном газе, поскольку мы ставим задачу перевести весь общественный транспорт на экологически чистое газомоторное топливо», - пояснил советник губернатора.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСАВТОДОР В СУДЕ ТРЕБУЕТ ПЕРЕКЛАДКИ НЕФТЕПРОВОДА ТРАНСНЕФТИ НА ТРАССЕ ПЕРМЬ-ЕКАТЕРИНБУРГ

Арбитражный суд Пермского края 3 декабря начнет рассмотрение иска ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» (Уралуправтодор, входит в **Росавтодор**) к АО «Транснефть-Прикамье» о переустройстве магистральных нефтепроводов «Сургут-Полоцк» и «Холмогоры-Клин» в месте пересечения с федеральной автодорогой Пермь-Екатеринбург (Р-242).

Согласно материалам на сайте суда, первое судебное заседание назначено на 10:00 (8:00 мск), дело находится в производстве судьи Ирины Елизаровой.

В пресс-службе «Уралуправтодора» «Интерфаксу» сообщили, что суть иска сводится к требованию обязать АО «Транснефть-Прикамье» переустроить нефтепроводы «Сургут-Полоцк» и «Холмогоры-Клин» в месте пересечения с трассой Р-242 Пермь-Екатеринбург на участке км 13+815 - км 33+415, которые проходят под дорогой и препятствуют реконструкции оставшихся 360 метров.

«Ранее «Уралуправтодор» пыталось урегулировать взаимоотношения с АО «Транснефть-Прикамье» путем выполнения работ по имеющемуся проекту реконструкции автомобильной дороги и по варианту компенсационного соглашения. Указанные сценарии не были реализованы по причине отсутствия общей позиции двух сторон», - отмечает пресс-служба.

Кроме того, по данным «Уралуправтодора», «Транснефть-Прикамье» выданы технические условия, которые, в случае реконструкции автомобильной дороги, обязывают оператора нефтепроводов выполнить переустройство за свой счет.

В пресс-службе отмечают, что в настоящее время реконструкция автомобильной дороги на участке км 13+815 - км 33+415 (без учета оставшихся 360 метров) в целом завершена.

В свою очередь в пресс-службе «Транснефть-Прикамье» агентству сообщили, что участие в работах по перекладке магистральных нефтепроводов осуществляется в соответствии с законом.

По данным «Транснефть-Прикамье», в июне состоялось совещание представителей «**Росавтодора**» и «Транснефти» (МОЕХ: TRNF), где по этой ситуации были разработаны схема взаимодействия и проект соглашения. Так, отмечает пресс-служба, «Уралуправтодор» должен был выступить заказчиком, а «Транснефть-Прикамье» - исполнителем работ по реконструкции участков магистральных нефтепроводов в месте пересечения с автодорогой.

«Впоследствии АО «Транснефть-Прикамье» получено уведомление об отказе подписания ФКУ «Уралуправтодор» соглашения в вышеупомянутой редакции и решение об осуществлении реконструкции участков магистральных трубопроводов в рамках проекта реконструкции собственными силами», - отмечает пресс-служба.

Кроме того, «Уралуправтодору» направлено на подписание соглашения о реконструкции участков нефтепроводов силами «Уралуправтодора» с последующей передачей выполненных работ «Транснефть-Прикамье».

Ранее сообщалось, что **Росавтодор** в 2019-2020 годы намерен направить на развитие федеральных трасс Пермского края свыше 4,3 млрд рублей. Кроме того, в период 2019-2024 годов в рамках плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры в Пермском крае **Росавтодор** намерен начать реконструкцию двух участков (км 47+400 - км 58+400 и км 58+400 - км 75+445) трассы Р-242 Пермь-Екатеринбург.

Трасса Р-242 - скоростная автомобильная дорога общего пользования федерального значения, имеет четыре полосы для движения, ширина проезжей части - 15 метров. Дорога является частью европейского транспортного маршрута Е-22 (Холихед, Великобритания - Ишим).

Обслуживанием магистральных и прочих федеральных автомобильных дорог в Пермском крае, Кировской области, республиках Удмуртия и Коми, Ненецком автономном округе занимается ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Прикамье».

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3 СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ НА «ЗВЕЗДЕ»

ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) рассчитывает до конца года заключить с ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (ССК, создан на базе АО «Дальневосточный завод «Звезда» в Приморском крае) контракт по опциону на строительство трех серийных мелкосидящих ледоколов.

«Свое предложение отправили. Настаиваем на своей цене, они пока не ответили. Думаю, в этом году это сделаем (подпишем контракт - ИФ) - правда, два месяца осталось, но попробуем», - сообщил журналистам генеральный директор ФГУП Андрей Лаврищев.

Как сообщалось, «Росморпорт» и ПАО «Роснефть» договорились о сотрудничестве по размещению на ССК «Звезда» заказов на строительство мелкосидящих ледоколов, а также судов служебно-вспомогательного флота ледового класса в сентябре 2017 года. Стороны подписали соответствующее соглашение с ООО «ССК «Звезда». В его рамках РМП и судовой верфь весной 2018 года подписали договор о проектировании и строительстве мелкосидящего ледокола с осадкой около 3 м и мощностью 6,4 МВт с опционом еще на три судна.

Головной ледокол будет использоваться для организации проводки судов в российских морских портах, в том числе для нужд морских терминалов, оператором которых является НК «Роснефть». Первое судно серии из четырех мелкосидящих ледоколов планируется построить до конца 2021 года.

Строительство ССК «Звезда» ведется консорциумом «Роснефтегаза», «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) и Газпромбанка (МОЕХ: GZPR). Проект комплекса предполагает строительство тяжелого достроечного стапеля, сухого дока, производственных цехов полного цикла, а также цехов для строительства морской техники. Судостроительный комплекс «Звезда» будет выпускать крупнотоннажные суда, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ПОРТОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ИНВЕСТИСБОР ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ В 2020Г - РОСМОРПОРТ

Портовый инвестиционный сбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов планируется ввести в 2020 году, сообщил журналистам глава ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) Андрей Лаврищев.

«В этом (году - ИФ) - нет. Мы все материалы отправили, **Минтранс** должен (передать - ИФ) в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) наши предложения по тарифам на 2020 год», - сказал он, отвечая на вопрос о сроках ввода нового портового сбора.

«Мы подали (заявку, в которой размер сбора - ИФ) намного меньше, чем раньше обсуждалось», - добавил он.

Портовый инвестиционный сбор может заработать в 2019 году, говорил Лаврищев в июне. «Не буду скрывать, мы заинтересованы в том, чтобы инвестиционный сбор начал взиматься в 2019 году, но пока для этого нужно подготовить материалы для согласования с Федеральной антимонопольной службой», - говорил он.

Перечень из 13 морских портов, в которых предполагается взимать инвестиционный сбор, был согласован советом потребителей ФГУП «Росморпорт». В него включены порты Мурманск, Санкт-Петербург, Высоцк, Новороссийск, Туапсе, Приморск, Усть-Луга и другие.

Ожидается, что максимальные поступления от инвестиционного сбора составят порядка 7,5-8 млрд рублей в год. При этом сумма сборов устанавливается на три года с ежегодной корректировкой.

Как сообщалось, правительство в мае утвердило правила взимания портового инфраструктурного инвестиционного сбора с судовладельцев. Его размер определяет ФАС, он оплачивается в рублях за единицу валовой вместимости судна. В случае строительства инфраструктуры морского порта по концессии размер сбора определяется концессионным соглашением, также по согласованию с ФАС.

Портовый сбор будет взиматься с грузовых судов заграничного плавания, в том числе линейных, за исключением паромов. С паромов и пассажирских судов в заграничном плавании, в т.ч. используемых на морских линиях, и судов рыбопромыслового флота (при судозаходах из иностранного порта) сбор взимается с оговоркой: средства, полученные от взимания инвестиционного сбора с таких судов, направляются исключительно на строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности в морских портах, предназначенных для их обслуживания.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» В КОНЦЕ ДЕКАБРЯ

ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) рассчитывает до конца года получить строящийся на «Адмиралтейских верфях» (Санкт-Петербург, входит в ОСК) ледокол «Виктор Черномырдин».

«Да, мы пока планируем на 25 декабря», - сообщил журналистам генеральный директор ФГУП Андрей Лаврищев, отвечая на вопрос, будет ли передан ледокол до конца года.

«Адмиралтейские верфи» в октябре завершили морской этап заводских ходовых и государственных испытаний дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин».

После испытаний судно вернулось на завод для проведения ревизии и чистовой отделки. Все технические характеристики ледокола в ходе испытаний были подтверждены.

В соответствии с условиями госконтракта, ледовые испытания в арктических морях судно пройдет уже после передачи заказчику, поскольку ледовое поле необходимой толщины и прочности установится только в марте-апреле 2020 года.

В ноябре прошлого года на строящемся ледоколе произошел пожар. В ОСК оценивали ущерб от пожара в 150 млн рублей, не исключая, что сроки сдачи судна могут быть сдвинуты из-за проблем с закупкой импортного оборудования.

Строительство ледокола «Виктор Черномырдин» началось в октябре 2012 года. Первоначально его передача заказчику была запланирована на 2015 год, однако затем сроки сдвинулись.

Дизель-электрический ледокол проекта 22600 является одним из самых мощных и самым большим в мире неатомным ледоколом, предназначен для работы на Северном морском пути. Длина судна - 147 м, ширина - 29 м, осадка - 8,5 м, автономность плавания - 60 суток, мощность силовой установки - 25 МВт. Общая численность экипажа и спецперсонала составляет 128 человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РОСАТОМ ЗАВЕРШИЛ I ЭТАП ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ СПГ-ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ

Дирекция Северного морского пути госкорпорации «Росатом» завершила первый этап дноуглубительных работ для СПГ-терминала «Утренний» «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) в морском порту Сабетта, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе дирекции.

Дноуглубительные работы завершились 19 октября 2019 года, было выполнено дноуглубление в объеме 5,3 млн куб. метров, говорится в сообщении.

В результате проведения работ были созданы подходные каналы, сформирована акватория к существующим причалам, что позволит обеспечить завоз необходимых грузов для строительства объектов терминала, отмечается в сообщении.

«Росатом» планировал завершить работы первого этапа дноуглубления СПГ-терминала в октябре. Период безледовой навигации в месте проведения работ составляет 60-70 календарных дней в году. При выполнении работ в 2019 году был задействован дноуглубительный и вспомогательный флот в составе 8 судов: земснаряд с фрезерным рыхлителем, самоотвозные трюмные землесосы, самоходная шаланда и вспомогательный флот.

В целом для достижения проектных отметок акватории и подходного канала терминала «Утренний» предстоит выполнить дноуглубление общим объемом свыше 26 млн куб. м грунта.

Заказчиком работ первого этапа выступает ФГУП «Гидрографическое предприятие» (входит в Росатом). Весной правительство утвердило ООО «Мордрага» (структура DEME Group, Бельгия) единственным исполнителем и генподрядчиком дноуглубительных работ в порту Сабетта. В сентябре стороны подписали контракт на выполнение I этапа работ на сумму около 3,7 млрд рублей (с НДС), следует из материалов портала госзакупок.

Мощность будущего терминала «Утренний», который строится в рамках проекта «Арктик СПГ 2», составит 21,6 млн т/год, общий объем инвестиций - 152,7 млрд рублей, из них примерно 112 млрд рублей - расходы на объекты федеральной собственности.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; РЖД ЖДУТ РОСТА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПОРТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА И КАСПИЯ

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров обсудил с руководителями портов и морских терминалов Азово-Черноморского и Каспийского бассейна вопросы развития инфраструктуры и цифровых сервисов, а также совершенствования технологии движения и нормативного регулирования.

Согласно сообщению РЖД, в мероприятии участвовал глава ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев. «В рамках совещания была отмечена необходимость синхронизации инвестиционной деятельности и оперативной работы портов и железной дороги, в особенности в условиях устойчивого роста экспортных грузопотоков», - говорится в пресс-релизе.

«Участники совещания обсудили перспективы создания «цифровых двойников» - копий объектов, которые позволят более точно контролировать производственные процессы и повысить эффективность работы», - добавляет монополия.

По словам замглавы «Российских железных дорог» Алексея Шило, холдинг разрабатывает «динамическую модель загрузки инфраструктуры сети, чтобы обеспечивать контроль над всеми возникающими затруднениями в процессе транспортировки, что также позволит управлять своевременным подводом груза в порты».

Шило также отметил необходимость формирования требований к специализированным портовым терминалам, так как работа с ними дает лучший результат для всех участников перевозочного процесса с точки зрения ритмичности и бесперебойности процесса.

«Выгрузка угля на неспециализированных терминалах осуществляется, как правило, грейферным способом, что ведет к повреждению в среднем 14% грузовых вагонов, увеличивается (их - ИФ) оборот, повышается стоимость предоставления услуг со стороны операторов подвижного состава. Кроме того, это приводит к скоплению непроизводительно простаивающих вагонов, что начинает влиять на остальных участников перевозочного процесса. В результате РЖД вынуждены временно вводить ограничения на погрузку», - сказал Шило.

«Нужно сделать так, чтобы не ущемить ничьих интересов и не ухудшить ситуацию, правильно сбалансировать интересы всех участников. В конечном итоге нам нужно определить, как вместе двигаться быстрее. Это делается, прежде всего, ради грузоотправителя», - отметил он.

РБК ЖУРНАЛ; АННА ПРОХОРОВА; 2019.01.11; ПУНКТУАЛЬНОСТЬ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

С ростом рынка пассажирских авиаперевозок требуются новые меры контроля регулярности полетов. В России авиакомпании принимают свои меры по выполнению расписания, а законодатели ужесточают нормативы оценки пунктуальности.

«2018 год войдет в историю как время, когда индустрия авиаперевозок столкнулась с небывалыми перегрузками» - так комментировал итоги исследования AirHelp CEO компании Хенрик Зиллмер. По данным организации, которая оказывает пассажирам помощь в получении компенсаций, в 2018 году каждый пятый авиарейс в мире был задержан или отменен. В России с задержками более чем на 15 минут или с отменой рейсов столкнулись 9,3 млн пассажиров. Пунктуальность полетов - один из важнейших показателей эффективности авиакомпании. Мировые рейтинговые агентства оценивают его по соответствию фактического времени прибытия заявленному в расписании. Пунктуальными, как правило, считаются рейсы, прибывшие не позже 15 минут от времени, указанного в расписании. Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот», например, уделяет внимание и абсолютной пунктуальности прибытия - рейсам, прибывающим строго по расписанию. Пунктуальность имеет значение не только для репутации авиакомпании, но и для обеспечения коротких стыковок между рейсами, что особенно важно для трансферных пассажиров.

Существующая в российском законодательстве методика учета пунктуальности полетов рассматривает только два вида задержек рейсов: по метеоусловиям и из-за отсутствия горюче-смазочных материалов. Поэтому **Минтранс** в апреле 2019 года занялся разработкой новых норм. В документе будут детализированы причины срывов графика полетов и определен этап, на котором произошел сбой: в аэропорту, во время работы авиакомпании или оператора наземного обслуживания. Сейчас в глазах пассажиров за все несет ответственность авиакомпания. Однако наземное обслуживание рейсов - также существенный фактор, влияющий на пунктуальность, говорит исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «Чем лучше организовано обслуживание пассажиров в терминалах, выше обеспеченность местами стоянки и качественнее планирование их использования, лучше организовано движение воздушных судов на аэродроме, более совершенен комплекс взлетно-посадочных полос и лучше оборудование, тем выше пунктуальность выполнения рейсов», - говорит эксперт. Но даже при идеальном

обслуживании на земле и своевременном взлете огромное влияние на пунктуальность оказывает ветровая обстановка на маршруте. Самолет имеет очень узкий диапазон допустимой скорости полета: например, время в воздухе рейса на Boeing 777 из Нью-Йорка в Шереметьево может составлять от восьми до девяти часов - в зависимости от преобладающего ветра. Это означает, что при взлете по расписанию время посадки в Шереметьево может отличаться от графика на один час. Все эти факторы вынуждают авиакомпании искать компромиссы и прикладывать максимум усилий для минимизации последствий задержек непосредственно при планировании и выполнении полета.

Погодно-сезонный синдром

Авиакомпании задерживают в среднем 5% рейсов на два часа и более. По данным Росавиации, с июня по август включительно на два и более часа задерживалось в среднем 746 рейсов в месяц (по российским нормативам задержкой рейса считается опоздание на два часа и более). «Одна из частых причин задержек как российских, так и зарубежных рейсов - плохие погодные условия», - говорит представитель Росавиации Елена Михеева. Обильное выпадение осадков, гроза, туман затрудняют наземное обслуживание рейсов, снижают пропускную способность аэродромов, что приводит к образованию очередей из воздушных судов на взлет и посадку, а в некоторых случаях выполнение рейса становится невозможным до улучшения метеоусловий. «Серьезную опасность для полетов представляет боковой ветер», - рассказывает метеоролог, кандидат географических наук Леонид Дубейковский. По его словам, в случае превышения порогового значения скорости бокового ветра 15-17 м/с полеты прекращаются. Его порывистость может привести к резкому изменению высоты или направления полета лайнера, «а непосредственно у земли это может представлять большую опасность для самого воздушного судна и его пассажиров», говорит ученый.

Соблюдение графика полетов также зависит от времени года. Значительная часть сбоев в расписании происходит летом и осенью - на эти периоды приходится 31 и 27% жалоб от всего количества за год соответственно, рассказал генеральный директор «Туту Агентство» Александр Гладилин. «В сезон отпусков и в периоды праздников наблюдается увеличение интенсивности перевозок, в результате образуются очереди на взлет и посадку на аэродроме», - говорит генеральный директор авиакомпании Red Wings Евгений Ключарев.

Перевозчики решают проблему сезонности различными способами. Например, в «Аэрофлоте» в 2018 году приняты зимние и летние нормативы пунктуальности прибытия. В частности, летний норматив по соотношению количества выполненных рейсов без задержки к общему количеству рейсов на 5% жестче зимнего. «Аэрофлот» стал единственной в стране и крупнейшей в Европе авиакомпанией по объему перевозок, удостоенной максимального балла от британского аналитического агентства OAG за пунктуальность. OAG составляет рейтинг лучших авиаперевозчиков на основе актуальных данных о пунктуальности за год. Только 10% участников программы On-Time Performance Star Ratings удостоиваются наивысшей оценки «пять звезд». По итогам ранжирования «Аэрофлот» опередил таких крупнейших глобальных конкурентов, как Qantas, Singapore Airlines, Qatar Airways, KLM, которым присужден рейтинг «четыре звезды».

Британское авиационное издание FlightGlobal по итогам 2018 года признало российского национального перевозчика пятым в мире и вторым в Европе по пунктуальности полетов. «Аэрофлот» стабильно подтверждает лидерство в области пунктуальности полетов в рейтинге FlightStats OPS Awards. Он является наиболее авторитетным и объективным, основывается на анализе более 120 тыс. ежедневных авиарейсов. По данным ежемесячного отчета OAG On-Time Performance Report, в сентябре 2019 года «Аэрофлот» выполнил 89,2% рейсов точно по расписанию. Этот результат признан лучшим в топ-20 крупнейших авиаперевозчиков мира и Европы.

Точность - вежливость пассажиров

В вопросе соблюдения пунктуальности авиакомпании не сбрасывают со счетов и пассажирский фактор. В ходе опроса, проведенного «Туту Агентством», рассказывает Александр Гладилин, выяснилось, что из 1250 опрошенных 33% опаздывали ко времени вылета. Для соблюдения расписания и минимизации последствий опозданий пассажиров с 2018 года «Аэрофлот» следует «дорожной карте» для повышения пунктуальности полетов. Часть нормативов, выполнение которых авиакомпания контролирует особенно тщательно, относится непосредственно к пассажирам. Например, предписывается завершать посадку на борт не позднее 20 минут до отправления рейса, регистрацию пассажиров и багажа - за 40 минут, принимать багаж и ручную кладь строго по нормативу. В будущем планируется активно использовать для соблюдения пунктуальности цифровые технологии. Среди них - использование биометрического контроля, что значительно ускорит и упростит для пассажира прохождение предполетных процедур в аэропорту.

ТАСС; 2019.01.11; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС В БАНГКОК ЗАПУСТИЛИ ИЗ ОБНОВЛЕННОГО АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА

Авиакомпания «Сибирь» приступает к полетам из Хабаровска в столицу Королевства Таиланда - город Бангкок, являющийся одним из самых популярных направлений среди дальневосточных путешественников. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба аэропорта.

«1 ноября из аэропорта Хабаровска будет выполнен первый регулярный рейс Хабаровск - Бангкок авиакомпании «Сибирь». Около 160 пассажиров смогут первыми оценить возможности прямого перелета в один из самых крупных городов Юго-Восточной Азии», - говорится в сообщении.

Полеты будут осуществляться по пятницам на борту Airbus A320neo. Первый рейс Хабаровск - Бангкок состоится 1 ноября в 21:40 (14:40 мск).

В октябре все рейсы в аэропорту Хабаровска переведены в новый терминал, который был сдан в сентябре. Площадь нового терминала - более 27 тыс. кв. м, он почти вдвое больше старого. В нем 24 стойки регистрации, три ленты выдачи багажа, три телетрапа, 12 лифтов различного назначения и семь эскалаторов. Терминал может обслуживать 1200 пассажиров в час, это около 3 млн пассажиров в год.

Объект строился с весны 2018 года, 4 сентября его дистанционно открыл президент РФ Владимир Путин во время Восточного экономического форума (ВЭФ). Общий объем инвестиций составил 4,9 млрд рублей. Проект был реализован в рамках территории опережающего развития «Хабаровск».

<https://tass.ru/v-strane/7069325>

ТАСС; 2019.10.31; АВИАКОМПАНИЯ AZUR AIR ОТКРЫЛА РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ НА ОСТРОВ ХАЙНАНЬ

Авиакомпания Azur Air открыла первый регулярный рейс из Перми на китайский остров Хайнань. Самолеты Boeing 767-300 будут летать в курортный город Санья один раз в неделю, сообщила в четверг на своей официальной странице «ВКонтакте» пресс-служба Международного аэропорта Пермь (Большое Савино).

«Авиакомпания Azur Air выполнила свой первый регулярный рейс в Санью из Перми. Программа полетов из Перми в Санью рассчитана до завершения действия зимнего расписания аэропорта - до 26 марта», - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/7066567>

ТАСС; 2019.10.31; АВИАКОМПАНИЯ WIZZ AIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В БУДАПЕШТ

Авиакомпания Wizz Air приступила к регулярным пассажирским перевозкам по маршруту Будапешт (Венгрия) - Казань и обратно. Столица Татарстана стала третьим городом России, куда авиакомпания выполняет рейсы. Об этом в четверг сообщила пресс-служба международного аэропорта Казань.

«Авиакомпания Wizz Air, крупнейший лоукост-авиаперевозчик в Центральной и Восточной Европе и новый партнер международного аэропорта Казань, приступила к регулярным пассажирским перевозкам по маршруту Будапешт - Казань - Будапешт. Столица Республики Татарстан стала третьим городом России, после Москвы и Санкт-Петербурга, куда выполняет рейсы авиакомпания Wizz Air», - говорится в сообщении.

Генконсул Венгрии в Казани Адам Штифтер, присутствовавший на открытии рейса, отметил, что новый маршрут окажет позитивное влияние на развитие связей между Венгрией и Татарстаном. По его словам, отмечается рост запросов на оформление визы в европейскую страну, в связи с чем расширен штат консульства.

Авиакомпания будет производить рейсы по средам и воскресеньям на самолетах Airbus A320.

<https://tass.ru/v-strane/7065592>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.31; ANA В МАРТЕ 2020Г ПЕРВОЙ ИЗ ЯПОНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ТОКИО

Японская авиакомпания All Nippon Airways (ANA) с 16 марта 2020 года начнет выполнять прямые регулярные рейсы из Владивостока в Токио (аэропорт Нарита), говорится в сообщении АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ).

В настоящее время японские авиакомпании на этом направлении не летают.

Рейсы в рамках зимнего расписания аэропорта будут выполняться с частотой два раза в неделю - по понедельникам и пятницам - на воздушных судах Airbus A320neo.

Общее время в полете составит около 2,5 часов.

Владивосток станет первым городом в России, куда будет летать авиакомпания, говорится в сообщении. По словам Сейичи Такахаши, старшего вице-президента ANA, который цитируется в пресс-релизе, Владивосток был выбран неслучайно - он «служит воротами, которые соединяют Евразию с Тихим океаном».

Согласно расписанию аэропорта Владивосток, в настоящее время полеты из Владивостока в Токио осуществляют авиакомпании S7 (ежедневно) и входящая в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) «Аврора» (5 раз в неделю).

Ранее сообщалось, что японская авиакомпания Japan Airlines (JAL) весной 2020 года планирует начать выполнять прямые регулярные полеты из Токио во Владивосток.

[Вернуться в оглавление](#)