



Ежедневный мониторинг СМИ

6 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2019.11.05; МИНТРАНС И РЖД ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ОТМЕНУ РЕШЕНИЯ О ПЕРЕХОДЕ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ СОВЕТОМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.06; ПЛЮС-МИНУС 10 КИЛОМЕТРОВ; ПОНИЗЯТ ЛИ В РОССИИ НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ?	3
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.11.06; ПОРТЫ ЮГА УХОДЯТ ЗА 2020 ГОД; СУХОГРУЗНЫЙ РАЙОН ТАМАНИ ОТСТАЕТ СИЛЬНЕЕ ПРОЧИХ	5
КОММЕРСАНТЬ FM; АННА НИКИТИНА; 2019.11.06; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ПОСТАВИТЬ ВИДЕОЗАПИСЬ В САМОЛЕТАХ НА ПАУЗУ; ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИЯ ХОЧЕТ ОТЛОЖИТЬ ПРИНЯТИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБ УСТАНОВКЕ КАМЕР В АВИАЛАЙНЕРАХ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; МИНТРАНС РФ ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ АЭРОФЛОТА ОТСРОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ КАМЕРАМИ	7
RNS; 2019.11.05; «АЭРОФЛОТ» С 1 ЯНВАРЯ ВВОДИТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР НА РЕЙСАХ В ДФО ДЛЯ КЛАССОВ КОМФОРТ И БИЗНЕС	7
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ФАС ПОДГОТОВИЛА ПРИКАЗ О ДЕРЕГУЛИРОВАНИИ ТАРИФОВ «ПУЛКОВО» НА РЕЙСАХ ЗА РУБЕЖ И В МОСКВУ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ С 2020Г ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА ПЛАЦКАРТ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	8
ТАСС; 2019.11.05; МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРАВЕ СИЛОВИКОВ СБИВАТЬ НЕЗАКОННЫЕ БЕСПИЛОТНИКИ	9
ТАСС; 2019.11.05; В РОСГВАРДИИ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПРОТИВ ДРОНОВ МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОРУЖИЕ	9
ТАСС; 2019.11.05; ОНФ: ЛУЧШИЕ В РОССИИ ДОРОГИ - В ТЮМЕНИ, БЕЛГОРОДЕ И БАРНАУЛЕ	10
РИА НОВОСТИ; 2019.11.05; В КАЛУГЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПОСЛЕДНЕЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ	11
ТАСС; 2019.11.05; РЕМОНТ 15 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШИЛСЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ	11
ТАСС; 2019.11.05; ПРОКУРАТУРА ГАЯ ЗАСТАВИЛА ПОДРЯДЧИКА ПЕРЕДЕЛАТЬ ДОРОГУ	12
ТАСС; 2019.11.05; В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 20 АВТОДОРОГ	12
ТАСС; 2019.11.05; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ОДНОЙ ИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	13
ТАСС; 2019.11.05; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ЗАФИКСИРОВАЛИ ОКОЛО 3 ТЫСЯЧ НАРУШЕНИЙ В ЭТОМ ГОДУ	13
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» СТАНЕТ ЧАСТЬЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ; ПОЕЗДА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» БУДУТ СТАРТОВАТЬ НЕ С БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА, А ИЗ РАСПОЛОЖЕННОГО НА ЗАПАДЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОДИНЦОВА	13

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; МИНФИН ХОЧЕТ ВПИСАТЬ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ АЭРОФЛОТ, РУСГИДРО, РОССЕТИ, ТРАНСНЕФТЬ С СОХРАНЕНИЕМ ГОСКОНТРОЛЯ - ИСТОЧНИК	15
ТАСС; 2019.11.05; ГОСДУМА РАСШИРЯЕТ ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	15
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.05; ИГОРЬ ЛЕВИТИН СО СТУДЕНТАМИ-ТРАНСПОРТНИКАМИ ПОСЕТИЛ МУЗЕЙ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ	16
ЭКСПЕРТ; МАВРИНА ЛЮБОВЬ, УЛЬЯНОВ НИКОЛАЙ, ИВАНТЕР АЛЕКСАНДР; 2019.11.06; НАМ ТАКИЕ ДОРОГИ ДОРОГИ.....	16
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.11.05; ЛИМИТЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ.....	24
RNS; 2019.11.05; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ЧИСЛА РАЗРЕШЕНИЙ НА ТАКСИ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; АВТОДОР СОЗДАЛ ЕДИНЫЙ ДИЗАЙН ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ ДЛЯ БОРЬБЫ С ЗАТОРАМИ В ПУНКТАХ ОПЛАТЫ.....	26
ТЕЛЕКАНАЛ 360; СТАРИЦКАЯ АННА, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.11.05; И ЛОСИ ЦЕЛЫ, И ВОДИТЕЛИ ДОВОЛЬНЫ. ЭКОЛОГИ ПОДДЕРЖАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДУБЛЕРА ЩЕЛЧКА	26
ТАСС; 2019.11.05; МОСТ В ДАГЕСТАНСКОМ БУЙНАКСКЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ДО КОНЦА ГОДА	27
ТАСС; 2019.11.05; ПЕРВУЮ УЛИЧНУЮ ЗАПРАВКУ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ЗАПУСТИЛИ В ЦЕНТРЕ НОВОСИБИРСКА	28
ТАСС; 2019.11.05; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОЕЗД НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ ЕВРО-2020 БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ	28
ТАСС; 2019.11.05; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР ФИНСКОЙ VR GROUP В РОССИИ НАЧАЛ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	28
ТАСС; 2019.11.05; ЛАЙНЕР ДЛЯ КРУИЗОВ ПО КАСПИЮ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ К НАВИГАЦИИ 2021 ГОДА	29
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.06; ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ: ПЕРЕЛЕТЫ В КАЗАХСТАН ИЗ РФ ПОДЕШЕВЕЮТ; ЭТО СВЯЗАНО С ПРИХОДОМ НА РЫНОК НОВОГО ЛОУКОСТЕРА	29
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.06; «ОТМЕНА РОЯЛТИ ЗА ПЕРЕЛЕТ НАД РОССИЕЙ НАЗРЕЛА ДАВНЫМ-ДАВНО»; ГЛАВА LUFTHANSA КАРСТЕН ШПОР О РАБОТЕ В РОССИИ	31
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ШИГАРЕВА ЮЛИЯ; 2019.11.06; ПОЧЕМУ УДОБСТВА ДЛЯ САМОЛЁТОВ ВАЖНЕЕ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ?	32
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ТЮМЕНСКИЙ «РОЩИНО» УСИЛИЛ МЕРЫ ПО ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТОМ «ЯМАЛА»	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; АЭРОПОРТ АРХАНГЕЛЬСКА СОЗДАЛ ФОНД РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ И НАО.....	33
RNS; 2019.11.05; ГТЛК МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 14 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОКУПКУ ДВУХ ИЛ-96	34

ПУБЛИКАЦИИ

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2019.11.05; МИНТРАНС И РЖД ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ОТМЕНУ РЕШЕНИЯ О ПЕРЕХОДЕ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ СОВЕТОМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

Заместители председателя правительства РФ **Максим Акимов** и **Дмитрий Козак** на совещании, прошедшем под их председательством 31 октября этого года, поручили министру транспорта **Евгению Дитриху** или главе ОАО «РЖД» **Олегу Белозерову** обеспечить внесение в повестку дня очередного заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества вопроса отмены обязательного перехода вагонов приписки РФ на подшипники кассетного типа.

Это требование содержит протокол совещания у вице-премьеров, в котором указывается, что отменено должно быть Извещение № 8 об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 «Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм)» в части обязательного монтажа российскими вагоноремонтными предприятиями на российские вагоны подшипников кассетного типа с 01.01.2021 г. Руководителям **минтранса** и ОАО «РЖД» поручено обеспечить не только внесение вопроса в повестку дня, но и отмену уже принятого нормативного документа.

Напомним, что данное извещение было принято на 71-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, которое прошло в Минске 15-16 октября 2019 года. Критика данного решения со стороны ФАС России, Союза операторов железнодорожного транспорта, Торгово-промышленной палаты РФ, а также отраслевых ассоциаций указывала на недопустимость принятия решений со стороны международной организации в отношении только одного из членов данной организации. Во время работы совета за принятие данного решения проголосовали представители Азербайджана, Армении, Белоруссии, Киргизии, Молдавии, Таджикистана, Латвии, Литвы, Эстонии, Финляндии и России. Против высказались представители Казахстана, Узбекистана, Украины и Грузии.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mintrans-i-rzhd-dolzheny-obespechit-otmenu-resheniya-o-perekhode-na-kassetnye-podshipniki-sovetom-po/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.11.06; ПЛЮС-МИНУС 10 КИЛОМЕТРОВ; ПОНИЗЯТ ЛИ В РОССИИ НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ?

МВД России дополнительно проработает вопрос целесообразности введения штрафа за превышение скорости на 10 - 20 км/ч.

Так ведомство ответило на соответствующий запрос ТАСС. Напомним, что ранее, по итогам прошедшего 16 октября в Екатеринбурге совещания о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», глава правительства **Дмитрий Медведев** дал поручение заинтересованным органам рассмотреть этот вопрос. Доложить о рассмотрении поручено до 2 декабря этого года.

Надо сказать, что еще ранее точно такое же поручение было дано по итогам заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, которую возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**.

Снижение нештрафуемого порога с нынешних 20 км/ч до 10 км/ч обсуждается уже несколько лет. Причем, как правило, этот вопрос поднимают региональные власти. Вот и

на совещании в Екатеринбурге с предложением о снижении ненаказуемого порога превышения разрешенной скорости в населенных пунктах выступил губернатор Вологодской области Олег Кувшинников. Аргументируется это тем, что если к разрешенным 60 прибавить 20, получится 80. А это уже опасная скорость.

Действительно, вероятность гибели пешехода, если его сбивают на скорости 80 км/ч, в разы выше, чем на скорости 60 км/ч. Однако, как не раз уже отмечалось представителями Госавтоинспекции, снижать смертность на дорогах можно не только ограничениями скорости. А именно эти ограничения в последнее время стали бичом для водителей. Им теперь приходится не столько за дорогой следить, сколько за знаками ограничения скорости. Поскольку, как правило, за ними тут же оказывается камера фотовидеофиксации нарушений. А знаки, ограничивающие скорость, появляются на дорогах непредсказуемо.

Различные эксперты подчеркивали, что нынешний нештрафуемый предел 20 км/ч сейчас сглаживает бессмысленность ограничений.

Напомним недавний случай в Москве. Вдруг неожиданно на одном из участков МКАД появился знак, ограничивающий скорость до 80 км/ч, тогда как по всему МКАДу ограничение 100 км/ч. Как позже выяснил Центр организации дорожного движения, владелец этого участка МКАД увидел, что в этом месте участились аварии, и установил это ограничение, ни с кем его не согласовывая. Сейчас там все вернули обратно. Но сколько водителей попало на штрафы? А сколько еще на дорогах страны таких знаков, установленных по принципу «а вдруг поможет»?

Госавтоинспекция свою позицию по этому вопросу не меняет. Еще с 2014 года ведомство считает нужным вернуть наказание за превышение скорости более 10 км/ч. Но на это накладываются и вопросы организации дорожного движения. Необходимо проверить обоснованность тех или иных скоростных ограничений, установленных на дорогах. А где-то предусмотреть и увеличение скоростного режима. Например, платные магистрали у нас изначально проектируются и строятся для скоростей до 150 км/ч.

Поэтому на них можно увеличить скоростной режим. Поднять скорость можно не только на платных участках. У нас много дорог, которые по всем своим параметрам соответствуют автомагистралям, но на них почему-то до сих пор скорость ограничена 90 км/ч. А на некоторых участках попадаются даже ограничения до 50 км/ч.

Как отмечают в ГАИ, в целях максимальной защиты интересов всех участников дорожного движения, в том числе и автовладельцев, которые расплачиваются за фактические, мнимые, а также случайные превышения скорости, МВД России выступило за проведение ревизии улично-дорожной сети собственниками дорог для установления обоснованности ограничения скоростного режима.

Стоит напомнить, что в рамках обсуждения снижения этого порога звучали предложения ввести штраф за превышение скорости более чем на 10 км/ч в населенных пунктах. При этом вне населенных пунктов оставить ныне действующий порог.

А были и более интересные предложения. Например, ввести ответственность за превышение не в километрах в час, а в процентах от ограничения скорости. Человек при разрешенных 40 км/ч разогнался до 60 км/ч. То есть превысил скорость на 20 км/ч. То есть двигался в полтора раза быстрее, чем можно. Это опасное нарушение. А если он при разрешенных 110 превысил скорость на 20 км/ч, то это превышение всего лишь на 18 процентов. Получается не столь уж серьезное нарушение. Кстати, такой подход применяется в некоторых европейских странах.

Но для начала необходимо навести порядок с установкой знаков на дорогах. Некоторые эксперты даже предлагают создать реестр этих знаков. Чтобы каждый незаконно установленный знак был у всех на виду.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.11.06; ПОРТЫ ЮГА УХОДЯТ ЗА 2020 ГОД; СУХОГРУЗНЫЙ РАЙОН ТАМАНИ ОТСТАЕТ СИЛЬНЕЕ ПРОЧИХ

Как следует из данных о выполнении «дорожной карты» развития морских портов Азово-Черноморского бассейна, проект сухогрузного района морского порта Тамань все еще надеются реализовать к 2024 году. При этом его основной конкурент — портово-индустриальный парк группы ОТЭКО Мишеля Литвака — уверенно выполняет заявленные в плане мероприятия с небольшим отклонением и корректировками. Всего из 13 мероприятий «дорожной карты» полностью выполнено лишь два. Большинство перенесено на 2020–2022 годы.

Из 13 мероприятий, заложенных в «дорожную карту» развития морских портов Азово-Черноморского бассейна до 2020 года, выполнено лишь два. Это следует из информации о ходе выполнения плана (есть у “Ъ”). Так, завершена реконструкция причала контейнерного терминала НУТЭП, входящего в группу «Дело» Сергея Шишкарева (увеличение мощностей на 350 тыс. TEU), и запущен терминал для экспортной отгрузки зерна и генеральных грузов в порту Азов (плюс 0,7 млн тонн) компанией «Луис Дрейфус Восток».

Самое серьезное отставание — у первого этапа сухогрузного района (СР) морского порта Тамань (67 млн тонн), ввод которого, изначально намеченный на 2020 год, сдвинут на 2024 год. Теперь на 2020 год запланировано лишь заключение концессионного соглашения. Такой же перенос сроков — у проекта комплекса по перевалке аммиака и минудобрений (5 млн тонн) «Тольяттиазота» (ТОАЗ). Как пояснили “Ъ” в ТОАЗе, основная причина переноса сроков — неурегулированность вопроса аренды земли с Краснодарским краем. «Администрация региона игнорирует предложения ТОАЗа о внесудебном урегулировании разногласий и, вопреки позиции ключевых федеральных министерств, саботировала согласование постановления правительства РФ о назначении ТОАЗа организацией, уполномоченной на его реализацию», — сообщили “Ъ” в компании. Также на два года (теперь на 2020 год) предлагается перенести создание перевалочной базы на 300 тыс. тонн крупногабаритных и тяжеловесных грузов в порту Тамань, который реализует «Таманьнефтегаз» (ТНГ), входящий в группу ОТЭКО Мишеля Литвака. Проекты господина Литвака в Тамани считались основным конкурентом СР Тамань, но за восемь лет сухогрузный район так и не вышел дальше бумаги, в отличие от терминалов ОТЭКО. Общие инвестиции группы в инфраструктуру Тамани превысят \$8 млрд, говорили в ОТЭКО. В начале октября активы ОТЭКО посетил **Владимир Путин**.

Незначительно сдвинуты сроки строительства Таманского терминала навалочных грузов (ТТНГ) ОТЭКО с увеличением мощностей на 35 млн тонн. ТТНГ был запущен в марте. По данным ОТЭКО, мощность перевалки к первому кварталу 2021 года составит 60 млн тонн в год, из них 50 млн тонн — уголь и по 5 млн тонн — минудобрения и сера; в «дорожной карте» сообщается, что объекты будут сданы в 2021 году. Тогда же должны завершить реконструкцию Таманской базы СУГ ТНГ. Сдвинуто и строительство зернового терминала на 14,5 млн тонн «Агрохолдинг-Тамань» ОТЭКО: он по планам в 2020 году получит заключение ГГЭ. В ОТЭКО не ответили на запрос “Ъ”.

С 2019 на 2021 год предлагается перенести завершение проекта модернизации зернового терминала КСК (входит в группу «Дело») в Новороссийске, в том же году «Морской зерновой терминал» планирует достроить перегрузочный комплекс в Таганроге на 300 тыс. тонн зерна. На 2020 год с 2018 года сдвинут ввод контейнерного терминала компании «Уют» в порту Азов и с 2019 года — перевалочного комплекса жидких химических продуктов в Темрюке «Росхимтрейд». В документе уточняется, что ранее намеченная реконструкция терминалов Новороссийского морского торгового порта возможна после утверждения акционерами (62% у «Транснефти») стратегии развития группы. Документ должен быть принят до конца года.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что реализация проектов ОТЭКО осуществляется «с качеством выполнения графика, близким к эталонному», а проект СР порта Тамань полностью забуксовал и перестал быть интересен для инвесторов-грузовладельцев из-за снижения европейских цен на уголь и отказа от привлечения средств федерального бюджета. Вероятность заключения концессионного соглашения в 2020 году представляется эксперту крайне низкой, если не будут внесены изменения, повышающие его привлекательность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4149097>

КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА; 2019.11.06; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ПОСТАВИТЬ ВИДЕОЗАПИСЬ В САМОЛЕТАХ НА ПАУЗУ; ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИЯ ХОЧЕТ ОТЛОЖИТЬ ПРИНЯТИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБ УСТАНОВКЕ КАМЕР В АВИАЛАЙНЕРАХ

«Аэрофлот» просит отсрочить обязательную установку камер в самолетах. В Минэкономразвития обсудят этот вопрос по просьбе авиакомпании, сообщили «Ведомости». На новых самолетах всех перевозчиков камеры должны появиться со следующего года, а во всем авиапарке России — к 2025-му. Но компании оказались к этому не готовы. Оборудование для одного самолета оценивается на рынке в \$300 тыс.

Новые траты авиаперевозчиков наверняка обернутся ростом цен на билеты, считает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов: «Как и любые достаточно серьезные издержки, это увеличит расходы авиакомпании, соответственно, это будет компенсироваться ценой на билеты. Кроме того, надо понимать, что если мы требуем этого только от российских авиакомпаний, то по сравнению с международными они автоматически будут в проигрыше. Если выдвигать аналогичные условия зарубежным игрокам, то здесь большой вопрос: во-первых, пойдут ли они на это, во-вторых, не будут ли в этой ситуации искать способы летать в обход России или сокращать полеты к нам. На самом деле эта мера в отрыве от глобального системного подхода в рамках ИКАО, конечно, может достаточно серьезно повлиять на рынок перевозок».

Минтранс потребовал установить в салонах самолетов камеры с системой онлайн-трансляции восемь лет назад. Ответственным за процесс назначили **Ространснадзор**. В ведомстве объясняли такой шаг, в частности, необходимостью следить, как персонал авиакомпании выполняет работу. Контроль за происходящим в салоне самолета необходим, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Но для этого необязательно использовать дорогостоящую онлайн-трансляцию. «Если речь идет о контроле за салоном воздушного судна, об обеспечении авиационной безопасности, если на борту развивается какая-то внештатная ситуация связана с угрозой захвата воздушного судна или аналогичными проблемами, видеоматериалы могут попасть сразу же в наземный оперативный центр. Там могут быть приняты те или иные решения, начиная от каких-то рекомендаций для экипажа и заканчивая получением данных для проведения переговоров. Благие намерения здесь присутствуют.

В то же время сейчас стоимость передачи данных с борта воздушного судна на какой-то наземный центр достаточно высока, потому что в подавляющем большинстве случаев нужно будет использовать дорогостоящую спутниковую связь.

Если учесть, что речь идет о потоковом вещании и видео, вероятно, не в самом низком разрешении, то стоимость такого оборудования и трафика могут оказаться чрезвычайно высокими», — говорит Пантелеев.

В первом квартале этого года российские авиакомпании понесли рекордный убыток — больше 45 млрд руб. По данным Минфина, почти столько же они потеряли за весь предыдущий год. Юрист, эксперт по туризму Эдуард Шалоносов также считает меры по установке дополнительных камер на борту избыточными: «Системы видеозаписи в

самолете, согласно правилам безопасности, присутствуют в трех местах: в тамбуре, где находятся стюарды, в салоне капитана и в хвостовой части. Когда мы говорим о доверии к экипажу, то имеем в виду то, что он несет уголовную ответственность за те документы, которые составляет».

По данным СМИ, в Минэкономразвития также обсудят, стоит ли применять «регуляторную гильотину» к требованию о камерах в самолетах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4149082>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; МИНТРАНС РФ ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ АЭРОФЛОТА ОТСРОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ КАМЕРАМИ

Минтранс РФ изучит предложения «Аэрофлота» отсрочить вступление в силу требований по оснащению самолетов видеокамерами и передающим видеозапись оборудованием.

«Установка на воздушное судно какого-то нового оборудования требует внесения изменения в конструкцию (судна - ИФ) и проверки, безопасно ли это в отношении к вам (пассажирам - ИФ). Позиция **Минтранса** такая, что мы внимательно все это рассмотрим, проанализируем и сделаем так, чтобы это было качественно и безопасно», - заявил журналистам **замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик**.

Российские авиакомпании должны с 2020 г. оснащать видеокамерами поступающие к ним новые самолеты, с 2022 г. - бывшие ранее в эксплуатации, а с 2025 г. - весь свой парк. Этого требует постановление правительства от 2018 г. «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности». По данным газеты «Ведомости», «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) вынес на рассмотрение профильной подкомиссии правительственной комиссии предложения по отсрочке этих требований. Сейчас в парке авиакомпаний РФ около 800 иностранных самолетов и примерно 100 российских SSJ-100, выполнение постановления обойдется отрасли минимум в \$585 млн, даже если флот не будет расти.

По словам **Юрчика**, с одной стороны, «нам нужны камеры, которые способствуют безопасности на борту», при этом их установка должна проходить «с минимальными затратами для авиакомпаний и последствиями для пассажиров».

RNS; 2019.11.05; «АЭРОФЛОТ» С 1 ЯНВАРЯ ВВОДИТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР НА РЕЙСАХ В ДФО ДЛЯ КЛАССОВ КОМФОРТ И БИЗНЕС

«Аэрофлот» с 1 января 2020 года вводит топливный сбор на рейсах между Москвой и городами Дальнего Востока в классах «комфорт» и «бизнес», следует из информации на сайте компании.

Сбор на полет в комфорт-классе в цене одного билета составит 6,3 тыс. руб., в «бизнесе» - 8,4 тыс. руб. С пассажиров эконом-класса топливный сбор, как и прежде, взиматься не будет.

Сейчас сбор на рейсах «Аэрофлота» между городами РФ в классе «эконом» составляет 2,7 тыс. руб., в «комфорте» он выше в 1,5 раза, в «бизнесе» - в 2 раза. Отдельно категоризируется сбор на линии Москва - Якутия (4,2 тыс. руб.), а на рейсах между столицей и пунктами ДФО он не взимается.

«Аэрофлот» выполняет регулярные рейсы из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Магадан. На большинстве рейсов в эконом-классе действуют «плоские», то есть не меняющиеся в течение года тарифы - по 25 тыс. руб. за перевозку туда-обратно.

<https://rns.online/transport/aeroflot-vvodit-toplivnii-sbor-na-bileti-na-Dalnii-Vostok-2019-11-05/>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4148911>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ФАС ПОДГОТОВИЛА ПРИКАЗ О ДЕРЕГУЛИРОВАНИИ ТАРИФОВ «ПУЛКОВО» НА РЕЙСАХ ЗА РУБЕЖ И В МОСКВУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России подготовила приказ о дерегулировании сборов и тарифов на услуги аэропорта «Пулково», предоставляемых авиакомпаниям на международных рейсах, а также на линии Санкт-Петербург - Москва.

Проект документа размещен на портале regulation.gov.ru.

Речь идет об отмене ценового регулирования тарифов ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор «Пулково») по обеспечению взлета, посадки и стоянки воздушных судов, предоставлению аэровокзального комплекса, обеспечению авиационной безопасности.

«Основанием для принятия решения о неприменении ценового регулирования является высокий уровень конкуренции на рынке пассажирских перевозок различными видами транспорта между городами Санкт-Петербург и Москва», - говорится в пояснительной записке к проекту приказа. Его принятие призвано «повысить сервис и качество оказания услуг пассажирских перевозок, создать условия для сдерживания роста тарифов на указанном направлении».

Возможность дерегулирования тарифов «Пулково» обсуждалась на совещании по развитию транспортной системы Санкт-Петербургского транспортного узла, которое в сентябре проводил вице-премьер **Максим Акимов**. «В первую очередь это касается тарифов по международным авиалиниям и, на втором этапе, по маршруту Петербург - Москва, который на данный момент приближается к высококонкурентному - за счёт новой автомобильной трассы М-11 и железной дороги», - говорилось в сообщении по итогам совещания на сайте правительства.

«Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Доли в консорциуме ВВСС через кипрскую Thalita Trading принадлежат «ВТБ Капиталу» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%).

В настоящее время сборы и тарифы на обслуживание авиакомпаний дерегулированы только в аэропортах Московского авиаузла: «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково». Соответствующий приказ ФАС вступил в силу в 2016 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ С 2020Г ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА ПЛАЦКАРТ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России подготовила проект приказа об отмене госрегулирования стоимости билетов в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования на маршруте между Москвой и Санкт-Петербургом.

Предполагается, что приказ вступит в силу с 1 января 2020 года, следует из опубликованного на сайте regulation.gov.ru документа.

Основанием для принятия решения об отмене госрегулирования является высокий уровень конкуренции на рынке пассажирских перевозок различными видами транспорта между Санкт-Петербургом и Москвой, говорится в пояснительной записке к документу.

«Решение направлено на дальнейшее развитие конкуренции и создание равных экономических условий для ж/д, воздушного и автомобильного транспорта. В результате принятия проекта приказа ожидается повышение сервиса и качества оказания услуг пассажирских перевозок, а также создание условий для сдерживания роста тарифов на указанном направлении», - поясняется в записке необходимость нововведения.

Сейчас ФАС регулирует цены на места в плацкартных и общих вагонах, которые устанавливаются ниже экономически обоснованного уровня. В июне ведомство предлагало изменить подход к тарифообразованию в плацкарте. В сентябре ФАС утвердила индексацию тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах

поездов дальнего следования (так называемом «регулируемом сегменте») с 1 января 2020 года на 3,5%. При этом решения по дерегулированию тарифов в плацкарте на отдельных направлениях тогда были отложены.

На ту же тему:

<https://tass.ru/spb-news/7079517>

ТАСС; 2019.11.05; МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРАВЕ СИЛОВИКОВ СБИВАТЬ НЕЗАКОННЫЕ БЕСПИЛОТНИКИ

Минтранс РФ полностью поддерживает законопроект, наделяющий спецслужбы правом при необходимости идентифицировать человека, управляющего беспилотником, и пресекать незаконный полет аппарата. Об этом в ходе круглого стола в Госдуме во вторник сообщил замглавы транспортного ведомства Александр **Юрчик**.

«Абсолютно точно и однозначно законопроект поддерживается», - заявил **Юрчик**. По его словам, необходимо закрепить право силовых структур реагировать на «всякие отклонения» от воздушного законодательства, однако оно должно быть строго регламентировано.

В этой связи **замминистра** предложил устанавливать запретные для полетов дронов зоны. «Нужно устанавливать запретные зоны над объектами, где они [беспилотники] не имеют права летать, нужно их фиксировать. И наделить определенные структуры правом пресекать незаконную деятельность», - считает замглавы ведомства. При этом, отметил он, такие зоны могут быть временными, «над массовым скоплением людей, над какими-то мероприятиями».

Юрчик также выступил за оперативное информирование о запретных зонах участников воздушного движения. Эту функцию могла бы взять на себя Единая система организации воздушного движения РФ, добавил представитель **Минтранса**.

Ведомство, продолжил он, готовит пакет законопроектов по всем направлениям регулирования использования беспилотных летательных аппаратов. Речь идет об унифицированных правилах их разработки, производства и сертификации. «Все они используют единое воздушное пространство, а значит, должны подчиняться единым правилам», - заключил **Юрчик**.

Госдума 11 сентября приняла в первом чтении законопроект, который дает право ФСБ, СВР, ФСО, полиции и Росгвардии при необходимости идентифицировать человека, управляющего беспилотником, и пресекать полет аппарата.

<https://tass.ru/obschestvo/7081632>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/tehnologii/ognestrel-protiv-letuchek-rosgvardija-hochet-prevratit-zapreshennye-drony-v-misheni/>

ТАСС; 2019.11.05; В РОСГВАРДИИ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПРОТИВ ДРОНОВ МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОРУЖИЕ

Росгвардия просит разрешить использовать оружие против беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) над охраняемыми объектами, так как технологии по противодействию беспилотникам стоят очень дорого. Об этом заявил замглавы Росгвардии Олег Борукаев.

«В настоящее время значительна стоимость технических средств противодействия БПЛА. Я назову цифру: она колеблется от 150 до 200 млн рублей - в зависимости от эффективности применения. Потребность бюджетных ассигнований зашкаливает. Если мы технические средства установим на объекты, это будет разрушительная сумма для всех федеральных органов исполнительной власти <...> Применение оружия и боевой

техники - это то, что разрешается законом, является выходом из этого положения, чтобы не обременять наши бюджеты», - сказал он во вторник в ходе круглого стола в Госдуме. Он также отметил, что применение оружия сейчас особенно актуально против беспилотных летательных аппаратов, которые невосприимчивы к подавлению или преобразованию сигналов дистанционного управления. «Они управляются программой, и мы уже на площадке массовых мероприятий, при защите важных гособъектов такие БПЛА встречаем. <...> Кроме как оружием и боевой техникой, его полет не пресечь», - сказал Борукаев.

По его словам, незаконное использование дронов в настоящее время в России приобрело «лавинообразный характер», а их применение на массовых мероприятиях создает угрозу для безопасности. «Угрозу представляет несанкционированное применение беспилотников при проведении массовых мероприятий. Они могут вести съемку для изучения слабых мест в построениях правоохранительных органов, а также вскрывать маневры, что заставляет привлекать к выполнению задач дополнительные силы и средства», - сказал Борукаев.

Также он отметил, что с 2017 года зафиксировано более 50 фактов нарушения воздушного пространства беспилотниками над важными гособъектами.

«Вся проблема в том, что мы фиксируем пока факты нарушений и передаем в территориальные подразделения Росавиации, никак не воздействуя на эти беспилотные аппараты. Статистика у нас здесь есть, она говорит о том, что мы задерживаем менее 20-30% внешних пилотов, а тех данных, которые мы передаем в Росавиацию, недостаточно для закрепления самого состава правонарушения», - рассказал Борукаев.

<https://tass.ru/obschestvo/7081570>

ТАСС; 2019.11.05; ОНФ: ЛУЧШИЕ В РОССИИ ДОРОГИ - В ТЮМЕНИ, БЕЛГОРОДЕ И БАРНАУЛЕ

Тюмень, Белгород и Барнаул заняли верхние строчки рейтинга по качеству дорог, составленного активистами Общероссийского народного фронта (ОНФ) по итогам рейда «Дорожная инспекция». Об этом сообщила во вторник пресс-служба движения.

«Лучшие дороги, как в 2015 и 2017 годах, оказались в Тюмени. На втором месте расположился Белгород, на третьем - Барнаул. Если Тюмень и Белгород традиционно находятся в верхних строчках рейтинга, то в Барнауле за последние два года качество дорог значительно улучшилось», - говорится в сообщении.

В ОНФ уточнили, что дороги были проверены в ходе рейда «Дорожная инспекция ОНФ», который начался 8 апреля в Севастополе и завершился 13 сентября в Екатеринбурге. «За это время общественные контролеры проехали 60 тыс. км по дорогам федерального, регионального и муниципального значений, оценив качество и безопасность дорожного покрытия в 55 регионах РФ», - уточняется в пресс-релизе.

Как пояснили в Народном фронте, последнее место в рейтинге ОНФ заняла Калуга, «практически каждой улице здесь требуется замена верхнего слоя покрытия или хотя бы ямочный ремонт».

Активисты ОНФ в ходе проверки также обращали внимание на наличие разметки, обустройство пешеходных переходов и перекрестков, освещение. «По этому критерию лидирует Белгород. По мнению экспертов ОНФ, другим регионам следует перенять положительный опыт города в нанесении разметки, оборудовании пешеходных переходов и освещения, организации кругового движения и доступной среды», - отмечается в документе.

«В целом по итогам дорожной инспекции ОНФ в 2019 году мы сделали вывод, что качество дорог по сравнению с прошлыми годами улучшилось. Важно тиражировать положительный опыт городов-лидеров, чтобы остальные города подтягивались по показателям качества дорог и безопасности на них», - приводит пресс-служба слова

координатора проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутата Госдумы Александра Васильева.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tumen-belgorod-i-barnaul-lidiruut-v-obsrossijskom-rejtinge-kacestva-dorog---onf>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191105/1560576636.html>

<https://rns.online/transport/Nazvani-goroda-Rossii-s-samimi-kachestvennimi-dorogami-2019-11-05/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.05; В КАЛУГЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПОСЛЕДНЕЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ

Раскритиковавшие дороги Калуги активисты ОНФ проводили свой рейд весной, когда трассы были в плохом состоянии после зимы, с тех пор на них проведен масштабный ремонт, заявил РИА Новости во вторник первый заместитель главы Калуги - начальник управления городского хозяйства Алексей Волков.

Эксперты проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» озвучили итоги мониторинга, который они проводили с апреля по сентябрь 2019 года в 56 российских городах. Оценивалось общее состояние улично-дорожной сети, а также безопасность дорог. Согласно мониторингу, последнее место в рейтинге занимает Калуга, где, по данным ОНФ, нет разметки на городских дорогах, в том числе на пешеходных переходах, а ямы есть даже на центральных улицах.

Волков рассказал РИА Новости, что эксперты ОНФ обследовали дороги Калуги в апреле-мае. «Действительно, город был тогда не в очень хорошем состоянии, тогда мы только приступали к ремонтным работам. В этом году мы впервые стали участниками национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) и именно благодаря ему отремонтировали 27 дорог общей протяженностью 47 километров. Кроме того, у нас прошел масштабный ямочный ремонт. Мы в этом году сделали в три раза больше, чем в предыдущие годы... И, конечно же, сейчас ситуация с качеством нашей улично-дорожной сети гораздо лучше, чем весной», - заявил Волков.

Он добавил, что в городе ведется активная работа по организации остановочных павильонов, светофорных объектов, по нанесению дорожной разметки, организации пешеходных переходов. По словам собеседника, в будущем году участие города в **проекте БКАД** продолжится.

«У нас достаточно крупномасштабные работы планируются. В частности, будут отремонтированы восемь основных магистралей при въезде в город», - сказал Волков.

<https://ria.ru/20191105/1560593007.html>

ТАСС; 2019.11.05; РЕМОНТ 15 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШИЛСЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Дорожники отремонтировали 15 улиц Владивостока по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила во вторник пресс-служба администрации края.

«Всего благодаря **нацпроекту** во Владивостоке отремонтировали 15 улиц. В настоящее время на улице Олега Кошевого продолжается строительство надземного пешеходного перехода. Подрядчик смонтировал пролетную балку, впереди монтаж первых в крае лифтов для маломобильных граждан», - говорится в сообщении.

Всего в 2019 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на территории Владивостокской агломерации отремонтировали 81 км дорог на общую сумму 1,8 млрд рублей. В настоящее время ремонт автомагистралей по **нацпроекту** продолжается в Артеме, Надеждинском и Шкотовском районах.

В пресс-службе администрации края ТАСС пояснили, что ремонт автомобильных дорог в городе также ведется по региональной программе «Развитие транспортного комплекса Приморского края», рассчитанной до 2021 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-15-ulic-po-nacproektu-zaversilsa-vo-vladivostoke>

ТАСС; 2019.11.05; ПРОКУРАТУРА ГАЯ ЗАСТАВИЛА ПОДРЯДЧИКА ПЕРЕДЕЛАТЬ ДОРОГУ

В ходе проверки реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» Гайская межрайонная прокуратура Оренбургской области выявила нарушения при выполнении дорожных работ по условиям муниципального контракта. Об этом сообщается на портале прокуратуры Оренбургской области.

На ремонт автомобильной дороги в Гайском городском округе было направлено более 10 млн рублей. Однако проверочная комиссия обнаружила, что толщина наружного слоя асфальтового покрытия занижена и не соответствует условиям контракта, этот параметр составил 3 см вместо 4 см, положенных по контракту.

По требованию прокураторы все нарушения, допущенные подрядчиком, были устранены. На участках, где было выявлено некачественное покрытие, асфальт уложили заново с соблюдением условий, прописанных в контракте.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/prokuratura-gaa-zastavila-podradcika-peredelat-dorogu>

ТАСС; 2019.11.05; В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 20 АВТОДОРОГ

Власти Комсомольска-на-Амуре отремонтировали более 20 автодорог в городе протяженностью 24,5 км в рамках федерального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). Об этом во вторник сообщается на сайте правительства Хабаровского края.

«В этом году муниципалитет впервые участвовал в федеральном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», получив около 450 млн рублей федеральных средств. Ремонт был произведен на 21 магистрали, а в совокупности дорожное полотно было обновлено на протяженности 24,5 км», - говорится в сообщении.

Обновлено дорожное полотно по улицам Комсомольская, Урожайная, Васянина и Шиханова. На проспекте Первостроителей ремонт магистрали сделан впервые с середины 1980-х годов - с момента ввода в эксплуатацию. Нанесена дорожная разметка, установлены новые бордюры, отремонтированы тротуары, появились дорожные знаки и новые автобусные остановки.

На проспекте Копылова ремонт сделан в рамках сразу двух федеральных проектов. Около 1,5 км проезжей части и тротуаров отремонтировали по БКАД, а новая пешеходная аллея появилась по программе «Современная городская среда».

Качество работ проинспектировал губернатор края Вячеслав Фургал. По его словам, которые приводятся в сообщении, проект выполняется на хорошем уровне. «Новые дороги - хорошее начало для комплексного благоустройства территорий. И нам совместно нужно посмотреть, где еще сделать тротуары, обустроить междворовые проезды, провести благоустройство и озеленение территории, установить освещение», - цитирует пресс-служба главу региона.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-komsomolske-na-amure-v-ramkah-nacproekta-otremontirovali-bolee-20-avtodorog>

ТАСС; 2019.11.05; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ОДНОЙ ИЗ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Ремонт одной из региональных дорог, соединяющей город Бор и поселок Ватомский, завершился в Нижегородской области. Об этом сообщил во вторник журналистам губернатор региона Глеб Никитин, отметив, что план по ремонту дорог в Борском районе в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» полностью выполнен.

«Комиссия ГКУ Нижегородской области «Главное управление автомобильных дорог» приняла после ремонта участок дороги Бор - Большое Пикино - Городищи - Ватомский. По нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» было отремонтировано 16,72 км этой дороги», - сказал Никитин.

Губернатор Нижегородской области отметил, что дорога капитально не ремонтировалась с 1986 года, поэтому ее общее состояние «было плачевным». По его словам, помимо этой трассы, в 2019 году в Борском районе также отремонтировали еще семь участков автомобильных дорог в рамках нацпроекта.

«Оценим, как перезимуют отремонтированные в этом году дороги. Уже весной специалисты должны будут их проверить и в случае каких-то негативных изменений проработать с подрядчиком устранение дефектов в рамках гарантийных обязательств. Предлагаю общественным контролерам и обычным автомобилистам присоединиться к этим проверкам», - добавил Никитин.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7080742>

ТАСС; 2019.11.05; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ЗАФИКСИРОВАЛИ ОКОЛО 3 ТЫСЯЧ НАРУШЕНИЙ В ЭТОМ ГОДУ

В Самарской области за 9 месяцев камерами фото- и видеофиксации зафиксировано порядка 3 тыс. нарушений, что на 11% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщается на сайте правительства региона.

Средства от оплаты штрафов были направлены на ремонт и содержание региональных магистралей. Кроме того, на участках дорог, в частности, на перекрестках, где установлены камеры, зарегистрировано снижение количества ДТП.

На данный момент в регионе функционируют около 600 дорожных камер, однако ожидается, что в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» к 2024 году в регионе дополнительно установят более 219 подобных устройств.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-samarskoj-oblasti-doroznye-kamery-zafiksirovali-okolo-3-tysac-narusenij-v-etom-godu>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» СТАНЕТ ЧАСТЬЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ; ПОЕЗДА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» БУДУТ СТАРТОВАТЬ НЕ С БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА, А ИЗ РАСПОЛОЖЕННОГО НА ЗАПАДЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОДИНЦОВА

С запуском первой ветки Московского центрального диаметра (МЦД-1 Одинцово – Лобня) все поезда «Аэроэкспресса» в «Шереметьево» будут отправляться из Одинцова. Нынешняя стартовая точка маршрута – Белорусский вокзал станет промежуточной остановкой, рассказала «Ведомостям» гендиректор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева. МЦД-1 правительство Москвы планирует открыть в конце этого – начале следующего года.

Уже с июля 2–3 рейса в день – первые и последние – «Аэроэкспресс» в тестовом режиме отправляет из Одинцова. Но с открытием МЦД-1 поезда будут полностью интегрированы в городскую сеть, продолжает Бисембаева: между Одинцовом и Белорусским вокзалом «Аэроэкспресс» будет следовать со всеми остановками и по тарифам МЦД (около 50 руб.

– «Ведомости»). Между Белорусским вокзалом и «Шереметьево» сохранится режим экспресса, но уже с двумя остановками – к станции Окружная на МЦК добавится Савеловский вокзал.

РЖД в начале 2018 г. объявила, что с открытием МЦД-1 переведет «Аэроэкспресс» на Савеловский вокзал, чтобы снизить загруженность путей. Но этот маршрут менее удобен для пассажиров, что грозило снижением трафика компании, рассказала Бисембаева. 20% специально опрошенных «Аэроэкспрессом» пассажиров заявили, что перенос начала маршрута на Савеловский вокзал станет для них серьезным барьером при выборе трансфера в аэропорт, еще порядка 60% сказали, что для них это в значительной степени менее комфортно и также может повлиять на выбор в пользу другого вида транспорта.

«Аэроэкспресс» провел переговоры с владельцем путей РЖД, оператором на МЦД – Центральной пригородной пассажирской компанией, правительством Москвы и решил «не быть помехой на пути», а возить пассажиров из Одинцова, добавила Бисембаева. Это позволит остаться на Белорусском вокзале, а огромному количеству людей станет еще проще добираться до аэропорта. Появление в 2018 г. промежуточной остановки Окружная добавило компании примерно 200 000 пассажиров, а старт из Одинцова со всеми остановками (Сколково, Тестовская и др.) даст в общей сложности еще около 1 млн пассажиров в «Шереметьево», ожидает она. Это немало, всего в этом году в «Шереметьево» компания перевезет порядка 6 млн человек.

18 поездов

сейчас в парке «Аэроэкспресса», из которых 11 двухэтажных поездов Stadler и семь одноэтажных поездов «ЭД4МКМ аэро»

Время в пути между Одинцовом и «Шереметьево» сейчас составляет 90 мин. Путь от аэропорта до Белорусского вокзала – 35 мин. Так как удлинение маршрута добавит много пассажиров, то на шереметьевском направлении будут работать только двухэтажные швейцарские поезда Stadler, которые пока ездят в «Домодедово» и «Внуково». Чтобы сохранить частотность рейсов во все аэропорты (каждые полчаса в «Домодедово» и «Шереметьево», раз в полчаса или в час во «Внуково»), при удлинившемся шереметьевском направлении «Аэроэкспрессу» потребуются дополнительные составы. Компания арендует в РЖД три поезда «Ласточка», этого будет достаточно, рассказала Бисембаева.

Будет ли компания по такой же схеме пускать поезда в «Домодедово» и во «Внуково», когда и до них дотянутся Московские центральные диаметры, представитель «Аэроэкспресса» не говорит. Правда, и сроки запуска движения на этих направлениях пока неизвестны.

«Дата запуска МЦД-1и график движения поездов обсуждаются правительством Москвы совместно с РЖД», – говорит представитель департамента транспорта Москвы. Представитель РЖД от комментариев отказался.

«Поезда «Аэроэкспресса» в пиковые часы уже сейчас перегружены. Если к этим пассажирам добавятся пассажиры из Одинцова и других промежуточных остановок, это может привести к снижению качества сервиса даже с учетом двухэтажных Stadler», – говорит гендиректор компании «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. Плюс на участке между Одинцовом и Белорусским вокзалом появятся пассажиры, которые ездят в режиме электрички, а не до аэропорта, – это тоже может привести к ухудшению сервиса, предупреждает эксперт. А это чревато оттоком основной аудитории, добавляет он.

Ранее двухэтажные поезда не ездили в «Шереметьево», так как считалось, что они не пройдут под Тверским путепроводом рядом с Белорусским вокзалом. Но Бисембаева говорит, что совместные с РЖД замеры показали: двухэтажные Stadler там проходят.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/06/815509-aeroekspress-stanet>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; МИНФИН ХОЧЕТ ВПИСАТЬ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ АЭРОФЛОТ, РУСГИДРО, РОССЕТИ, ТРАНСНЕФТЬ С СОХРАНЕНИЕМ ГОСКОНТРОЛЯ - ИСТОЧНИК

Минфин РФ предлагает предусмотреть в плане приватизации на 2020-2022 годы снижение до 50% плюс 1 акция доли государственного участия в уставных капиталах ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии», «Государственной транспортной лизинговой компании», ОАО «РЖД», ПАО «РусГидро», ПАО «Транснефть» и ПАО «Российские сети».

Такое предложение было сформировано по итогам совещания в Минфине у первого вице-преьера - министра финансов Антона Силуанова с участием его замов и директоров департаментов министерства 28 октября, и направлено в Минэкономразвития, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с результатами совещания.

Предлагается предусмотреть такое снижение на основании отдельных решений президента и правительства.

В случае с «Аэрофлотом» речь идет о возможной продаже небольшой доли: всего 1,17% сверх контроля (сейчас у государства 51,17% акций), для остальных это крупные пакеты.

Ранее, летом, Минфин при обсуждении нового плана приватизации уже предлагал включить в программу на 2020-2022 годы ряд крупных активов, в основном из числа тех, что фигурировали в старых планах, но так и не приблизились к реальной продаже, в том числе, «Аэрофлот», «Зарубежнефть», ГТЛК, РЖД и «Первый канал». Позже курирующая приватизацию **замминистра** экономического развития Оксана Тарасенко в интервью «Интерфаксу» сообщила, что ГТЛК и «Первый канал», скорее всего, не будут включены в план приватизации. Также, по ее словам, в проекте программы не будет «РусГидро», «Россетей», «Транснефти». Минэкономразвития не было согласно и с предложением о приватизации РЖД. Против приватизации «Аэрофлота» выступил **Минтранс**.

Силуанов в октябре высказал мнение, что Минэкономразвития должно подготовить более амбициозный план приватизации. По его мнению, в условиях, когда у бюджета нет потребности в дополнительных финансовых ресурсах, программа должна выполнять не фискальную функцию, а стать структурной мерой для повышения темпов экономического роста. Вскоре после этого глава Минэкономразвития Максим Орешкин сообщил, что министерство до конца года представит дополнительные предложения по приватизации.

Логику сокращения доли РФ до контрольной позднее объяснял **замминистра** финансов Алексей Моисеев: по его словам, такого пакета вполне достаточно для необходимого уровня полномочий. «Базовый принцип такой, что если компания не является спецкомпанией, которая занимается спецвещами - типа Промсвязьбанка - то для того, чтобы ее контролировать, необязательно держать 100%. Вполне достаточно, как показывает опыт «Газпрома» и «Роснефти», 50% плюс одна акция, около того, что позволяет вполне государству это контролировать. Все, что свыше, это избыточно», - сказал он журналистам.

ТАСС; 2019.11.05; ГОСДУМА РАСШИРЯЕТ ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Госдума на пленарном заседании во вторник одобрила в первом чтении правительственный законопроект о распространении упрощенного порядка въезда иностранных граждан в Россию по электронным визам на автомобильные, речные и смешанные **пункты пропуска**, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Согласно инициативе, перечень указанных **пунктов пропуска** будет определяться кабинетом РФ. «Предлагаемые законопроектом изменения позволят создать дополнительные благоприятные условия для привлечения иностранных туристов в регионы Дальнего Востока, что будет способствовать созданию и дальнейшему развитию

в них необходимой туристической и иной социальной инфраструктуры, повышению инвестиционной привлекательности и доходов бюджетов», - говорится в пояснительной записке.

При этом расширение упрощенного порядка въезда по электронным визам на железнодорожные и морские **пункты пропуска** документом не предусматривается. «В железнодорожных пунктах пропуска техническая возможность проверки электронных виз отсутствует, - отмечали в правительстве. - Морские порты, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа, иностранными гражданами не востребованы».

В соответствии с действующим законодательством электронные визы выдаются иностранцам, прибывающим через **пункты пропуска**, расположенные на территориях свободного порта Владивосток и особой экономической зоны в Калининградской области, а также через определенные кабмином РФ воздушные **пункты пропуска** в ДФО. С 1 октября по упрощенной процедуре иностранные граждане также могут посещать Санкт-Петербург и Ленинградскую область.

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.05; ИГОРЬ ЛЕВИТИН СО СТУДЕНТАМИ-ТРАНСПОРТНИКАМИ ПОСЕТИЛ МУЗЕЙ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ

Помощник президента РФ **Игорь Левитин** вместе со студентами **Российского университета транспорта** посетил выставку «Транспорт России. Сквозь время — в будущее», которая открылась в начале октября в Музее современной истории России.

Во время осмотра экспозиции **Игорь Левитин** рассказал студентам о развитии транспортного образования, а также о строительстве и открытии Байкало-Амурской магистрали.

— Всего два миллиона человек побывало на Байкало-Амурской магистрали за все время ее строительства, — сказал **Игорь Левитин**.

Он также отметил особую роль студенческих отрядов.

Выставочно-просветительский проект «Транспорт России. Сквозь время — в будущее» приурочен к 210-летию транспортного ведомства и отраслевой системы профессионального образования. На выставке были представлены материалы и **Российского университета транспорта**, рассказывающие о подготовке специалистов для отрасли. В течение работы экспозиции преподаватели и студенты университета проводили лекции и экскурсии. По словам проректора **Российского университета транспорта** Михаила Кленова, студенты разных транспортных вузов также побывали на экспозиции.

— Более 12 тысяч человек посетили выставку в Музее современной истории России в октябре, — отметила директор музея Ирина Великанова.

На выставке была представлена информация о первой железной дороге общего пользования, становлении отечественного воздухоплавания, строительстве столичного метрополитена, сооружении БАМа и Транссиба. Часть экспозиции была посвящена работникам транспортной отрасли в годы Великой Отечественной войны, строительству судоходных каналов и автодорог и другим значимым событиям из истории транспортной отрасли. Посетители смогли ознакомиться и с перспективами развития российского транспорта.

Экспозиция была открыта для просмотра с 1 октября по 3 ноября.

<https://vm.ru/news/760810-igor-levitin-so-studentami-transportnikami-posetil-muzej-sovremennoj-istorii-rossii>

ЭКСПЕРТ; МАВРИНА ЛЮБОВЬ, УЛЬЯНОВ НИКОЛАЙ, ИВАНТЕР АЛЕКСАНДР; 2019.11.06; НАМ ТАКИЕ ДОРОГИ ДОРОГИ

Привлеченный высокой и гарантированной государством доходностью частный бизнес заинтересовался дорожными концессиями. Однако тарифы на проезд по платным дорогам

зачастую неадекватны платежеспособности основной массы автомобилистов. Платные хайвеи не должны подменять собой строительство бесплатных для населения магистралей за счет бюджета

«Да они специально фуру здесь ставят, чтобы мы на платку выезжали!» «А я слышал, что с гаишниками есть договор - подольше ехать на оформление ДТП, чтобы пробка была и все ехали на платную дорогу!» - такие сообщения можно было часто увидеть в «разговорчиках» «Яндекс.Навигатора», когда запускался в платную эксплуатацию первый участок трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург. Водители были уверены, что фура с аварийным сигналом на самом деле не сломалась, а специально ограничивает проезд на Ленинградском шоссе - таким образом владелец платной дороги якобы стимулирует трафик. Впрочем, и сейчас подобные предположения водители тоже иной раз высказывают.

Общая протяженность автомобильных дорог федерального значения составляет сегодня 54 тыс. километров. Из них лишь две тысячи километров - платные. Но эта цифра быстро увеличивается. До конца ноября будет сдана в эксплуатацию трасса М-11 - платная альтернатива задыхающемуся от пробок и большегрузов шоссе Москва - Санкт-Петербург. В очереди еще до десятка проектов. «Эксперт» решил разобраться, как устроен этот бизнес и что он на выходе сулит потребителям - автомобилистам.

Бездорожье на Востоке и «недодорожье» на Западе

С 2013 года протяженность автомобильных дорог в России - всех, включая грунтовые, - выросла менее чем на 10%, а доля дорог с твердым покрытием замерла на отметке 70%. Последний скачок в дорожном хозяйстве имел место в 2012 году: за один год протяженность сети дорог общего пользования увеличилась на 351 тыс. км, притом что за следующие шесть лет прирост составил только 250 тыс. км. То было не строительное, а бухгалтерское чудо: Росстат начал включать в национальную сеть автодорог улицы, проезды, площади, набережные в населенных пунктах, причем даже те, что не имели твердого покрытия.

Скоростных магистралей в стране строится менее тысячи километров в год, в прошлом году 661 км (из них больше половины пришлось на платные). Китай строит ежегодно 10-12 тыс. км автобанов.

На дороги федерального значения приходится менее 4% национальной автодорожной сети общего пользования. С 2006 года федеральных автодорог построили всего порядка шести тысяч километров. И это не говоря о том, что ряд федеральных трасс в Зауралье, например «Лена» (Невер - Якутск) или «Амур» (Чита - Хабаровск), на многих участках до сих пор не имеют твердого покрытия, что превращает перемещение по ним в межсезонье в экстремальное предприятие.

По плотности автомобильных дорог Россия с показателем 89 км на 1000 кв. км серьезно уступает большинству развитых и крупных развивающихся стран мира. В выборке Росстата мы опережаем лишь Алжир и Казахстан, что вряд ли можно считать утешительным призом.

Конечно, наш слабый средний показатель плотности сети определен бездорожьем в гигантских малонаселенных пространствах Сибири и Дальнего Востока (плотность автодорог в Красноярском и Хабаровском краях - 14 км на 1000 «квадратов», в Якутии - 10, на Камчатке - 5 км), тогда как регионы Центра, Поволжья и Юга России характеризуются довольно развитой сетью автодорог. Скажем, плотность автомобильных дорог Самарской области (763 км на 1000 кв. км) превосходит показатель США (683), а лидер по плотности сети дорог Ингушетия (1286), отстает от Германии (1805) всего-то в полтора раза (качество дорог здесь и там - вопрос отдельный).

В последние пять лет активное дорожное строительство идет в Башкирии, Самарской, Челябинской, Тверской и Ростовской областях. Но есть регионы, где протяженность автодорог вообще снижается. Таких аутсайдеров мы нашли три - Алтайский и

Забайкальский край, а также Магаданская область. Легче всего назвать их депрессивными окраинами, депопуляция которых делает дороги просто не востребуемыми. Нам ближе обратная логика: отсутствие базовой дорожной сети удовлетворительного качества и является одной из важных причин депопуляции и неблагополучия этих регионов.

В более развитой и заселенной части страны с дорогами дела обстоят тоже не очень радужно. Фактически задачу построения опорной сети магистральных дорог, связывающей главные агломерации страны, пока нельзя считать выполненной. До сих пор превалирует старая топология дорожной сети - кольца вокруг Москвы и исходящие из нее радиальные трассы. Есть острая необходимость в строительстве хордовых трасс (в частности, Юго-Западная хорда должна связать Казань с другими центрами Поволжья и обеспечить прямой выход грузои пассажиропотоков с Волги и Урала на юг страны, к Черному морю). Нужны скоростные автобаны между городами-миллионниками, даже в европейской части страны они есть не везде (скажем, нет достойных магистралей, связывающих Ростов-на-Дону и Краснодар с Волгоградом).

Казалось бы, именно решение этих задач должно формировать ядро функционала созданной десять лет назад государственной компании «Автодор». Но не тут-то было. Главным акцентом деятельности «Автодора» стало привлечение в дорожную отрасль частного капитала и тиражирование проектов создания платных автодорог в стране. Как же устроена модель дорожной концессии?

Частник не внакладе

Базовая бизнес-модель ГЧП в автодорожной отрасли выглядит следующим образом. Частная сторона соглашения, концессионер, строит дорогу и затем эксплуатирует ее в течение определенного срока (это может быть и 10, и 20, и более лет), по завершении которого дорога переходит под управление государства. Возврат инвестиций концессионера - его доля в общей смете проекта обычно варьирует от 10 до 60%, остальное доплачивает государство - осуществляется за счет тарифной платы. Причем в большинстве случаев поток будущих эксплуатационных доходов гарантируется государством. Если фактический трафик по выстроенной трассе недотянет до заложенных в финансовую модель значений, концессионеру разницу доплатит концедент (государство).

Если доля инвесторов в проекте небольшая (около 10%), то срок эксплуатации меньше и тарифы регулирует государство (используются так называемые ДИС - долгосрочные инвестиционные соглашения, разновидность договоров ГЧП, применялась при строительстве трасс М-4 и М-11). Малая доля участия инвесторов при строительстве М-4 (около 10%, не более 10 млрд рублей) объясняется удобством: проекты часто предусматривали лишь реконструкцию, затраты требовались относительно небольшие, и «Автодору» было проще и быстрее самому провести все работы, чем устраивать конкурс на создание проекта, привлечение концессионера. В итоге была основана компания-оператор для сбора платы, проведены минимальные улучшения, установлены шлагбаумы для сбора платы: деньги от водителей поступают в бюджет «Автодора», и уже он возмещает инвестиции и обеспечивает доходность инвесторам.

Едешь? Плати!

Первой новостройкой в отрасли стал Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Строительство началось в 2005 году. Магистраль запускалась по частям, полностью автодорога длиной 46,6 км была запущена в конце 2016 года.

«По мере запуска в эксплуатацию отдельных участков дороги росло и количество пользователей: с 35 тысяч в сутки в первый год после запуска до 387 тысяч ежедневных транзакций в настоящее время. Это беспрецедентный показатель для России», - рассказал Алексей Бнатов, генеральный директор компании «Магистраль северной столицы» (МСС), которая эксплуатирует дорогу по договору тридцатилетней концессии.

Но приведем немного не слишком часто афишируемых цифр. Санкт-Петербург обязуется возмещать МСС недополученную выручку, если она будет меньше указанной в договоре до 2020 года. В 2016 году такая выплата из бюджета составила 4,6 млрд рублей, в 2017 году - 5,2 млрд, в 2018-м - 3,1 млрд рублей. Это почти половина выручки компании (6,8 млрд рублей в 2018 году, по данным СПАРК).

Ранее, в 2016 году, на церемонии открытия центрального участка снизить накал общественного негодования пытался Андрей Костин, глава банка ВТБ. Этой финансовой организации принадлежит 50% в МСС. По его словам, с 2020 года город начнет получать прибыль от дороги, так как с этого момента 90% всех доходов сверх установленной в договоре концессии суммы выручки начнут поступать в бюджет города. В итоге с 2020 по 2042 год город сможет заработать около 360 млрд рублей. Правда, Андрей Костин не уточнил, за счет чего стоит ожидать появления дополнительной выручки. Вряд ли случится скачкообразный рост трафика, за счет которого можно было бы в ближайший год сократить существующий разрыв между доходами МСС и оговоренной в договоре суммой.

Первой платной дорогой в Москве стал Северный обход Одинцова, движение по ней было открыто в ноябре 2013 года, а плату за проезд стали брать с 1 января 2014-го. Спустя шесть лет после ее запуска позволить себе воспользоваться дорогой могут далеко не все - за проезд по участку длиной 11 км нужно заплатить 250 рублей, и это, по мнению местных, жителей очень дорого.

Участок с 15-го по 58-й км магистрали М-11 Москва - Санкт-Петербург был открыт в декабре 2014 года, а платной дорога стала почти через год, в ноябре 2015-го, и там цена проезда еще выше.

Оба участка были построены в «проблемных» с точки зрения загруженности зонах: там ежедневно образовывались многокилометровые пробки.

Поскольку запуск первой дороги - обхода Одинцова - сопровождался строительством развязок и реконструкцией участков бесплатной дороги, то оценить, как повлияло на загруженность Минского шоссе строительство платного дублера, сложно.

А вот обход города Химки, как еще называют участок трассы М-11 с 15-го по 58-й км, поначалу действительно смог взять на себя часть трафика и разгрузить бесплатную дорогу М-10. Однако после того, как за проезд по нему стали брать плату, пробки вернулись. В итоге одна из целей строительства платной альтернативы - разгрузить трассу М-10 на вылете из Москвы, улучшить дорожную и экологическую ситуацию в Химках - оказалась проваленной.

В 2016 году в регулирование стоимости проезда на участке 15-58-й км трассы М-11 был вынужден вмешаться **Владимир Путин**, отметив, что за проезд по нему вздули цены. Цены после этого были снижены, однако, как в свое время объяснял «Эксперту» глава группы ВИС Игорь Снегуров (крупный игрок на рынке строительных концессий), вряд ли концессионер потерял в доходах из-за снижения цены (см. «У нас избыток денег», «Эксперт» № 47 за 2017 год). Скорее всего, по концессионному соглашению государство обязано было компенсировать потери инвестора, увеличив размер своего платежа. Впрочем, впоследствии цена за проезд по этой дороге снова выросла.

Государственная компания «Автодор» в своем отчете по итогам 2018 года показала, что доходы от сбора платы за проезд по дорогам, находящимся в ее ведении, составили чуть более 13 млрд рублей. Тогда как по плану компания должна была собрать более 17 млрд. Как указывается в документе, причина в том, что были перенесены сроки ввода в эксплуатацию некоторых участков на трассах М-11 «Москва - Санкт-Петербург» и М-4 «Дон». Учитывая, что под управлением «Автодора» в прошлом году находилось 1071 км платных дорог, получается, что с одного километра ей удалось выручить порядка 12 млн рублей.

Доходность на собственный капитал для концессионеров, заложенная в договоре на строительство ЦКАД, должна составить 15%, а для долгосрочных инвестиционных соглашений доходность плавающая - из расчета инфляция плюс 8,3-8,5 процентного пункта. Период окупаемости - от 24 до 30 лет. На рынке с падающими процентными ставками для инфраструктурных проектов это очень много, соглашаются финансовые аналитики. «Как правило, кредитные ставки по инфраструктурным проектам даже в рублях редко когда сейчас превышают 7,5%. Другое дело, что политические риски все равно очень высокие. К сожалению, инвестклимат в России в последние годы значительно ухудшился, и этот фактор будет очень мешать привлечению инвесторов. Если будут госгарантии на высшем уровне, то шансы, я думаю, будут, если нет - то как минимум этих шансов будет значительно меньше», - оценил доходность инфраструктурных проектов Нарек Авакян, начальник отдела инвестиций «БКС Брокер».

Неизвестно, какие условия предлагает государство концессионерам сейчас, но в тот год, когда подписывались эти договоры, уровень ключевой ставки Банка России опускался с 15 до 11%, а инфляция по итогам 2015 года составила 12,9%. И тогда доходность в 15% для концессионеров была лишь немногим выше уровня обесценения российских активов, а доходность по ДИС - 21,2- 21,4% - как раз позволяла инвесторам быть спокойными за будущее своих вложений. Стоит ли удивляться, что большинство контрактов ГЧП заключено именно по договорам ДИС, а концессионеры нещадно завышают цены на тарифы за проезд по вверенным им участкам дорог?

Тонкие расчеты логистов

Основными пользователями платных дорог в Москве и Санкт-Петербурге являются владельцы легковых автомобилей - на них приходится более 90% трафика. «Доля тяжелого грузового транспорта в потоке составляет порядка шести-семи процентов. На определенных участках Западного скоростного диаметра, обеспечивающих максимально быстрый и экономичный для перевозчиков подход от федеральных трасс к портовым зонам, а также на сквозных маршрутах она составляет до трети транспортного потока. Но в среднем более 90 процентов - это легковые автомобили», - рассказал «Эксперту» Алексей Бнатов из МСС.

Абсолютное большинство транзакций (около 97%) на Северном обходе Одинцова тоже совершается легковыми автомобилями, подсчитали в компании «Новое качество дорог», операторе этой дороги.

Там же отметили, что с момента запуска платного проезда значительно увеличилось число транзакций с использованием транспондера (устройства, которое позволяет автоматически списывать средства с лицевого счета владельца автомобиля при проезде по платным участкам дорог), которое сегодня превышает 60% от общего числа транзакций. Водители их активно используют, чтобы экономить от 10 до 50% базового тарифа.

Сами тарифы иногда просто непомерно высоки: «На принадлежащей непосредственно ГК «Автодор» трассе М4 «Дон» уровень тарифов можно считать в целом соответствующим уровню платежеспособности населения, а вот на трассе М-11 вблизи Москвы, когда доехать до аэропорта Шереметьево стоит почти 300 рублей, он, безусловно, завышен. На платном обходе Одинцова он завышен в дневное время, а вот ночной тариф там более чем адекватен», - считает Кирилл Янков, заведующий лабораторией прогнозирования региональной экономики

Института народнохозяйственного прогнозирования РАН. «Условия концессий на участке 15-58-й километр М-11 таковы, что концессионер вправе устанавливать те тарифы, которые ему нужны для максимизации прибыли. И кстати, 9 августа я на этом участке стоял в дичайшей пробке», - рассказывает Павел Чистяков, вице-президент Центра экономики инфраструктуры.

Иногда коммерческие компании устраивают партнерские акции для привлечения клиентов или повышения их лояльности бренду. Так, сейчас для владельцев премиальных

продуктов от MasterCard действует скидка на проезд по Северному обходу Одинцова, а на некоторых участках «Автодора» скидки предоставляет платежная система «Мир».

Интересно, что службы такси не используют активно платные дороги. Такси поедет по ней только в том случае, если клиент дополнительно оплатит проезд. «Маршруты поездок по умолчанию строятся по бесплатным дорогам. Мы планируем в порядке эксперимента автоматизировать этот процесс: приложение будет предлагать варианты с платными участками и показывать, сколько времени можно сэкономить. Так мы поймем, насколько эта опция востребована, и примем решение о ее дальнейшем внедрении», - рассказали «Эксперту» в «Яндекс.Такси». Хотя представляется, что, взяв на себя часть расходов по оплате проезда клиентов по платным дорогам, таксомоторные компании смогли бы увеличить оборачиваемость своего автопарка: машины смогли бы выполнить больше поездок за то же время, которое сейчас они тратят в пробках.

«Платон» выдавливает грузовики на «платку» Другая ситуация у компаний, которые занимаются грузоперевозками. Они активно используют все возможности экономии и оптимизации маршрутов.

Сейчас у всех крупных перевозчиков есть интеллектуальные системы, которые анализируют маршруты и вычисляют оптимальные пути с точки зрения сокращения расходов.

«Платные дороги имеют хорошее покрытие и минимум по две полосы движения в каждую сторону, что положительно сказывается на расходе топлива, сохранности груза и средней скорости движения. Оборудованные места для стоянки, комфортабельные места общего пользования, отсутствие необходимости постоянных обгонов тихоходных транспортных средств и возможность не останавливаться на пунктах взимания платы, а лишь снижать скорость - все вместе это положительно влияет на самочувствие водителя. Стоимость проезда по платным дорогам входит в структуру затрат грузоперевозчика и в зависимости от направления может составлять от двух до десяти процентов», - рассказал «Эксперту» Эдуард Миронов, директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic.

Здесь важно уточнить, что плата за проезд в системе «Платон» взимается с автомобилей с максимальной массой свыше 12 тонн по дорогам общего пользования и не взимается с них при проезде по платным дорогам. Эдуард Миронов приводит пример расчета оптимального маршрута доставки груза из Москвы в Санкт-Петербург: «Есть два варианта. При первом проезде по платной дороге М-11 в дневное время без учета нового седьмого участка с транспондером составит 1698 рублей. Вторым вариантом - проезд по бесплатной трассе М-10 - обойдется в 1311 рублей, поскольку нужно будет заплатить за «Платон». Казалось бы, проезд по бесплатной дороге обходится дешевле. Однако, если рассматривать проезд по отдельным участкам М-11, которые находятся под управлением «Автодора» (58-149-й и 208-543-й километры) и частично по трассе М-10, то такой маршрут обойдется в 828 рублей. А эти же участки в системе «Платон» будут стоить 991 рубль. Экономия 163 рубля за один рейс в одну сторону одной машины. Для парка в 20 транспортных средств, работающих между Москвой и Санкт-Петербургом, экономия составит около 800 тысяч рублей в год».

Получается, что введение системы «Платон» стимулирует перевозчиков выходить на платные дороги. Разница в стоимости проезда по платной и по бесплатной дорогам небольшая, а преимуществ больше. Хотя компании экономят не только на «Платоне»: «Нашим клиентам важно получить груз оперативно и своевременно. Использование платных трасс позволяет сэкономить несколько часов, а также некоторое количество топлива, поэтому мы регулярно используем платные дороги. Посчитать конкретную экономию на топливе достаточно сложно, потому что, во-первых, она не слишком большая и колеблется в пределах нескольких процентов, а во-вторых, зачастую маршруты прокладываются с включением небольших участков платных трасс для объезда сложных участков», - рассказал «Эксперту» Дмитрий Иевлев, генеральный директор компании

«Авто-ПЭК». По его словам, в «АвтоПЭК» 15% всех рейсов проложены по маршрутам с использованием отдельных участков платных дорог. В среднем расходы компании на проезд по платным участкам дорог составляют 3-3,5% стоимости одного километра пути.

«В зависимости от конкретного маршрута при движении по платным дорогам действительно могут иметь место дополнительные расходы перевозчика, а клиент чаще всего хочет срок доставки как на платной дороге, но без наценки к тарифу. Это вопрос грамотного управления затратами и эффективностью в случае с перевозками FTL», - добавляет Александр Лашкевич, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии».

Тем не менее очевидно, что существенного ускорения доставки грузов не произошло, а значит, положительное влияние платных дорог в этой части на экономику минимально, если и вовсе заметно.

Государство платит. А за что?

На платных дорогах зарабатывает тот, кто строит, и тот, кто финансирует. Строительные подрядчики зарабатывают только на этапе создания объекта, а концессионеры и инвесторы - на протяжении всей реализации проекта. «Маржа строителей колеблется в районе десяти процентов от стоимости строительства: чем крупнее проект, тем меньший процент, скорее всего, заработает подрядчик. Чем больше размер проекта, тем номинально больше зарабатывает строитель, даже снизив свою маржу в сравнении с небольшим объектом, - поясняет Алексей Соловьев, заместитель директора по инвестициям УК «Лидер» (компания участвовала в проекте «Северный обход Одинцова»). - А доходность инвестора зависит фактически от того, что гарантирует государство концессионеру, если нет коммерческих доходов. В такой схеме инвесторы - заложники условий концессионного конкурса».

Как уже было сказано, в зависимости от типа концессионного соглашения инвестор вправе рассчитывать на компенсацию недополученных доходов со стороны государства либо зарабатывает только за счет платы за проезд.

«Психологически приемлемым уровнем, при котором дорогу целесообразно строить именно как платную, негласно считается 50 процентов, - рассказывает Рустам Гизатуллин, руководитель направления платной транспортной инфраструктуры компании «А+С Транспроект», которая выполняет проекты и научные исследования в области транспортного планирования, разрабатывает ИТ-решения для моделирования и управления транспортными потоками.

- Если доходы от сбора платы составляют 50 процентов и более от всего генерируемого проектом денежного потока, инвесторы начинают рассматривать возможность его реализации».

Но «недосбор» кто-то должен будет инвесторам компенсировать. Этот кто-то - государство, которое по определению должно руководствоваться не только коммерческими интересами.

«За рубежом практика такая: если проект имеет положительную чистую приведенную стоимость (коммерчески окупаем), то участия государства не требуется. В противном случае (при отрицательной чистой приведенной стоимости) инвестор обращается к государству. Но в этом случае необходимо доказать, что строительство автомобильной дороги имеет положительную экономическую приведенную стоимость. Тогда считают социально-экономические эффекты: экономия времени, рост ВВП, экологические эффекты и прочее», - поясняет Татьяна Кулакова, директор Центра экономики транспорта НИУ ВШЭ.

Коммерчески выгодные дороги на территориях с высокой плотностью населения уже построены или строятся, хотя и не без сложностей. Взять хотя бы Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД), сроки ввода в эксплуатацию которой постоянно переносятся: по первоначальному плану эта дорога должна была быть построена еще к

чемпионату мира по футболу 2018 года. Теперь нужно строить дороги там, где плотность населения низкая, а рельеф и климат тяжелые. «Часто есть потребность в дороге для целей связанности сети, но эта дорога нужна лишь малому числу пользователей. С коммерческой точки зрения эта дорога никогда не окупится, потому что низкий объем трафика должен компенсироваться высоким тарифом, который пользователи не будут готовы платить. Именно поэтому такие проекты чаще всего и строятся за государственный счет. Например, мост в Якутии через реку Лену никогда не окупится за счет населения, но потребность у региона в нем есть - нужно создать круглогодичную транспортную доступность», - рассуждает Алексей Соловьев.

Но вот проблема. «Общественная или социально-экономическая эффективность не является критерием, влияющим на разработку проектов платных дорог, - это следует из российских нормативных документов, регламентирующих обоснование проектов ГЧП», - утверждает старший научный сотрудник ЦЭМИ РАН Сергей Бушанский. По его мнению, российская система платных дорог неэффективна: «Основная ошибка в том, что телега была поставлена впереди лошади. Сначала нужно разрабатывать проект, сравнивать варианты и затем только выбирать лучший из них. Вышло наоборот: сначала выбраны дороги, которые должны быть платными, затем при разработке проектов вдруг обнаруживается, что эффект-то не получается, а отменить принятые решения уже нельзя. Аналогичные системные проблемы с платными дорогами есть и в других странах, но у нас они проявились ярче». С ним согласен и Павел Чистяков. «Дорога должна быть построена там, где расходы на ее строительство и эксплуатацию ниже экономической выгоды», - считает он.

«Вроде на бумаге платные дороги строятся во многом за частные деньги, но, если посмотреть повнимательнее, за этими деньгами часто скрываются кредиты и гарантии от государственных банков, то есть квазигосударственные деньги», - отмечает Кирилл Янков.

Считается, что частный инвестор строит более качественно, чем государство, но это всего лишь миф, полагает Сергей Бушанский, так как ему нужно сократить издержки и максимизировать прибыль.

«Проблема с платными дорогами в следующем: платные дороги - это «снятие сливок» с наиболее платежеспособных водителей на нескольких основных направлениях, которые были выбраны, вероятно, именно исходя из оценки платежеспособности. А остальная часть, в основном на более старых и экологически вредных машинах, продолжает ехать по бесплатным дорогам, старым, проходящим через населенные пункты. На этих дорогах выше аварийность, загазованность воздуха. В интересах снижения аварийности, в том числе смертности на дорогах, а также в интересах чистоты окружающей среды нужно выводить на новые дороги максимум трафика. Но эту задачу может решить, как показывает практика, только бесплатная дорога, - считает Кирилл Янков. - С целью снижения аварийности и уменьшения вреда здоровью людей государство должно стимулировать водителей ехать по более новым дорогам, идущим в объезд городов и сел, а нынешняя система платности стимулирует как раз обратное. Было бы правильное сделать платным транзит через города при наличии объездной дороги, а объездные как раз строить бесплатными».

В мире есть разные модели платности на автодорогах: от отсутствия платных дорог вообще (Германия, Швеция, Финляндия) до полностью платной системы скоростных автострад (при этом остальные дороги остаются бесплатными). Россия относится к промежуточной группе стран: часть автострад платная, а часть бесплатная, это применяют такие страны, как США, Великобритания или Ирландия. «Способы оплаты в разных странах тоже разные: где-то, как в России, с пунктами оплаты, где-то надо покупать заранее специальную «виньетку» (Венгрия, Чехия и другие), а где-то безбарьерная система («фри-фло»), когда в разных точках считываются номера, и потом владельцу

присылают счет. Эта система применяется в Израиле, внедрение ее в России значительно сложнее из-за большого количества машин с иностранными номерами, хотя будущее, скорее всего, за ней», - приводит примеры зарубежного опыта Кирилл Янков. В Италии, например, и вовсе проезд по всем магистралям и тоннелям платный, а стоимость проезда рассчитывается исходя из формулы: равнинный тариф - 0,07 евро/км или горный тариф - 0,085 евро/км плюс 22% НДС. При этом в Италии все дороги хорошего качества и выбор оптимального маршрута не представляет такого труда для логистов, как в нашей стране. Понятно, что заставить российских автомобилистов платить за проезд по тем дорогам, которые есть сейчас, невозможно - ведь в большинстве своем наши дороги в плохом состоянии. И для того, чтобы все их сделать платными, сначала пришлось бы привести их в порядок.

По подсчетам Татьяны Кулаковой, только для содержания автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения требуется 1,7 трлн рублей в год (около 2% ВВП). Эта сумма сопоставима с суммарным объемом финансирования дорожного хозяйства в 2015-2017 годах - 1,9 трлн рублей за три года. После старта **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» расходы вырастут, но не достигнут необходимого уровня: 2019 год - 798 млрд рублей, 2020-й - 786 млрд рублей, 2021-й - 885 млрд рублей.

В соответствии с паспортом финансирования **нацпроекта** всего на него до 2024 года будет выделено 4,8 трлн рублей. Но даже и эти средства могут остаться лишь «бумажными». Всего лишь 199 млрд из них - деньги инвесторов, а 4,4 трлн ожидаются из бюджетов регионов. Это огромные деньги, которые непонятно откуда у регионов возьмутся. Сейчас есть региональные и федеральные дорожные фонды, которые формируются за счет поступлений от сборов «Платона», транспортного налога, автоштрафов и акцизов. Ни каждый по отдельности, ни все вместе эти источники не покрывают необходимых расходов по **нацпроекту**. К тому же эти средства не «окрашены» - нельзя отследить, куда и на какие цели они были потрачены, их можно тратить и на другие нужды регионов, а не только на дороги. Возможно, регионы смогут перераспределить средства из бюджетных субсидий «на другие расходы» и региональные дороги все же будут строиться. «Субъекты Российской Федерации из федерального бюджета получают кредиты на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования», - называет еще один источник средств для региональных бюджетов Людмила Пронина, профессор Института государственной службы и управления РАНХиГС. Но уже сейчас понятно, что такая возможность будет лишь у нескольких регионов - с бездефицитным бюджетом, с бизнесом, заинтересованным в строительстве дорог.

«Чтобы ощутить серьезные улучшения, достаточно строить ближайшие пять-шесть лет порядка двух-трех тысяч километров скоростных дорог в год и около десяти тысяч километров региональных и местных. Для этого нужно тратить около пяти триллионов рублей в год только на скоростные дороги и 600-700 миллиардов рублей на региональные и местные», - считает Рустам Гизатуллин. Очевидно, что эти суммы превышают профицит федерального бюджета (около трех триллионов рублей) и потенциально инвестируемую часть ФНБ (около триллиона рублей). Получается, что привлечь частное финансирование для строительства дорог так или иначе придется. Но платные дороги должны не заменять, а дополнять создание надежной сети бесплатных магистральных трасс.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.11.05; ЛИМИТЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ

В: Регионам могут разрешить ограничивать число лицензий на такси, с такой инициативой выступил заместитель председателя комитета госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Он предлагает оценить, насколько жители обеспечены такси. По мнению экспертов, оптимальное количество - 30 разрешений на

тысячу жителей. В госдуме считают: мера поддержит баланс спроса и предложения на рынке, а также обеспечит водителей достойным заработком. В общественном совете по развитию такси отмечают: прежде чем ввести меру, нужно разработать четкий механизм ограничений.

ИРИНА ЗАРИПОВА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПО РАЗВИТИЮ ТАКСИ В РЕГИОНАХ: Вот допустим, мы сделали ограничение, там, в регионе 5 тысяч разрешений, а как выдавать пять тысяч первое разрешение, вот эти механизмы, опять, то есть должна быть либо конкурсная процедура, либо нужно отзывать у кого-то разрешение, как-то еще. Регион все-таки сначала должен легализовать полностью рынок, заинтересовать бизнес работать легально, обновлять автопарк, то есть, чтобы сам предприниматель захотел работать на этом рынке и уже потом делать ограничения.

В: Однако сервисы заказа такси отнеслись к идее негативно, как рассказали РБК в Ситимобил, цены на перевозки подорожают, многие водители лишатся рабочих мест, считают в компании «Формула такси».

БОГДАН КОНОШЕНКО, ОСНОВАТЕЛЬ КОМПАНИИ «ФОРМУЛА ТАКСИ»: Разрешение, как вы знаете, выдается сроком на 5 лет, это разрешение, ну, когда те разрешения, которые были выданы 5 лет назад, закончат срок своего действия, количество официальных такси, которое работает в городе, начнет сокращаться, в этой ситуации, эти же люди никуда не денутся, они пойдут заниматься нелегальным извозом.

В: В августе комитет госдумы по транспорту и строительству подготовил новую версию законопроекта о регулировании деятельности такси, согласно которому за рулем запретят работать иностранцам без российских прав, а рыночные тарифы на поездки будут скорректированы методикой **минтранса**. Документ раскритиковали представители бизнеса и многие депутаты.

RNS; 2019.11.05; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ЧИСЛА РАЗРЕШЕНИЙ НА ТАКСИ

Российские регионы с 2011 года имеют право ограничивать количество разрешений на работу такси, такое регулирование должно сохраниться и в разрабатываемом законе, сообщили RNS в департаменте транспорта Москвы, комментируя инициативу депутата о таком ограничении.

«У всех регионов РФ с 2011 года есть право ограничивать количество разрешений на работу такси на основании части 23 и 24 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ.... Департамент транспорта Москвы выступает за то, чтобы в новом разрабатываемом в ГД РФ законопроекте «О такси» было сохранено действующее правовое регулирование и предусмотрена возможность устанавливать, на основании законов субъектов РФ, максимальное количество легковых такси», — сообщили RNS в пресс-службе Дептранса.

Там пояснили, что в случае, когда количество заявлений на получение разрешения превышает установленный максимальный лимит, можно организовать конкурс на бесплатную выдачу разрешений, а не выдавать их по результатам аукциона, как это предусмотрено в действующем законе.

Как пояснили в Дептрансе, цель существования такого ограничения — это поиск баланса между желаниями компаний-агрегаторов и таксопарками.

Ранее зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов предложил предоставить регионам право ограничивать число разрешений на такси. Эту идею он высказал в письме, которое 30 октября направил первому зампреду комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Людмиле Боковой, сообщила газета «Ведомости».

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-prokomentirovali-ideyu-ob-ogranichenii-chisla-razreshenii-na-taksi-2019-11-05/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; АВТОДОР СОЗДАЛ ЕДИНЫЙ ДИЗАЙН ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ ДЛЯ БОРЬБЫ С ЗАТОРАМИ В ПУНКТАХ ОПЛАТЫ

Госкомпания «Автодор» хочет оборудовать пункты взимания платы на платных автотрассах крупными дорожными знаками единого образца.

Как сообщила пресс-служба госкомпании, таким образом планируется решить проблему образования на платных трассах заторов, возникающих из-за того, что некоторые водители при подъезде к пункту оплаты неверно выбирают полосу. Это происходит, в том числе потому, что дорожные знаки на построенных в разное время участках платных трасс, которыми управляют различные операторы, не унифицированы, поясняет «Автодор».

«Замедления в движении перед пунктами взимания платы на скоростных участках автодорог нередко возникают из-за того, что водители не успевают сориентироваться. Хотя возле пунктов в обязательном порядке установлены знаки ограничения скорости, постепенно снижающие разрешенный максимум до 30 км/ч. В результате желающие оплатить наличными или с помощью банковской карты оказываются в рядах для машин с транспондерами, где нет операторов», - говорится в пресс-релизе компании.

Полосы для машин с транспондерами на всех пунктах взимания платы разместят слева и знаки на полосах для проезда по транспондерам будут одного и того же цвета по всей сети. Для тех, кто едет без транспондера, будут знаки другой единой цветовой гаммы.

Выделенные безостановочные полосы для оплаты только транспондером будут обозначаться знаками зеленого цвета. Эти полосы будут располагаться в крайних левых и реверсивных полосах пунктов взимания платы. Полосы, оплата на которых производится с участием кассира-оператора или с использованием аппаратов приема платежей, будут обозначаться знаками желтого цвета и располагаться в центральной части пункта оплаты. Полосы для негабаритного транспорта с присутствием кассира-оператора обозначат знаками желтого цвета с белой горизонтальной полосой в нижней части знака, на которой указывается ширина полосы. Эти полосы будут располагаться в крайней правой полосе пункта оплаты. Реверсивные полосы для оплаты по транспондеру, где в качестве средства информирования используются призмадинамические установки, обозначат знаками зеленого цвета или знаком «кирпич», если полоса отдана встречному потоку. Такие полосы располагаются левее оси дороги по направлению движения.

Знаки над полосами будут не менее 2,3 м на 2,3 м размером, что позволит водителям замечать их с расстояния 150 м по основному ходу движения и не менее 100 м при заезде с примыкающей автодороги.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; СТАРИЦКАЯ АННА, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.11.05; И ЛОСИ ЦЕЛЫ, И ВОДИТЕЛИ ДОВОЛЬНЫ. ЭКОЛОГИ ПОДДЕРЖАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДУБЛЕРА ЩЕЛЧКА

Экоактивисты, выступающие против строительства дублера Щелковского шоссе, заявляют, что дорога ухудшит экологию и навредит животным. В спецрепортаже «360» экологи объяснили, что это не так. Природу можно сберечь, а лесным обитателям точно станет лучше.

Подмосковные власти пообещали передать национальному парку «Лосиный остров» две тысячи гектаров земли - территории Монинского и Горенского лесничеств. Это компенсация за узкую полосу вдоль существующей магистрали - те 100 гектаров, которые планируют отрезать для прокладки дублера Щелковского шоссе.

Экоактивисты недовольны. По их мнению, из-за новой дороги животные будут гибнуть, а состояние окружающей среды ухудшится. Однако экологи убеждены, что не стоит на этом спекулировать.

Необходимый для прокладки дороги административно-хозяйственный участок парка расположен у самой кромки шоссе. Животных там нет - круглосуточный шум авто их отпугивает.

«Мы считаем, что никакого экстраординарного экологического взрыва не произойдет по той простой причине, что Щелковскому шоссе больше 20 лет и все страшные последствия для экологии уже произошли», - рассказала директор АНО «Центр экологических экспертиз» Наталья Сотнева.

Зампред комиссии по экологии подмосковной общественной палаты Ульяна Белова напоминает: лес можно посадить, а вот испорченное выхлопными газами здоровье восстановить сложнее. К тому же ни одна экоэкспертиза не одобрит стройку, если подрядчик не предусмотрит в проекте природоохранные мероприятия. В **федеральном Дорожном агентстве** пообещали изучить возможные пути миграции животных и при необходимости построить экодуки, а также минимизировать вырубку леса.

А чтобы сократить воздействие на природу от выхлопных газов, вдоль дублера можно установить специальные экраны и высадить в несколько рядов шумогазопылезащитные растения, поясняет Наталья Сотнева.

По словам главы Управления государственного экологического надзора Росприроднадзора Натальи Соколовой, кормовых баз лосей и других зверей на спорной территории нет. Нет там и экодуков или подземных тоннелей для прохода лосей, отмечает Наталья Сотнева. Когда весной одичавшие собаки гонят потерявшихся лосей, те напарываются на штыри дорожных ограждений и погибают.

Поэтому если в местах потенциального прохода возведут сооружения с шумогазопылезащитными экранами, пологими пандусами и высадкой лесных насаждений, животным станет лучше. «Будет возможность для поиска новых мест обитания, новых биотопов и новой кормовой базы. За 20 лет существования шоссе лоси не ходили и не ходят на другую сторону дороги. А если будет такая возможность, конечно, он пойдет», - заключила эколог.

<https://360tv.ru/news/mosobl/losi-i-voditeli/>

ТАСС; 2019.11.05; МОСТ В ДАГЕСТАНСКОМ БУЙНАКСКЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ДО КОНЦА ГОДА

Обрушившийся в 2018 году мост начали восстанавливать в городе Буйнакске в Дагестане. Завершить работы по его реконструкции власти планируют до конца декабря, сообщил ТАСС во вторник мэр Буйнакска Исламудин Нургудаев.

Обрушение строящегося объездного дорожного моста произошло в Буйнакске в декабре 2018 года во время заливки бетона. В результате пострадали трое рабочих.

«Сейчас восстановительные работы начались уже непосредственно на месте установки моста, где в настоящее время бурят скважины для заливки будущих опор. Планируется, что все восстановительные работы будут завершены и мост будет введен в эксплуатацию до конца следующего месяца», - сказал Нургудаев.

По его словам, с открытием моста транспортная нагрузка на город существенно снизится. «В настоящее время очень много транспорта, направляющегося в несколько горных районов республики, а также большинство сел соседнего Буйнакского района, проезжают через центральные улицы Буйнакска», - пояснил собеседник агентства.

Ранее ТАСС сообщал, что, по данным регионального ГУ МЧС, причиной обрушения стали нарушения правил строительства. По данному факту сотрудники следственного управления СК РФ по Дагестану возбудили уголовное дело за нарушение правил безопасности при ведении строительных работ.

<https://tass.ru/obschestvo/7079767>

ТАСС; 2019.11.05; ПЕРВУЮ УЛИЧНУЮ ЗАПРАВКУ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ЗАПУСТИЛИ В ЦЕНТРЕ НОВОСИБИРСКА

Первая уличная заправка для электромобилей запущена в Центральном районе Новосибирска, сообщил ТАСС во вторник начальник департамента промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии Новосибирска Александр Люлько.

«Мы запустили первую заправку для электромобилей в Центральном районе города, она была установлена за счет средств инвестора. Предварительно возможности такой электрозаправки были продемонстрированы на форуме «Технопром». В дальнейшем мы планируем создать сеть таких заправок около объектов городской торговой инфраструктуры, привлекая средства частных инвесторов», - сказал Люлько.

Он добавил, что пока подзарядить электромобиль на заправке можно бесплатно, время зарядки легкового автомобиля составляет около полчаса.

<https://tass.ru/sibir-news/7078863>

ТАСС; 2019.11.05; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОЕЗД НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ ЕВРО-2020 БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ

Болельщики чемпионата Европы по футболу 2020 года в Санкт-Петербурге смогут пользоваться общественным транспортом бесплатно, сообщили ТАСС в пресс-службе городского комитета по транспорту.

Чемпионат Европы в честь 60-летнего юбилея турнира пройдет с 12 июня по 12 июля 2020 года в 12 европейских городах. Санкт-Петербург примет три матча группового этапа и четвертьфинал. Также матчи чемпионата Европы пройдут в Лондоне, Мюнхене, Баку, Риме, Бухаресте, Дублине, Копенгагене, Бильбао, Глазго, Будапеште и Амстердаме.

«Зрителям UEFA Евро 2020, участникам UEFA Евро 2020, волонтерам и аккредитованным представителям средств массовой информации в пределах города федерального значения Санкт-Петербурга и Ленинградской области предоставляется бесплатный проезд автомобильным транспортом [кроме легкового такси] в городском и пригородном сообщении, городским наземным электрическим транспортом, железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по маршрутам UEFA, метрополитеном с 0 часов дня проведения матча UEFA Евро 2020 до 23 часов 59 минут следующего дня», - отметила представитель комитета.

Выпадающие доходы перевозчиков Петербурга планируется компенсировать из городского бюджета. В октябре губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, сообщил журналистам, что городские власти ожидают приезда около 1 млн болельщиков и туристов к чемпионату Европы. На проведение четырех матчей город выделил около 600 млн рублей, общее количество волонтеров составит 1,5 тыс. человек.

<https://tass.ru/obschestvo/7080365>

ТАСС; 2019.11.05; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР ФИНСКОЙ VR GROUP В РОССИИ НАЧАЛ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Железнодорожный оператор государственного железнодорожного перевозчика Финляндии VR Group, созданный в России в начале 2019 года, в начале ноября приступил к регулярным перевозкам леса из России в Финляндию, сообщил ТАСС во вторник представитель VR Group в России.

«В начале октября компания успешно осуществила тестовую отправку в Финляндию 24 вагонов, груженых лесом, в адрес финской лесопромышленной группы Mets Group, с которой подписан контракт на 10 лет. Компания приступила к регулярным перевозкам, которые будут состоять из четырех рейсов в месяц», - сказал собеседник агентства.

Компания приступила к перевозкам древесины в Финляндию по Октябрьской железной дороге и Северной железной дороге (филиалы компании «Российские железные дороги»). Планируемый грузооборот будущего предприятия пока не уточняется.

В соответствии с контрактом дочернего железнодорожного оператора VR Group с «Алтайвагоном» (входит в «СДС-Маш») на поставку 300 платформ-лесовозов, в парк компании уже поступили первые 70 единиц техники. Как рассказал ТАСС представитель VR Group в феврале, всего холдинг планировал направить на закупку 300 платформ-лесовозов 900 млн рублей.

В долгосрочной перспективе компания рассматривает возможность расширения вагонного парка и номенклатуры перевозимых грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/7080875>

ТАСС; 2019.11.05; ЛАЙНЕР ДЛЯ КРУИЗОВ ПО КАСПИЮ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ К НАВИГАЦИИ 2021 ГОДА

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) рассчитывает, что круизное судно «Петр Великий», которое строится на судостроительном заводе «Лотос» (входит в ОСК) в Астраханской области, будет готово к навигации 2021 года. Об этом во вторник сообщил президент ОСК Алексей Рахманов в ходе совещания по вопросам развития судостроительной отрасли в Астраханской области.

Круизное судно (проекта PV300VD) вместимостью 300 пассажиров было заложено на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в августе 2016 года, старт его строительству дал президент России **Владимир Путин**. Четырехпалубный лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю: на борту будут располагаться рестораны, тренажерные залы, спа-салоны, сауны. Строительство ведется по заказу Московского речного пароходства (МРП). Ранее сообщалось, что ОСК планирует подготовить круизный лайнер к навигации 2019 года, однако из-за ряда причин произошло отставание от графика примерно на год. Суда подобного класса не строились в России более 60 лет.

«Этот проект является знаковым. Не скрою, он оказался сложнее, чем астраханские судостроительные предприятия ожидали. Так получилось, что тот [лайнер], который строится в Астрахани, оказался раза в три, наверное, сложнее, чем [подобное] судно, которое строится на заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород). Много новых технических решений, много вопросов с поставщиками. <...> Надеемся, что он [лайнер] успешно пойдет работать в навигацию 2021 года, завершение строительства ожидается с декабря 2020 года по март 2021 года», - сказал Рахманов.

Он заметил, что данные сроки согласованы с главным заказчиком, также решены вопросы по финансированию. По данным ОСК, стоимость лайнера по контракту около 4,17 млрд рублей. Техническая готовность судна 45,4%.

Круизный лайнер «Петр Великий» в мае этого года спустили на воду для достройки и внутренней отделки помещений. В частности, запланированы электромонтажные работы, остекление, внутренняя отделка и насыщение лайнера необходимым оборудованием. После этого будут проведены швартовые и ходовые испытания.

<https://tass.ru/ekonomika/7080111>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.06; ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ: ПЕРЕЛЕТЫ В КАЗАХСТАН ИЗ РФ ПОДЕШЕВЕЮТ; ЭТО СВЯЗАНО С ПРИХОДОМ НА РЫНОК НОВОГО ЛОУКОСТЕРА

Перелёты из России в Казахстан уже в декабре станут дешевле примерно на 10–15%. Это произойдёт в связи с приходом на это направление казахстанского лоукостера FlyArystan, считают опрошенные «Известиями» эксперты. Он будет летать из Москвы в Нур-Султан. А с 2020 года перевозчик рассматривает открытие полетов и в другие российские города – например, Казань и Сочи, рассказала «Известиям» директор по маркетингу авиакомпании Жанар Жайлауова. Сейчас прямые рейсы в Нур-Султан осуществляют «Аэрофлот» и казахстанские AirAstana и SCAT. Аналитики отмечают, что столица Казахстана пока не пользуется особой популярностью у российских туристов, поэтому

большого спроса на это направление, скорее всего, не будет. Прежде чем строить масштабные планы по выходу на российский рынок, бюджетной авиакомпании придётся сначала освоить новое для себя московское направление.

Ни тенге лишнего

Бюджетная авиакомпания FlyArystan («дочка» крупнейшего казахского перевозчика Air Astana) рассматривает региональные аэропорты России для расширения маршрутной сети, рассказала «Известиям» в кулуарах форума «Крылья России» директор по маркетингу авиакомпании Жанар Жайлауова. По ее словам, речь идет о российских городах в пределах четырех часов полета от столицы Казахстана. В этот радиус входят, например, Казань, Самара, Сочи, Нижний Новгород.

При этом перевозчик не рассматривает петербургский аэропорт Пулково даже в перспективе. Экономика перелетов на такие расстояния другая, и не вписывается в финансовую модель авиакомпании, пояснила представитель FlyArystan.

В мае 2019 года лоукостер начал выполнять рейсы из Алма-Аты в шесть городов Казахстана. В октябре компания объявила о том, что с 13 декабря начнет возить пассажиров из Нур-Султана в Москву (аэропорт Жуковский). Продажа билетов открыта с 22 октября. Расписание предусматривает выполнение двух ежедневных рейсов — в Москву и обратно — на самолете Airbus A320.

Новые направления у лоукостера в России, по словам Жанар Жайлауовой, могут появиться в будущем году после расширения парка самолетов. Сейчас в нем три A320, переданных материнской компанией Air Astana. В декабре лоукостеру будет передан еще один борт, который и планируется поставить на московское направление. В 2020 году компания намерена довести флот до 10 самолетов.

— Air Astana заменяет самолеты A320ceo на обновленную версию A320neo (у воздушного судна, в частности, повышена экономичность двигателя. — «Известия»). А «классические» 320-е переходят нам, — пояснила представитель перевозчика.

Долететь рейсами FlyArystan из Москвы в Нур-Султан можно за 3,5 часа. Минимальная цена билета «туда-обратно» составляет 6,7 тыс. рублей. Но, как и в любом лоукостере, пассажирам придется доплачивать за выбор места, багаж, питание и т.д. Максимальный тариф, включающий все услуги, — около 18 тыс. рублей.

Прямые рейсы в столицу Казахстана из Москвы есть также у «Аэрофлота», казахстанских Air Astana и SCAT.

С поезда на самолет

FlyArystan не планирует отбирать пассажиров у «классических» перевозчиков, а намерен нарастить трафик между Москвой и Нур-Султаном за счет новых клиентов — тех, кто сегодня добирается из России в Казахстан по железной дороге или автотранспортом. Предполагается, что дешевые авиабилеты будут стимулировать развитие взаимного туризма.

Сейчас перелет из Москвы в столицу Казахстана и обратно стоит в среднем около 13 тыс. рублей, свидетельствуют данные Biletix. С 20 октября билеты на этом направлении подешевели примерно на 4%, сообщили «Известиям» в пресс-службе сервиса. Но там это связывают с сезонной корректировкой цен, поскольку у агрегатора пока нет договора на продажу билетов FlyArystan.

В «Туту.ру» (сервис также пока не работает с FlyArystan) обратили внимание, что на направлении Москва–Нур-Султан не наблюдается заметного роста цен билетов на Новый год, когда спрос традиционно растет. Представитель сервиса отметила, что «Аэрофлот» и Air Astana пока заметно не корректировали ценники, но это уже сделала Scat — минимальная стоимость билета упала с 8 тыс. до 5 тыс. рублей. Именно между этими авиакомпаниями, по мнению «Туту.ру», будет основная ценовая конкуренция.

Сервис Aviasales, где билеты лоукостера FlyArystan есть в продаже, уже зафиксировал резкое падение средней стоимости в экономклассе на маршруте Москва–Нур-Султан на

новогодние праздники — на 23%, до 11,6 тыс. рублей. Это прямое следствие появления нового игрока, сказал «Известиям» PR-директор сервиса Янис Дзенис. Он также обратил внимание на двукратный рост ранних продаж билетов на декабрь по этому направлению. Сегодня в Нур-Султан можно также добраться с пересадками, например, в Минске, Баку, Варшаве, Алма-Ате, Омске или Екатеринбурге. Но такой перелет займет как минимум вдвое больше времени, вырастет и минимальная стоимость билета.

Обычно выход на направление лоукост-перевозчика снижает средний чек по направлению примерно на 10–15%, пояснил гендиректор Biletix Игорь Константинов. В том, что стоимость билетов из России в столицу Казахстана придется уменьшить и «классическим» авиакомпаниям, уверен и глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Так всегда происходит при появлении лоукостера на том или ином направлении, сказал он «Известиям».

Рассуждая о перспективах расширения полетов FlyArystan в региональные российские аэропорты Борис Рыбак отметил, что сначала нужно «раскатать московское направление» и привлечь пассажиров в не самый удобный аэропорт Подмоскovie. Аналитик по транспорту «Финама» Алексей Калачев обратил внимание, что столица Казахстана пока не пользуется особой популярностью у российских туристов, поэтому большого спроса на это направление, скорее всего, не будет.

На момент сдачи номера в Air Astana и SCAT на запросы «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/938964/aleksandr-volobuev/poshli-na-snizhenie-perelety-v-kazakhstan-iz-rf-podesheveit>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.06; «ОТМЕНА РОЯЛТИ ЗА ПЕРЕЛЕТ НАД РОССИЕЙ НАЗРЕЛА ДАВНЫМ-ДАВНО»; ГЛАВА LUFTHANSA КАРСТЕН ШПОР О РАБОТЕ В РОССИИ

Иностранные авиакомпании в первом полугодии сократили перевозки пассажиров в России на 10,4%, до 8,6 млн человек на фоне роста у отечественных авиапредприятий на 11,2%, до 99,1 млн человек. Однако один из крупнейших зарубежных игроков, немецкая Lufthansa, смогла удержаться в плюсе. Увеличит ли Lufthansa полеты в Россию, влиянии роста цен на авиакеросин и отношении к роялти за полеты над Сибирью “Ъ” рассказал глава совета директоров авиакомпании Карстен Шпор.

— Вы возглавили Lufthansa в 2014 году, когда в России наступил кризис, а покупательная способность населения сильно снизилась. С тех пор компании группы закрыли несколько направлений, в том числе в Екатеринбург и Ростов-на-Дону. Можем ли мы ожидать, что в ближайший год Lufthansa возобновит полеты по одному из этих направлений?

— Авиакомпания такого масштаба, как наша, может перераспределить мощности на российский рынок, как только возрастет спрос. Lufthansa не просто работает на российском рынке много лет, с 1972 года, этот рынок всегда был для нас стратегическим.

— То есть в ближайшее время возобновления полетов в регионы России не предвидится?

— Нет, мы сделаем это только при возникновении достаточного спроса. Пока что это не так. В первом полугодии 2019 года мы наблюдали рост числа пассажиров на своих рейсах в России, но он небольшой, всего около 1%. Сейчас мы осуществляем 138 рейсов и перевозим 34 тыс. пассажиров еженедельно.

— Каким должен быть рост, чтобы вы возобновили перевозки?

— В настоящий момент запрос на рейсы премиум-класса в небольших российских городах ограничен. Мы видим, что в основном спрос на премиум-перевозки от Lufthansa, Swiss и Austrian Airlines имеется в Москве и Санкт-Петербурге. Речь идет не только о числе пассажиров, но также о покупательной способности клиентов, которым мы можем предложить наши премиум-продукты.

— В прошлом году представители авиаотрасли в России и во всем мире отмечали рост цен на авиатопливо. Снизилась ли доходность рейсов для Lufthansa?

— В отношении топлива Lufthansa использует долгосрочные стратегии, которые позволяют нам снизить влияние волатильности цен. Мы всегда хеджируем закупки на два года вперед таким образом, чтобы 85% закупаемого нами топлива не подорожало в течение ближайших шести месяцев. Во втором квартале 2019 года затраты на топливо в Lufthansa, Swiss и Austrian Airlines выросли на €217 млн (на 18%, до €1,42 млрд). Чистая прибыль группы за этот период составила €754 млн по сравнению с €1 млрд за второй квартал прошлого года.

— Сколько транзитных рейсов на транссибирском направлении Lufthansa совершила над территорией России в прошлом году? Какова сумма роялти российской стороне?

— В зависимости от расписания авиакомпании Lufthansa Group ежедневно совершают около 14 рейсов по направлению в Азию над российским воздушным пространством: в Китай, Японию и Корею. Сумма роялти не подлежит разглашению. Но, вы знаете, это единственное воздушное пространство в мире, за использование которого нам приходится платить. Я считаю, это совершенно не соответствует состоянию глобальной авиаиндустрии, которая растет, нуждается в объединении рынков и свободе передвижения. По моему мнению, вопрос отмены роялти за перелет над российской территорией назрел давным-давно. Тем более что суда российских авиалиний перемещаются над Германией совершенно свободно. Мы как немецкая авиакомпания надеемся на такое же гостеприимство со стороны России, какое мы предоставляем российским авиаперевозчикам.

— Мы видим, что во всем мире активно растут лоукостеры, они постепенно оттягивают пассажиропоток у традиционных авиакомпаний. Как Lufthansa видит свое место на этом рынке?

— Lufthansa имеет ясную стратегию на этот счет. У нас есть премиальные бренды Swiss, Austrian Airlines и Lufthansa, предоставляющие сервис премиум-класса. Они особенно востребованы на таких рынках, как российский, где существует запрос на премиальные продукты во всевозможных отраслях — это серьезный вклад в успех нашей компании. С другой стороны, мы развиваем Eurowings — компанию-перевозчик от пункта до пункта, которая может конкурировать с лоукостерами. Eurowings — третий по величине лоукостер в Европе. Эта компания становится все более популярной на тех рынках, где наша плановая доходность на премиум-перевозках недостижима.

— Можно ли ожидать, что через несколько лет компании второго уровня, лоукостеры, будут перевозить больше пассажиров, чем традиционные авиакомпании?

— Как раз наоборот: мы видим, что рост лоукостеров замедляется, а традиционные авиакомпании, которые поработали над реструктуризацией своих расходов, становятся все более востребованными и успешными. В этом отношении я не ожидаю больших изменений. Однако мы наблюдаем в России одно явление даже в большей степени, чем в Западной Европе,— это использование мобильных устройств в путешествиях. В России мы видим максимальную долю билетов, приобретенных через интернет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4149044>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ШИГАРЕВА ЮЛИЯ; 2019.11.06; ПОЧЕМУ УДОБСТВА ДЛЯ САМОЛЁТОВ ВАЖНЕЕ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ?

ЗЕМЛИ ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ ОТДАДУТ ПОД ЗАСТРОЙКУ ЖИЛЬЯ. ТО, ЧТО РАНЬШЕ БЫЛО ЗАПРЕЩЕНО ИЗ СООБРАЖЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ, СЕГОДНЯ РАЗРЕШЕНО?

Минтранс внес проект сокращения приаэродромных территорий, а премьер **Медведев** подписал документ, снижающий нормы уровня шума, допустимые при проектировании жилой застройки. Хотя те, кто оказался в невольном соседстве с новой, третьей, взлетной полосой «Шереметьево», на своем опыте убедились: указ нормы, может, и снизит, но шум двигателей от этого тише не станет.

Когда авиация только начинала развиваться, были приняты правила: есть огромная территория, и любая хозяйственная деятельность на ней должна осуществляться с разрешения старшего аэродромного начальника. Это делалось, чтобы соседство граждан с авиацией было бы безопасным и приемлемым для жизни.

Особенно это касается многоэтажных домов. Крайне нежелательно, чтобы вблизи аэродрома велась какая-либо застройка, даже малоэтажная. Не только потому, что это шумно и неприятно. В первую очередь это вопрос безопасности людей, которые в этих домах живут. Достаточно вспомнить недавнюю легендарную посадку в кукурузу. А если бы под самолетом было не поле, а жилой квартал?

Возведение зданий в стороне от прямых заходов на посадку теоретически возможно, но тоже не совсем безопасно. Правила же разрабатываются не просто так: были случаи, когда в плохих метеоусловиях самолет мог отклониться от заданного пути, и, если на его пути вдруг оказался многоэтажный дом, у лайнера не было бы шанса уйти на второй круг.

Другой пример: рядом с иркутским аэропортом построили гаражи. В какой-то момент самолет съехал со скользкой полосы прямо в них. Погибли люди.

Были и обратные случаи: когда в эпоху бесконтрольного строительства вблизи аэропортов пилоты жаловались, что при посадке путали яркий свет прожекторов на строительных площадках с аэродромом и ошибочно начинали выводить самолеты на этот свет.

Да и вопрос удобства, звукового комфорта, экологичности жизни людей, которые купят квартиры в этих домах, тоже существенен. Считаю, что нельзя просто так пересматривать нормы, выработанные в том числе и ценой человеческих жизней.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ТЮМЕНСКИЙ «РОЩИНО» УСИЛИЛ МЕРЫ ПО ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТОМ «ЯМАЛА»

АО «Аэропорт Рощино» (Тюмень) усилило меры по орнитологической безопасности после инцидента с самолетом авиакомпании «Ямал», у которого 1 ноября отказал двигатель после столкновения с птицей.

«Меры по орнитологическому обеспечению усилены и находятся под постоянным контролем», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

Собеседник агентства также отметил, что место предполагаемого столкновения с птицей будет выяснено после проведения проверки и получения независимого заключения.

«Хотим обратить внимание на то, что после получения информации от экипажа об отказе двигателя, комиссионно была осмотрена ВПП (взлетно-посадочная полоса - ИФ) и никаких останков птиц обнаружено не было», - подчеркнул он.

Вместе с тем, по данным представителя пресс-службы, если вина аэропорта будет признана, убытки авиакомпании будет возмещать страховая компания, с которой у аэропорта заключен договор.

Как сообщалось, у SSJ-100 авиакомпании «Ямал», вылетевшего 1 ноября в Санкт-Петербург из аэропорта «Рощино», отказал один из двигателей. При взлете экипаж почувствовал удар, произошел помпаж (срывной режим работы двигателя) турбины двигателя, после чего он отказал. Самолет, выработав топливо, благополучно приземлился в тюменском аэропорту. По данным авиакомпании, причиной отказа двигателя стало попадание птицы.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; АЭРОПОРТ АРХАНГЕЛЬСКА СОЗДАЛ ФОНД РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ И НАО

АО «Аэропорт Архангельска» создал Фонд развития аэропортовой инфраструктуры Архангельской области и Ненецкого автономного округа (НАО).

Согласно материалам информационно-аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», фонд создан 27 сентября 2019 года. Величина уставного капитала не указана, единственным владельцем значится АО.

В качестве основной деятельности указана деятельность вспомогательная прочая в сфере финансовых услуг, кроме страхования и пенсионного обеспечения.

Комментарием компании «Интерфакс» пока не располагает.

RNS; 2019.11.05; ГТЛК МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 14 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОКУПКУ ДВУХ ИЛ-96

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получит в 2020 году 13,8 млрд рублей на покупку двух российских широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнеров Ил-96-400М, следует из проекта постановления постановления правительства России, подготовленного **Минтрансом** России.

Проект размещен на портале проектов нормативно-правовых актов.

«Предоставить в 2020 году субсидию из федерального бюджета в размере 13,8 млрд рублей «Государственной транспортной лизинговой компании» на осуществление капитальных вложений в приобретение объектов недвижимого имущества – 2 самолетов Ил-96-400М для обеспечения механизма поддержания продаж этих воздушных судов», — говорится в тексте проекта.

Отмечается, что окончательную стоимость самолетов ГТЛК выплатит за счет дополнительного привлечения внебюджетных средств в 3 млрд рублей. Планируется, что поставка первого модернизированного Ил-96 состоится в 2023 году, второго – в 2024 году.

«Планируемый к закупке самолет Ил-96-400М является глубокой модификацией самолета Ил-96М, имеет большую длину фюзеляжа, чем Ил-96-300, и максимальную пассажироместимость 386 человек, что потенциально позволяет использовать его вместо воздушных судов импортного производства – Airbus A380, Boeing 777 и 787», — говорится в тексте пояснительной записки.

Отмечается, что спрос на Ил-96-400М подтверждается наличием заинтересованности со стороны авиакомпании Royal Flight, которая осуществляет в основном чартерные авиаперевозки.

<https://rns.online/transport/GTLK-mozhet-poluchit-14-mlrd-rublei-na-pokupku-dvuh-il-96-2019-11-05/>

[Вернуться в оглавление](#)