



## Ежедневный мониторинг СМИ

07 НОЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ВФМ; 2019.11.06; «ЕР» ПРОСИТ МИНТРАНС ОБЪЯСНИТЬ ПРИЧИНУ ЗАДЕРЖКИ СТАРТА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НА НАЧАЛО 2020 ГОДА .....	3
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.06; ГЛАВА МИНТРАНСА РАССКАЖЕТ СЕНАТОРАМ О НАЦПРОЕКТЕ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» .....	3
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.11.07; КАКОЕ ВСЁ ЗЕЛЕНОЕ: ЭКОЗАПРЕТЫ ПРИВЕДУТ К ДИСКРИМИНАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ; РОССИЯН ПРИЗЫВАЮТ ПЕРЕСЕСТЬ НА ГАЗОМОТОРНЫЕ АВТО И ЭЛЕКТРОМОБИЛИ .....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; В КРЕМЛЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ «УДУШЕНИИ» РЫНКА ДРОНОВ .....	5
RNS; 2019.11.06; AZUR AIR ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИТОГИ ПРОВЕРКИ РОСАВИАЦИИ .....	6
RNS; 2019.11.06; МЕДВЕДЕВ УВОЛИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ .....	6
ТАСС; 2019.11.06; НАЗВАНЫ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ, НА ВЫПОЛНЕНИЕ КОТОРЫХ НЕ ПОТРАТИЛИ ЗАЛОЖЕННЫЕ В БЮДЖЕТЕ СРЕДСТВА .....	6
ТАСС; 2019.11.06; ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ПРОФИНАНСИРОВАНЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ НА 39,4% .....	7
ТАСС; 2019.11.06; МОСТ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДО 2035 ГОДА .....	7
РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; КАБМИН ОБСУДИТ ВЫДЕЛЕНИЕ РЕГИОНАМ 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА .....	8
ТАСС; 2019.11.06; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ НАПРАВИЛ НА «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 72,4 МЛРД РУБЛЕЙ .....	8
ТАСС; 2019.11.06; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ .....	9
ТАСС; 2019.11.06; В КУРСКЕ ПООБЕЩАЛИ ВОССТАНОВИТЬ ТРОТУАРЫ, ПОВРЕЖДЕННЫЕ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ .....	10
ТАСС; 2019.11.06; ЭКСПЕРТЫ ВЫЯСНИЛИ, В КАКИХ РЕГИОНАХ БОЛЬШЕ ВСЕГО ЛЮБЯТ «ПОЛИХАЧИТЬ» НА ДОРОГАХ .....	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.06; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОЭКСПРЕССА»: «ЦЕНЫ НА «АЭРОЭКСПРЕСС» ДОЛЖНЫ БЫТЬ СОПОСТАВИМЫ С ТАКСИ»; АЛИНА БИСЕМБАЕВА – О РОСТЕ ПАРКА ПОЕЗДОВ, КОНКУРЕНЦИИ С ТАКСИ И РАЗНОГЛАСИЯХ С РЖД .....	11
ПРАЙМ; 2019.11.06; ВЛАДЕНИЕ ГОСУДАРСТВОМ БОЛЕЕ 50% ПЛЮС ОДНА АКЦИЯ ПАО ДОЛЖНО БЫТЬ ОБОСНОВАНО - МОИСЕЕВ .....	17
ТАСС; 2019.11.06; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ШАНХАЙ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ .....	17
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.07; ЗАПРАВКА ОТ ТЕЛЕФОНА: КРУПНЫЕ ОПЕРАТОРЫ СВЯЗИ ЗАРЯДЯТ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ; ТЕЛЕКОМ-КОМПАНИИ УЖЕ ОТКРЫЛИ В СТРАНЕ БОЛЕЕ СОТНИ ЭЗС .....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; УКРАИНА С 20 НОЯБРЯ ЗАПРЕЩАЕТ ВВОЗ Б/У ВАГОНОВ ИЗ РФ .....	20

---

ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; МИНПРОМТОРГ ГОТОВ ОБСУЖДАТЬ С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, КАК ПРОЙТИ СПАД В ОТРАСЛИ .....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ТМХ ВИДИТ В ЕС ТРЕНД ВОЗВРАТА ОТ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ К ТРАДИЦИОННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ ..	22
РБК; 2019.11.06; НЕ СЕГОДНЯ: КАКИЕ ПОРТЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ СОРВАЛИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА; САМОЕ СЕРЬЕЗНОЕ ОТСТАВАНИЕ — У ПРОЕКТА СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА МОРСКОГО ПОРТА ТАМАНЬ И КОМПЛЕКСА ПО ПЕРЕВАЛКЕ АММИАКА И МИНУДОБРЕНИЙ «ТОЛЬЯТТИАЗОТА» .....	23
ТАСС; 2019.11.06; ТУРИСТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ В ДЕРБЕНТЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ДО КОНЦА 2023 ГОДА .....	25
ТАСС; 2019.11.06; НА КУБАНИ РАЗРАБОТАЮТ РЕГЛАМЕНТ ВЫХОДА В МОРЕ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТУРИСТОВ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; РОСМОРПОРТ ОБЖАЛОВАЛ ОТКАЗ В РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП .....	26
ТАСС; 2019.11.06; АСТРАХАНСКИЙ ЗАВОД ПЛАНИРУЮТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ СУХОГРУЗОВ ДЛЯ «ВОЛГОТРАНСА».....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; АЭРОФЛОТ ЛИШИЛСЯ ПРАВА ВОЗИТЬ «САНКЦИОНКУ» ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ, ОБРАТИЛСЯ В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ.....	27
ТАСС; 2019.11.06; ЭКСПЕРТ: ЛЬГОТЫ НА АВИАБИЛЕТЫ ДЕТЯМ-ИНВАЛИДАМ ИЗ ДФО СУЩЕСТВЕННО СНИЗЯТ НАГРУЗКУ НА СЕМЬИ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ФАС НАШЛА НАРУШЕНИЯ В ЦЕНООБРАЗОВАНИИ НА АВИАБИЛЕТЫ «НОРДСТАРА» ИЗ НОРИЛЬСКА В КРАСНОЯРСК.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; ПЕРВЫЕ ДРОНЫ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ В 2021 ГОДУ .....	29
ТАСС; 2019.11.06; АЭРОПОРТ ГОРОДА САНЬЯ НА ЮГЕ ХАЙНАНЯ НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЮЖНО-САХАЛИНСКА .....	30
ТАСС; 2019.11.06; ВМЕСТО АЭРОПОРТА В ДЕРБЕНТЕ ПОСТРОЯТ ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЛОЩАДКИ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ АЭРОПОРТА ПЕТРОЗАВОДСКА ПОСЛЕ РЕМОНТА ВПП ПЕРЕНЕСЕНО НА 2 ДЕКАБРЯ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; НОВАПОРТ ПЛАНИРУЕТ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖА К 2022Г...31	
ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; СУД ОТЛОЖИЛ НА 11 ДЕКАБРЯ ИСК СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К «ВНУКОВО» НА 383 МЛН РУБ. ....	31
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.06; ОБНОВЛЕННЫЙ АЭРОПОРТ ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХА ГОТОВ К РОССИЙСКОЙ ИНСПЕКЦИИ.....	32

## ПУБЛИКАЦИИ

### **BFM; 2019.11.06; «ЕР» ПРОСИТ МИНТРАНС ОБЪЯСНИТЬ ПРИЧИНУ ЗАДЕРЖКИ СТАРТА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НА НАЧАЛО 2020 ГОДА**

В «Единой России» просят **Министерство транспорта РФ** объяснить причины задержки старта продаж авиабилетов в европейскую часть России с Дальнего Востока на начало 2020 года и в ближайшее время предоставить жителям информацию о сроках их приобретения. С такой просьбой к министру транспорта, председателю совета директоров ПАО «Аэрофлот» **Евгению Дитриху** обратился член партии «Единая Россия», заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, координатор партийного проекта «Безопасные дороги» Владимир Афонский.

«Традиционно в новогодние праздники большой популярностью пользуются рейсы с Дальнего Востока в центральную часть России. Как правило, продажи по плоскому тарифу открываются уже в октябре, но на сегодняшний день нет понимания о сроках их начала. Мы просим министра транспорта, председателя совета директоров ПАО «Аэрофлот» **Евгения Дитриха** объяснить причины задержки и ускорить решение данного вопроса. Необходимо оперативно принять все меры для того, чтобы предоставить людям возможность приобрести авиабилеты по соответствующему тарифу», — заявил Афонский.

Плоский тариф применяется «Аэрофлотом» с 2015 года. Он не субсидируется из бюджета и является социальной нагрузкой на авиакомпанию. Для открытия продаж билетов на следующий год по плоскому тарифу «Аэрофлот» ежегодно обращается в **Министерство транспорта**, которое должно подтвердить право перевозчика продавать билеты ниже себестоимости.

<https://www.bfm.ru/news/428841>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.06; ГЛАВА МИНТРАНСА РАССКАЖЕТ СЕНАТОРАМ О НАЦПРОЕКТЕ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»**

На заседании 6 ноября члены Совета Федерации приняли решение пригласить министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** выступить в рамках «правительственного часа» 25 ноября.

«Совет палаты предлагает заслушать на «правительственном часе» 469-го заседания Совета Федерации следующий вопрос — о ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и пригласить выступить по данному вопросу министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**», — сообщила председатель палаты Валентина Матвиенко.

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» — один из **нацпроектов** в России на период с 2019 по 2024 год. Его цель — увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяжённости не менее чем до 50 процентов. Кроме того, в рамках **нацпроекта** стоят следующие задачи — снизить количество мест концентрации ДТП на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом, а также снизить смертность в результате автоаварий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом (до уровня, не превышающего четырёх человек на 100 тысяч населения).

<https://www.pnp.ru/social/glava-mintransa-rasskazhet-senatoram-o-nacproekte-bezopasnye-dorogi.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.11.07; КАКОЕ ВСЁ ЗЕЛЕНОЕ: ЭКОЗАПРЕТЫ ПРИВЕДУТ К ДИСКРИМИНАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ; РОССИЯН ПРИЗЫВАЮТ ПЕРЕСЕСТЬ НА ГАЗОМОТОРНЫЕ АВТО И ЭЛЕКТРОМОБИЛИ**

**Минтранс России** намерен отменить действие знаков ограничения въезда по экологическому классу для газомоторной техники и электромобилей. Соответствующие поправки в ПДД содержатся в проекте постановления министерства. Помимо улучшения экологии, таким образом россияне получают стимул к переходу на газомоторный транспорт, сообщили «Известиям» в **Минтрансе**. Но владельцы дизельных и бензиновых автомобилей окажутся после введения будущих экологических запретов в городах в положении изгоев. Что считают по поводу грядущей дискриминации эксперты — в материале «Известий».

«Жигулям» тут не место

Введение так называемых зеленых зон в больших городах, куда будет запрещен въезд автомобилям с низким экологическим классом, произойдет не ранее 1 июля 2021 года. Соответствующие ограничительные дорожные знаки (5.35 «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств», 5.36 «Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей») были включены в ПДД еще в 2018 году.

Проблема в том, что сейчас еще не у всех транспортных средств в регистрационных документах указан экологический класс. Предполагается, что с введением электронного ПТС этот вопрос будет решен. Поэтому электромобили и машины на природном газе получают зеленый свет на въезд в города с запретными экосономами лишь с 2021 года.

Сейчас дорожные знаки 5.35, 5.36, а также знак дополнительной информации (табличка) 8.25 «Экологический класс транспортного средства» дают возможность властям и владельцам дорог вводить ограничения на проезд по территории населенных пунктов машин с высоким уровнем выбросов вредных веществ. Предполагается, что это снизит негативное воздействие на окружающую среду и предоставит преференции для экологически чистых авто, сообщили «Известиям» в **Минтрансе**.

«Предлагаемое исключение распространения действия дорожных знаков ограничений по экологическому классу на электромобили, у которых нет токсичного выхлопа, и транспортные средства на газомоторном топливе, экологический класс которых формально занижен, на самом деле увеличивает количество транспортных средств, которые могут въезжать в зоны экологических ограничений», — уточнили в пресс-службе министерства.

Дави на газ

В **Минтрансе** также сообщили, что подобные «меры стимулирования в отношении использования природного газа в качестве моторного топлива применяются в таких странах, как Австралия, Аргентина, Бразилия, в Европейском союзе, Канаде, Китае, США, Японии и других странах мира». Решение таких задач, как сокращение выбросов парниковых газов, повышение энергоэффективности и использование альтернативных видов топлива, проводится при господдержке в рамках национальных проектов или государственных программ.

«Результаты экологического мониторинга для автобусных групп с различными двигателями показали, что у автобусов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, заметно снижаются выбросы парниковых газов, оксида азота и частиц по сравнению с выбросами «дизельных» автобусов. К тому же по сравнению с дизельными значительно улучшается топливная экономичность газомоторных автобусов. В большинстве стран, в которых природный газ используется в качестве моторного топлива, действует система стимулирования, состоящая как из поощрительных, так и принудительных мер», — пояснили в **Минтрансе**.

По данным Минэнерго России, экологический эффект к 2025 году от реализации перехода транспорта на природный газ в качестве моторного топлива включает снижение выбросов диоксида серы и твердых частиц (2,8%), оксидов азота (1,4%), углеводородов (0,9%).

Заправляться негде

Одним из первых ввести запрет на въезд неэкологичных автомобилей могут обе российские столицы. В начале этого года президентский Совет по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) предложил ввести в Москве ограничения для автомобилей с двигателями класса «Евро-3» и ниже. По данным «Коммерсанта», правительство России поручило подготовить «дорожную карту» введения запретных экозон для транспорта в Москве и Санкт-Петербурге.

Но для газовых машин и электромобилей до сих пор нет необходимой инфраструктуры. В Москве в свободном доступе всего три мощные зарядные станции, на которых электрокары смогут более-менее оперативно «заправиться», остальные точки рассчитаны лишь на длительную ночную зарядку. Не лучше обстоят дела и с автомобильными газонаполнительными компрессорными станциями (АГНКС): на всю Россию их не более 500, из них в Москве лишь 10, расположенных преимущественно у МКАД.

Введение экологических запретов ничего общего с сохранением окружающей среды не имеет, убежден адвокат автомобильного движения «Свобода выбора» Сергей Радько.

«Если всерьез думать об экологии, то никакие экологические зоны ничего не дают, поскольку есть такое понятие, как фоновое загрязнение: ветер подул — и вот вам все вредные вещества в атмосфере. Если действительно заботиться об экологии, то нужно вводить экологический запрет за 100 км от города, но это нереально. И потом, в этом есть определенная дискриминация, поскольку многие граждане уже купили автомобили и не обязаны спешиваться, если вдруг меняются правила игры. Не будем забывать, что Конституция РФ гарантирует каждому гражданину свободу передвижения, а здесь, на мой взгляд, прослеживается ущемление прав автомобилистов», — отметил Радько.

Основным источником электроэнергии (в том числе для электромобилей) по-прежнему остаются тепловые станции, работающие на горючих ископаемых, а газомоторный транспорт, несмотря на относительную экологичность, всё же выбрасывает в атмосферу оксид азота, диоксид и оксид углерода, напоминает автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

«Если уж говорить об экологии, то важнее обратить внимание на мусоросжигание в черте городов или некондиционный грузовой транспорт, который чадит и едет, но при этом «легально» прошел техосмотр и соответствует нормам «Евро-4», — отметил Ифанов.

<https://iz.ru/940391/timur-khasanov/kakoe-vse-zelenoe-ekozaprety-privedut-k-diskriminatcii-avtovladelcev>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; В КРЕМЛЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ «УДУШЕНИИ» РЫНКА ДРОНОВ**

В Кремле не считают, что новые нормы регулирования в сфере использования беспилотных летательных аппаратов говорят о некоем «удушении» этого рынка, заявил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

Ранее заместитель директора Росгвардии, генерал-полковник Олег Борукаев сообщил, что ведомство хочет получить право сбивать беспилотные летательные аппараты над охраняемыми объектами при помощи огнестрельного оружия и боевой техники из-за высокой стоимости специальных средств для борьбы с БПЛА.

«Во-первых, не все зарегулировано. Да, вступил в силу новый закон с 1 ноября, если я не ошибаюсь, и дроны, превышающие установленный вес, подлежат регистрации. Это не означает, что запрещен их запуск, использование», - сказал Песков журналистам в ответ на просьбу высказать мнение об этом намерении Росгвардии и о том, угрожают ли полеты дронов в большей степени безопасности объектов или, напротив, под угрозой из-за

зарегулированности этой сферы оказывается сам довольно перспективный рынок беспилотников.

Наряду с этим, представитель Кремля напомнил, что существует также и закон о госохране.

«И здесь просто в данном случае нужно соблюдать те районы, те объекты, полеты над которыми запрещены, вот и все. То есть, все остальное разрешено - все, что не запрещено. Поэтому здесь говорить о том, что какое-то удушение этого рынка или этой области, вряд ли, наверное, можно», - подчеркнул он.

<https://ria.ru/20191106/1560630875.html>

### **RNS; 2019.11.06; AZUR AIR ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИТОГИ ПРОВЕРКИ РОСАВИАЦИИ**

Авиакомпания Azur Air уже начала работу по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки Росавиации, все программы полетов будут осуществляться в полном объеме, сообщили RNS в пресс-службе авиакомпании.

«Авиакомпания сегодня действительно получила акт по итогам проверки и ознакомилась с ним. Работа над данными замечаниями и несоответствиями уже была начата в ходе работы комиссии. В соответствии с рекомендациями Росавиации будет проведено служебное расследование», — сообщили в компании.

Azur Air планирует устранить все замечания и несоответствия в назначенный Росавиацией срок, уточнили в пресс-службе.

«Работа над исполнением рекомендаций регулирующего органа не скажется на выполнении авиакомпанией своих обязательств перед партнерами и пассажирами будущих рейсов. Все программы полетов будут осуществляться в полном объеме», — добавили в компании.

Ранее в ведомстве RNS сообщили, что в Azur Air была проведена внеплановая проверка, в ходе которой обнаружены недостатки в деятельности ее командно-руководящего состава.

<https://rns.online/transport/Azur-Air-prokomentirovala-itogi-proverki-Rosaviatsii-2019-11-06/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191106/1560648800.html>

### **RNS; 2019.11.06; МЕДВЕДЕВ УВОЛИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ**

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** освободил Александра Ведерникова от должности замглавы Росавиации по его просьбе. Соответствующее распоряжение опубликовано на сайте правительства.

«Освободить Ведерникова Александра Викторовича от должности заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта по его просьбе», — говорится в тексте распоряжения.

Ведерников курировал в Росавиации управление организации использования воздушного пространства, управление радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также управление организации авиационно-космического поиска и спасения, уточнили RNS в Росавиации.

<https://rns.online/transport/Medvedev-uvolil-zamglavi-Rosaviatsii--2019-11-06/>

### **ТАСС; 2019.11.06; НАЗВАНЫ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ, НА ВЫПОЛНЕНИЕ КОТОРЫХ НЕ ПОТРАТИЛИ ЗАЛОЖЕННЫЕ В БЮДЖЕТЕ СРЕДСТВА**

Счетная палата назвала федеральные проекты, на реализацию которых за девять месяцев этого года не были потрачены заложенные в бюджете средства. Об этом говорится в оперативном докладе ведомства о ходе исполнения федерального бюджета за январь-сентябрь 2019 года.

«По состоянию на 1 октября 2019 года расходы не осуществлялись по 6 из 72 федеральных проектов, по которым предусматриваются бюджетные ассигнования федерального бюджета», - говорится в документе. В их число попали федеральные проекты «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование»; «Инфраструктура I и II классов опасности», «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма» и «Внедрение наилучших доступных технологий» национального проекта «Экология»; «Экспорт услуг» национального проекта «Международная кооперация и экспорт», а также «Европа - Западный Китай» Комплексного плана.

Согласно сводной росписи Платы по состоянию на 1 октября на реализацию **нацпроектов** в бюджете предусмотрены средства в объеме 1,78 трлн. рублей. При этом расходы на эту дату составили 0,9 трлн. рублей - 52,1 % показателя сводной росписи, что, как отмечается в документе, на «10,8 процентного пункта ниже среднего уровня исполнения расходов федерального бюджета (62,9 %)».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nazvany-federalnye-proekty-na-vypolnenie-kotoryh-ne-potratili-zalozennye-v-budzete-sredstva>

### **ТАСС; 2019.11.06; ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ПРОФИНАНСИРОВАНЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ НА 39,4%**

Исполнение федерального бюджета по финансированию транспортных проектов комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года (КПМИ) составило 149,2 млрд рублей или 39,4% от запланированного. Об этом говорится в материалах оперативного доклада Счетной палаты по исполнению бюджета за девять месяцев текущего года.

Общий объем средств федерального бюджета, направляемых на реализацию транспортной части проектов КПМИ, в 2019 году составляет 378,2 млрд рублей. По итогам января-сентября, исполнение составило 149,2 млрд рублей или 39,4%, говорится в материалах Счетной Палаты РФ.

Как отмечает контрольное ведомство, в отчетном периоде не осуществлялось расходы по федеральному проекту «Европа - Западный Китай», который предусматривал строительство скоростной автомобильной дороги «Москва - Нижний Новгород - Казань». Как говорил недавно вице-премьер РФ **Максим Акимов**, премьер-министром Дмитрием **Медведевым** согласован новый проект строительства автотрассы Москва-Казань, начало которого переносится на 2020 год.

Также в Счетной Палате РФ отмечают, что в рамках реализации КПМИ не осуществлялось исполнение расходов на государственную поддержку строительства железнодорожного Северного широтного хода (400,0 млн. рублей) и бюджетных инвестиций на строительство серийных универсальных атомных ледоколов и терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата «Утренний» (13 млрд рублей). Это в итоге повлияло на низкий уровень исполнения расходов на реализацию федерального проекта «Северный морской путь», составившего в целом - лишь 1,8 % от предусмотренных 14,01 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/transportnye-proekty-magistralnogo-plana-profinansirovany-za-devyat-mesacev-na-394>

### **ТАСС; 2019.11.06; МОСТ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДО 2035 ГОДА**

Мостовой железнодорожный переход Селихин (Хабаровский край) - Ныш (Сахалин) соединит остров Сахалин и материк до 2035 года, сообщил ТАСС губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

Помимо перехода на материк, в будущем планируется построить мост с Сахалина до Хоккайдо (Япония). По мнению региональных и федеральных властей, соединение острова с материковой частью России и с Японией позволит включить порты Японии в систему РЖД и Северного морского пути (СМП).

«Мост на Сахалин появится до 2035 года, это значит, что работы по нему начались», - сообщил глава региона, уточнив, что сейчас готовится технико-экономическое обоснование проекта.

По информации Лимаренко, уже известна точная стоимость проекта. На создание перехода потребуется 252,8 млрд рублей. Подробности финансирования пока не уточняются.

Проект строительства железнодорожной линии Селихин - Ныш с мостовым переходом через пролив Невельского увязан с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог. Проект перехода с Сахалина на материк рассматривается в двух вариантах - мост или тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста. Общая длина железнодорожной линии должна составить более 580 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7082617>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; КАБМИН ОБСУДИТ ВЫДЕЛЕНИЕ РЕГИОНАМ 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Правительство РФ на заседании в четверг обсудит распределение 14,759 миллиарда рублей 36 регионам России на модернизацию дорог в городских агломерациях в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, сообщила пресс-служба кабинета министров.

«Проектом распоряжения предлагается распределить 14,759 миллиарда рублей 36 субъектам Российской Федерации в целях реализации отдельных капиталоемких мероприятий по модернизации дорожной инфраструктуры в городских агломерациях в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», - говорится в сообщении.

В конце сентября вице-премьер РФ **Максим Акимов** на совещании по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** с участием регионов раскритиковал их за низкую готовность работ. Он заявил, что лишь каждый пятый регион на сегодняшний день имеет удовлетворительные показатели по выполнению работ в рамках **нацпроекта БКАД**.

Тогда же первый замглавы **Минтранса Иннокентий Алафинов** добавил, что общий процент выполнения работ по всем субъектам РФ на 24 сентября составлял 70,2%, или 91 миллион квадратных метров. Оплачено работ на сумму чуть более 58 миллиардов рублей, или по кассовому исполнению на 52,2%.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил регионам в кратчайшие сроки устранить отставание по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На конец июля расходы на этот **нацпроект** были исполнены на 12,2%. По сообщению **Минтранса**, первые итоги реализации **нацпроекта** будут подведены в четвертом квартале 2019 года.

<https://ria.ru/20191107/1560656528.html>

### **ТАСС; 2019.11.06; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ НАПРАВИЛ НА «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 72,4 МЛРД РУБЛЕЙ**

Средства федерального бюджета, использованные для реализации мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в январе-сентябре текущего года составили 72,4 млрд рублей, что составляет 55,8% от запланированного объема. Это следует из материалов оперативного доклада Счетной палаты по исполнению бюджета за девять месяцев текущего года.

Общий объем средств федерального бюджета, направляемых на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** в 2019 году составляет 129,74 млрд рублей. В рамках **нацпроекта** наибольший процент исполнения за январь-сентябрь 2019 года 60,7% (или 69,01 млрд рублей) зафиксирован по федеральному проекту «Дорожная сеть», который включает в себя непосредственно ремонтные работы в регионах. По федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», предусматривающего в том числе разработку и внедрение новых стандартов, освоено 57,3% от запланированных на 2019 год 4,2 млрд рублей.

Наиболее низкий процент исполнения бюджета Счетная Палата РФ отмечает по федеральному проекту «Безопасность дорожного движения»: по нему в 2019 году предусмотрены расходы в размере 10,77 млрд рублей, но за январь-сентябрь 2019 года было израсходовано только 5,2% или 557,6 млн рублей. Как отмечается в материалах Счетной Палаты, это обусловлено незначительным объемом использованных бюджетных ассигнований, предусмотренных МВД России на материально-техническое укрепление подразделений. Предусмотрено 8,42 млрд рублей, а исполнение составило 4,3 млн. рублей, или лишь 0,05 % соответственно, в связи с тем, что по условиям заключенных контрактов оплата товаров предусмотрена в четвертом квартале 2019 года.

В конце сентября первый замглавы МВД России Александр Горовой говорил, что ведомство обещает довести до регионов все необходимые технические средства, которые закупаются в рамках **нацпроекта** централизованно в ближайшие два месяца. Речь, в частности, идет о закупке 4090 патрульных автомобилей (на сумму 7,3 млрд рублей).

Кроме того, только на 39% исполнены расходы по федеральному проекту «Автомобильные дороги необщего пользования Минобороны России»: из предусмотренных бюджетом на 2019 год 1,05 млрд рублей за первые девять месяцев 2019 года использовано 409,6 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/federalnyj-budzet-napravit-na-doroznyj-nacproekt-za-devat-mesacev-724-mlrd-rublej>

### **ТАСС; 2019.11.06; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ**

Власти Ивановской области заключили контракт с компанией «ДСУ-1» на строительство участка Западного обхода города Иваново, ведущего к аэропорту. Реализация проекта оценивается в 685 млн рублей, сообщили журналистам в среду в пресс-службе правительства региона.

«Подписан контракт на строительство Западного обхода города Иваново на участке дороги «Аэропорт Иваново - ул. Станкостроителей». Подрядчиком на объекте выступит компания ДСУ-1. Общая стоимость строительства объекта, который реализуется по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, составит 684,8 млн рублей», - говорится в сообщении.

Согласно проекту, протяженность дороги составит 2,4 км, она соединит федеральную трассу М-7 «Волга» с существующим участком Западного обхода. Это позволит организовать поток транзитного транспорта в направлении Москвы, Костромы и Ярославля, минуя областной центр.

Как уточнили ТАСС в департаменте дорожного строительства, проект рассчитан на два года. В этом году будут проведены подготовительные работы, предполагающие перенос коммуникаций на этом участке. Основной объем работ придется на 2020 год.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ivanovskie-vlasti-zaklucili-kontrakt-na-stroitelstvo-dorogi-k-aeroportu>

### **ТАСС; 2019.11.06; В КУРСКЕ ПООБЕЩАЛИ ВОССТАНОВИТЬ ТРОТУАРЫ, ПОВРЕЖДЕННЫЕ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ**

Администрация Курской области в 2020 году запустит отдельную программу по восстановлению и благоустройству тротуаров, поврежденных во время ремонта дорог по **нацпроекту** в текущем году, сообщил в среду на своей странице в соцсети «ВКонтакте» губернатор региона Роман Старовойт.

«В этом году мы допустили несколько просчетов, которые исправим в следующем. Например, запустим отдельную программу по восстановлению и благоустройству тротуаров, которые дорожники повредили при замене бортового камня. На новых объектах **нацпроекта** также будем параллельно приводить в порядок пешеходные зоны», - написал Старовойт.

Отсутствие отремонтированных тротуаров в ходе ремонта дорог при реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** в Курске вызвало широкий общественный резонанс и нарекания со стороны жителей. Ряд недочетов подрядчики исправили за свой счет в 2019 году, в 2020 году подрядные организации продолжают восстановление и благоустройство тротуаров. В целом на эти цели и ремонт более 48 км дорог в областном центре направят 1,2 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/podradnye-organizacii-vosstanovat-v-kurske-trotuary-povrezdennye-pri-remonte-dorog>

### **ТАСС; 2019.11.06; ЭКСПЕРТЫ ВЫЯСНИЛИ, В КАКИХ РЕГИОНАХ БОЛЬШЕ ВСЕГО ЛЮБЯТ «ПОЛИХАЧИТЬ» НА ДОРОГАХ**

Меньше всего рискуют попасть в аварию водители в Центральном федеральном округе. Следующими в рейтинге безопасности стиля вождения оказались Сибирский, Уральский, Южный, Северо-Западный и Приволжский округа. Наиболее рискованные водители, как выяснилось, в Северо-Кавказском и Дальневосточном округах. Таковы результаты исследования Национального рейтингового агентства (НРА) и экспертов РАНХиГС и ВШЭ, которое оказалось в распоряжении РБК.

Для анализа использовались специальные телематические устройства, которые были установлены на 14 тысячах автомобилей, застрахованных по каско. Приборы фиксировали скорость, время, проведенное за рулем, а также информацию о разгонах и торможениях. Все данные, собранные за II квартал 2019 года, сопоставили с масштабом и количеством аварий за тот же период. В итоге эксперты сделали выводы о стиле вождения и уровне аварийности в разных регионах.

Аварийность региона оценивалась в баллах: чем выше балл, тем безопаснее регион для водителей. Таким образом сложился рейтинг, который возглавили Омская, Новосибирская, Самарская, Архангельская области, Ненецкий АО, Костромская область и Москва.

Самые большие риски попасть в аварию, согласно исследованию, в Челябинской, Ленинградской, Оренбургской областях, Забайкальском крае, Чечне и Ингушетии.

Экспертам также удалось выяснить, что качество вождения зависит от уровня жизни населения, доли дорог с твердым покрытием, доли городского населения, протяженности дорог, уровня безработицы и обеспеченности общественным транспортом.

При этом, как оказалось, стоимость каско никак не влияет на стиль вождения. «Мы решили сравнить полученный скоринг со средним тарифом каско в округе/регионе и не обнаружили зависимости между этими показателями. Считается, что чем выше тариф, тем более рискованным является регион с точки зрения страховых компаний. Отсутствие явной зависимости между размером страховых тарифов и риском регионов по аварийности объясняется влиянием других условий региона», — пояснили в НРА.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/eksperty-vyasnili-v-kakih-regionah-bolse-vsego-lubat-polihacit-na-dorogah>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.06; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОЭКСПРЕССА»: «ЦЕНЫ НА «АЭРОЭКСПРЕСС» ДОЛЖНЫ БЫТЬ СОПОСТАВИМЫ С ТАКСИ»; АЛИНА БИСЕМБАЕВА – О РОСТЕ ПАРКА ПОЕЗДОВ, КОНКУРЕНЦИИ С ТАКСИ И РАЗНОГЛАСИЯХ С РЖД**

Отправляясь в московский аэропорт или из него, каждый пятый пассажир несколько лет назад выбирал «Аэроэкспресс». Сейчас его доля в этих перевозках снизилась почти вдвое – пробок стало меньше, а такси везет недорого. Появление сервисов такси и строительство новых дорожных развязок стало вызовом для компании, признает гендиректор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева. Другим вызовом было намерение РЖД перевести «Аэроэкспресс» с Белорусского на Савеловский вокзал, что было бы неудобно пассажирам и могло серьезно ударить по бизнесу. Чтобы этого избежать, «Аэроэкспресс» интегрируется в Московские центральные диаметры и будет возить пассажиров в «Шереметьево» через Белорусский вокзал из Одинцова.

– В прошлом году «Аэроэкспресс» впервые за несколько лет нарастил перевозки. Будет ли рост в этом году?

– В этом году мы рассчитываем примерно на 12,5 млн пассажиров, в 2018 г. было 12,1 млн. Наша задача – как минимум удерживать долю рынка по доставке пассажиров в московские аэропорты.

– Какова доля «Аэроэкспресса» сейчас? Может ли она вернуться на показатель выше 20%, как пять лет назад?

– В прошлом году мы приняли обновленную пятилетнюю стратегию «Аэроэкспресса», на 2018–2023 гг. Наша доля рынка составляет около 12%, в пессимистическом сценарии бизнес-плана она не изменится. В оптимистическом вырастет на 2–3 п. п. Если сравнивать Москву с другими крупными городами, то доля аналогов «Аэроэкспресса» варьируется от 6 до 20%. Для нас вполне достижима доля в 14–15%. Это та золотая середина, которая позволит нам поддерживать уровень сервиса и хорошо себя чувствовать на рынке.

– Какой ожидается рост выручки?

– Выручка по нашим планам будет расти несколько меньшими темпами, чем пассажиропоток, это связано с тем, что для наращивания трафика надо снижать средний чек. Цена трансфера в аэропорт для одного человека или группы должна быть как минимум сопоставима с такси, а лучше ниже. Для чистой прибыли тоже заложен небольшой рост, связанный в том числе с оптимизацией наших издержек. В целом по обоим этим показателям закладывается ежегодный рост на 3–4%.

– Под снижением среднего чека вы имеете в виду разработанные при вас тарифы «пара» и «группа»?

– Да, при покупке билетов на группу или в направлениях туда и обратно мы даем существенные скидки. Например, билет в одну сторону на группу из четырех пассажиров стоит 1100 руб., в обе стороны – 1800 руб. Кроме того, мы развиваем новые проекты – такие как мультимодальные перевозки с такси или автобусные перевозки. Они появились как раз из-за усиления конкуренции. Достаточно долго «Аэроэкспресс» имел значительную долю рынка, на дорогах в аэропорты были проблемы с пробками, и было само собой разумеющимся, что многие люди ездят «Аэроэкспрессом». Нужно было только обеспечить высокий уровень сервиса. Конкуренция за несколько лет обострилась и стала реальным вызовом: пробок стало меньше, появились сервисы такси, развился каршеринг.

Групповыми и парными тарифами регулярно пользуются порядка 30% наших пассажиров. Если раньше вдвоем надо было платить 1000 руб., а втроем-вчетвером – 1500–2000, то с появлением этих тарифов – соответственно 900 и 1100 руб.: это вполне конкурентоспособно с такси. До «Домодедово» вряд ли можно доехать на комфортном такси за эти деньги.

– «Аэроэкспресс» рассматривал возможность ввести дифференцированную стоимость билетов в зависимости от времени рейса, чтобы в часы пик было дороже. Будете вводить?

– Мы действительно думали о дифференцированном подходе к ценообразованию, особенно глядя на таксистов. У них цена зависит от времени суток, пробок. Но мы для себя решили, что не будем этого делать в ближайшие год – два. Нам сейчас интереснее донести до людей дифференциацию с точки зрения групп, пары.

– Какие рассматриваете варианты гибкого ценообразования?

– Мы уже внедрили тариф «Туда-обратно», который дешевле, чем просто два билета в одну и другую сторону. Думали о дополнительных скидках для молодежи, думали про тарифы для провожающих: едешь в аэропорт и обратно, не уходя с платформы. Но правильно двигаться поэтапно: когда сразу все запускаешь, у людей возникает хаос в голове. Как минимум год – полтора должны действовать уже существующие тарифы, а потом будем думать о дополнительных опциях.

Остаться на Белорусском вокзале

– В начале 2018 г. РЖД сообщала, что с запуском Московского центрального диаметра «Одинцово – Лобня» (МЦД-1) аэроэкспресс в «Шереметьево» будет ездить не с Белорусского, а с Савеловского вокзала. От этого перевода все-таки отказались?

– Это решение тоже было вызовом для нас. Перевод на Савеловский вокзал сделал бы аэроэкспресс гораздо менее удобным для наших пассажиров. Но мы решили не относиться к этому решению пассивно, провели исследование, опросили пассажиров, примерно 20% которых заявили, что отправляться с Савеловского вокзала для них серьезный барьер 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.

Мы решили: хорошо, может, посмотреть шире? Не быть помехой на пути, а интегрироваться в городскую сеть. Начали вести переговоры с правительством Москвы, РЖД, Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК), чтобы ехать в «Шереметьево» из Одинцова. Сделали модель, поняли, что пассажирам это будет интересно, что для огромного количества людей станет проще добираться до аэропорта, для них качество сервиса вырастет.

– Как РЖД мотивировала решение с Савеловским вокзалом?

– С запуском МЦД-1 трафик станет более интенсивным, а инфраструктура останется прежней. Пытаться вас сохранить на Белорусском вокзале сложно, да и зачем, если рядом прекрасный Савеловский вокзал? В общем-то, глядя на ситуацию со стороны РЖД, вполне логичное решение.

– А рядом прекрасный Савеловский рынок. Вместо офисных центров на Белорусской, которые дают большой трафик в аэропорты.

– У нас было немного времени на контраргументы. Примерно полгода, чтобы доказать всем, что и для нас это невыгодно, а главное, людям очень неудобно. Мы можем делать остановку на Савеловском вокзале, об этом мы договорились. Но Белорусский вокзал обязательно должен быть как точка на маршруте в «Шереметьево». Люди давно к этому привыкли, и это удобная для многих точка отправления в аэропорт.

– То есть от идеи перевода на Савеловский вокзал отказались?

– Коллеги из РЖД слышали нас и будут интегрировать «Аэроэкспресс» в единый сервис МЦД с перевозками через Белорусский вокзал.

– В выигранном «Аэроэкспрессом» в 2015 г. конкурсе на право перевозок в аэропорты не было условия возить с Белорусского вокзала?

– Нет, там просто перевозки из Москвы в три аэропорта.

– То есть с какого вокзала – решает РЖД?

– Как оказалось, к счастью, мы как перевозчик тоже имеем право быть услышанными.

В «Шереметьево» из Одинцова

– Как «Аэроэкспресс» будет интегрирован в МЦД-1?

– Мы будем стартовать из Одинцова, скорее всего, на наших новых двухэтажных поездах производства швейцарской компании Stadler и до Белорусского вокзала следовать со всеми остановками в режиме МЦД – Сколково, Тестовская и др. Остановка на Белорусском вокзале не будет начальной, она будет длиться две минуты – по нашему опыту этого достаточно, чтобы пассажиры с багажом сели в поезд. И от Белорусского вокзала поедем, как и сейчас, в «Шереметьево» с остановкой Окружная, плюс добавится остановка на Савеловском вокзале. График формирует РЖД, и сейчас он находится в разработке.

Называют срок запуска МЦД-1 – до конца года, мы должны стартовать в таком режиме вместе с ними. Сейчас из Одинцова уже ходят для обкатки наши поезда, но это самые ранние и самые поздние рейсы.

– Такое удлинение много добавит вам дополнительных пассажиров?

– Только промежуточная остановка на Окружной добавила нам примерно 200 000 человек в год на шереметьевском направлении. Старт из Одинцова с остановками в Сколково и на Тестовской (это «Москва-сити», где работают и живут много наших пассажиров) даст в общей сложности еще около 1 млн пассажиров в год. Тоже, конечно, не сразу, а по итогам года – полутора эксплуатации, когда люди привыкнут, поймут, что это удобно. Это немало, всего в этом году в «Шереметьево» мы перевезем порядка 6 млн человек.

А на части маршрута в рамках МЦД, от Одинцова до Окружной, проезд будет стоить по тарифам МЦД, они уже заявлены. И этот отрезок сам по себе даст существенный пассажиропоток.

– Как вырастут ваши операционные расходы из-за удлинения маршрута?

– По нашим оценкам, проект окупается. Не буду погружаться в детали – но проект операционно эффективный.

– Если на Stadler, то на Белорусский вокзал вы не сможете прибывать на самый удобный для пассажиров путь? Ведь двухэтажные поезда не пройдут под Тверским путепроводом.

– Действительно, существовало мнение, что, раз поезд двухэтажный, значит, не пройдет под Тверским путепроводом. Это памятник архитектуры, охраняется государством и не подлежит перестройке. Но недавно мы с коллегами из РЖД провели практические замеры ночью с измерительными станциями, с самим поездом. По результатам замеров в рамках плановых работ, проводимых на инфраструктуре, осуществлена дополнительная регулировка высоты подвеса контактной сети и уровня путей и подтверждена возможность пропуска двухэтажных электропоездов «Аэроэкспресс» под Тверским путепроводом без нарушений технических требований. Поэтому мы рассчитываем, что сможем использовать второй путь.

Автобусный перевозчик

– Почему вы решили запустить автобусы в северную зону «Шереметьево»?

– Мы решили несколько репозиционировать себя – стать не просто железнодорожным перевозчиком, а комфортным надежным трансфером в аэропорт в более широком смысле. Это первое. Второе: на текущем этапе очень активно развивается «Шереметьево», открылся в северной зоне терминал В, скоро откроется терминал С. Надежного трансфера туда – скоростного, за короткое время – пока нет. Есть маршрутные автобусы, но они далеко не экспресс. И мы решили, почему бы не попробовать? Для нас это тестовый проект, в рамках которого хотим понять, какой есть спрос на эту услугу, какие у этого сервиса операционные сложности. Если проект окажется успешным, то подумаем о запуске автобусных перевозок в аэропорты других крупных городов России. Ведь железнодорожные перевозки для окупаемости требуют абсолютно понятного и очень серьезного пассажиропотока.

– Сколько?

– Трафик аэропорта минимум 12 млн пассажиров в год должен быть. Такого в ближайшие годы ни один региональный аэропорт не достигнет. Но история с автобусным сообщением в них может быть выгодна. Запустив маршрут Ховрино – «Шереметьево», отладив все, можем запустить такой стратегический проект.

Между станцией Ховрино и «Шереметьево» автобусы отправляются каждые 15 мин. Мы решили, что будем ехать по платной трассе М11, чтобы максимально избежать пробок. И целевое время в пути составляет 20 мин.

– Как вы определили цену для автобуса – 150 руб. в одну сторону?

– Мы регулярно проводим маркетинговые исследования на предмет удовлетворенности пассажиров, что им нравится, что – нет, за что и сколько они готовы платить. На основе исследований рассчитали такую комфортную для людей цену, которую они готовы платить за качественный и быстрый автобусный трансфер.

– Преимущество «Аэроэкспресса» в том, что он отправляется из центра. «Ховрино» – конечная станция зеленой ветки, ехать до нее далеко. Даже дальше, чем до «Речного вокзала», откуда ходят муниципальные автобусы в «Шереметьево». Это не снизит готовность пассажиров?

– Автобусному перевозчику, стартуя из центра Москвы, сложно обеспечить заданное время в пути. А старт из Ховрино и проезд по платной трассе позволят нам выдержать время. И цена значительно ниже, чем на поезд. Пассажирами могут быть как жители всей северной части московской агломерации, так и жители зеленой ветки, которым удобно добираться без пересадок.

– На какой уровень загрузки автобусов вы рассчитываете?

– Автобусами планируем перевозить около 1 млн пассажиров в год. Планируем выйти на загрузку, сравнимую с поездом, в районе 60–70%.

– Правительство Санкт-Петербурга в прошлом году объявило конкурс на концессию на строительство и эксплуатацию железной дороги в «Пулково». Что с этой идеей?

– Конкурс в итоге не состоялся. Город отказался от этой идеи, сложно сказать, навсегда или временно. Мы считаем этот проект интересным и готовы были стать его участником в консорциуме с Газпромбанком.

Но конкурс отменен, консорциума уже нет. Это прерогатива субъекта РФ – выбирать вид транспорта. Мы считаем, что «Аэроэкспресс» мог бы стать хорошей визитной карточкой и Санкт-Петербурга тоже: качественный трансфер, турпоток в город растет. Мы бы рассчитывали на долю от 10 до 15%.

Переговоры об этом проекте у нас были с представителями предыдущей администрации. Сейчас новая власть, наверное, транспортные стратегии пока еще не сформулированы, надеемся, что наш вариант тоже будет рассмотрен.

– Какие еще варианты есть?

– Город рассматривает, как мы слышали, проект скоростного трамвая в аэропорт. Там также неплохо организовано автобусное сообщение с «Пулково», правда, не из центра города, а с окраин. Если город решит усилить это направление, то мы готовы поучаствовать как автобусный перевозчик.

«Ласточки» в парке

– Планируете увеличивать ваш парк?

– Сейчас у нас 11 двухэтажных суперсовременных Stadler и семь одноэтажных поездов «ЭД4МКМ аэро». После запуска МЦД-1 в «Шереметьево» будут ездить только Stadler, отрезок из Одинцова даст серьезный прирост трафика, и они будут необходимы для обеспечения комфорта. «ЭД4МКМ аэро» мы переставим на «Внуково» и частично на «Домодедово».

Что касается роста, мы ведем с РЖД переговоры об аренде трех поездов «Ласточка», они нужны, чтобы Stadler перебросить на шереметьевское направление, а ими другие направления закрыть. Мы посмотрим, какие у «Ласточек» операционные характеристики,

поездим на них и на горизонте 2–3 лет примем решение, стоит ли дальше арендовать эти поезда или даже купить три поезда.

– Думаете купить именно «Ласточки»?

– Не обязательно. Это могут быть «Иволги».

– А за пределами 2–3 лет и этих трех «Ласточек» какие планы по парку? Ведь время в пути в «Шереметьево» с открытием дороги в северное ядро увеличится.

– Даже с учетом северного ядра этих трех поездов будет нам достаточно.

– А РЖД эти «Ласточки» не нужны?

– Им тоже очень нужны, они ездят по МЦК, по некоторым загруженным направлениям из Москвы. Но мы очень рассчитываем, что РЖД сможет нам уже в этом году их передать.

Они нужны с учетом Одинцова, плюс мы планируем все же увеличить частоту во «Внуково». Еще три пары рейсов можно добавить во «Внуково» без болезненных изменений расписания Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК, оперирует электричками из Москвы), без дискомфорта для их пассажиров. Вообще, нам бы нужно 5–7 пар рейсов добавить. Но про них будем дополнительно думать.

– РЖД не скажет, что «Ласточки» нужны самим, дать не можем?

– Принципиально об их аренде мы уже договорились.

– Года через три желтая ветка метро дойдет до «Внуково». Это сильно повлияет на ваш трафик в этот аэропорт?

– Мы ожидаем, что метро во «Внуково» оттянет определенный пассажиропоток, около 10–15%. Но за счет роста в целом Московского авиаузла, и в частности «Внуково», мы это компенсируем. «Внуково» растет порядка 10% в год. Метро мы скорее оцениваем как конкурента для автобусов во «Внуково», нежели для «Аэроэкспресса». Желтая ветка не совсем из центра, до нее добираться многим с пересадками. С детьми, чемоданами это не всегда комфортно.

– Не думаете с появлением метро снизить тарифы во «Внуково», чтобы удержать пассажиров?

– Нет. И честно говоря, это было бы не совсем логично. Мы все равно не будем стоять как метро, потому что для нас это операционно неэффективно. И даже если мы будем стоять 200 руб., люди, стремящиеся сэкономить на трансфере в аэропорт, предпочтут метро.

Споры с РЖД

– РЖД высказывала недовольство низкой платой «Аэроэкспресса» за пользование инфраструктурой. И заявляла, что, так как они тратят 12 млрд руб. на путь в северное ядро «Шереметьево» и терминал там, плату надо поднять, иначе затраты не окупить.

– Во-первых, у нас не низкая плата. 100%-ная оплата инфраструктуры без всяких скидок. Пригородные компании имеют субсидии, мы никаких субсидий не имеем. Оплачиваем 100% тарифа. И это вполне серьезная сумма.

– Лет 5–6 назад «Аэроэкспресс» в отчетах сообщал, что платит только 0,01% от тарифа за инфраструктуру. С какого года перешли на полный тариф?

– С 2015-го. Саму цифру не стала бы называть, но какое-либо ее повышение или индексирование будет для нас абсолютно неэффективным. Мы давно оперируем на рынке, делаем это качественно. И вряд ли есть смысл для государственной монополии выживать нас с этого рынка. Тем более что РЖД является нашим акционером.

– Предложения поднять плату были со стороны РЖД?

– Никаких официальных заявлений и переписки по этому поводу нет. О таких идеях мы слышали от СМИ.

– Мнение о необходимости поднять плату как минимум звучало на нескольких совещаниях в **Минтрансе**. Уж не знаю статуса таких заявлений. Там же звучало, что, если плату не поднять, РЖД готова сама стать перевозчиком из Москвы в «Шереметьево».

– Из СМИ мы слышали и об этом, но нам никто ничего не предлагал. Кроме того, между «Аэроэкспрессом», Москвой и Московской областью действует соглашение сроком на 15

лет о перевозке в аэропорты Москвы. Оно заключено в 2015 г. по итогам конкурса, и так как мы нигде своих обязательств не нарушали, то рассчитываем, что продолжим быть оператором, в том числе станем оператором в северный терминальный комплекс «Шереметьево» при существующей плате за инфраструктуру.

– Какая будет схема движения между южными терминалами «Шереметьево», куда ходит «Аэроэкспресс» сейчас, и северными? РЖД предлагала пустить между югом и севером аэропорта шаттл.

– С точки зрения пассажира, шаттл – это менее удобно: надо выйти с чемоданами из «Аэроэкспресса», найти новый путь, сесть в шаттл. Мы совместно с «Шереметьево» прорабатываем вариант, когда поезд сначала едет в южный терминальный комплекс, делает там остановку и дальше едет в северный комплекс.

И при варианте с шаттлом пришлось бы взять в аренду или купить какой-нибудь состав для этого шаттла. Наш вариант и экономически эффективнее, и, глазами пассажиров, удобнее. Вы приехали, две минуты на остановке посидели и едете дальше. А не мечетесь по перрону в поисках шаттла и не ждете его.

Второй терминал «Аэроэкспресса»

– Когда будет открыт ваш второй коммерческий терминал – в «Домодедово»?

– С учетом статуса строительных работ мы рассчитываем запустить его в полном объеме во втором полугодии 2020 г.

– Сколько инвестиции в строительство составят?

– Первоначально заложенные инвестиции выросли, так как строительство затянулось. Изначально запуск планировался еще полтора года назад. Мы поменяли подрядчика, сделали четкий график.

– Предыдущий подрядчик был «Мосметрострой», к которому вы в августе подали иск на 223 млн руб. Иск касается этого проекта?

– Да. Мы вполне цивилизованно с ними разошлись, а через суд решили определить, что кому должен.

– А в чем предмет иска?

– Мы требуем возвратить аванс. Спор как раз о том, в каком объеме аванс должен быть возвращен.

– «Мосметрострой», видимо, говорит «нет мы это отработали, возвращать не должны»?

– По большому счету, они вообще ничего не говорят. Просто молчат. Поэтому мы и решили действовать через суд.

– А почему такая большая задержка в строительстве?

– У «Мосметростроя» слишком много других проектов, наш оказался не в приоритете.

– Какова будет общая площадь терминала и какие площади будете сдавать в аренду?

– Общая площадь будет более 9000 кв. м. Верхний этаж – четвертый – будет отведен под гостиницу. Мы нашли партнера, который выкупит эти площади. Это российский профильный инвестор, который, возможно, привлечет в проект по франчайзингу международный гостиничный бренд. Сдаваемых в аренду коммерческих площадей будет около 1000 кв. м. Сейчас прорабатываем с коммерческим блоком, где что будет. Примерно 60% этого объема займет зона общепита, остальное – магазины.

– Почему несколько лет назад вы из частного сектора пришли в правительство Москвы? И почему ушли из мэрии в «Аэроэкспресс»?

– Я начинала в консалтинге, потом работала в банках. В какой-то момент я поняла, что интерес к развитию в этой сфере исчерпан, хотелось чего-то нового. Наверное, был достигнут этап в жизни, когда хотелось социально значимых проектов, делать что-то полезное, заметное. И потребность была сделать что-то хорошее для города, в котором живу.

Я через знакомых в финансовых кругах смогла правильно «сформулировать» себя для правительства Москвы. Я называлась чиновником, но больше была руководителем

проектов, моя деятельность строилась по проектному принципу. Я считаю, что мы, наша команда многое сделала. Например, мы с нуля создавали каршеринг. Это была абсолютно моя идея. Я увидела работу этого сервиса в Милане, приехала, сказала: может быть, стоит попробовать? Мы оценивали московский рынок каршеринга в 10 000 машин, а сейчас он значительно больше, много операторов. Это для города хорошо и для бизнеса хорошо.

Другой пример – запуск бренда «Московский транспорт». Раньше были просто отдельные транспортные компании. Мы придумали этот бренд, который стал зонтичным, логотип. Придумали, что все автобусы должны быть одного цвета, долго выбирали этот цвет – голубой. Или мы сделали автобусы «Магистраль», которые идут через центр города, с удобным хабом на Китай-городе, сделали им сквозную нумерацию – они сильно сокращают время в пути. После запуска этого проекта в мэрию письма благодарности даже в стихах приходили. Я несколько сохранила.

Я запускала проект велопроката, он очень популярен, успешно развивается, очень многие им пользуются. Вот сеть велодорожек мы не успели сделать, сделали сеть на бульварном кольце. Но рано или поздно и она появится. Велодвижение – это серьезная часть транспортного развития и теперь ни разу не воспринимается с ухмылкой, как было, когда я пришла в департамент. Это, пожалуй, только треть всех наших проектов. Время в департаменте было интересным для меня как личности и полезным для города.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/11/06/815490-gendirektor-aeroekspressa>

### **ПРАЙМ; 2019.11.06; ВЛАДЕНИЕ ГОСУДАРСТВОМ БОЛЕЕ 50% ПЛЮС ОДНА АКЦИЯ ПАО ДОЛЖНО БЫТЬ ОБОСНОВАНО - МОИСЕЕВ**

При решении вопроса о приватизации нужно обосновать целесообразность владения государством более 50% плюс одна акция в публичных акционерных обществах, заявил журналистам **замминистра** финансов РФ Алексей Моисеев.

«Везде, где у нас значительно больше, чем 50 плюс одна (акция - ред.), надо внимательно посмотреть, насколько это обоснованно», - сказал он.

«То есть есть случаи, когда это обоснованно. Связано это с тем, что все-таки наличие публичных торговых акций предполагает значительно больше прозрачности. В нынешних условиях это не всегда оптимально. Но иногда может и не страшно», - добавил Моисеев.

Моисеев уточнил, что сейчас эта тема находится в стадии дискуссии. «До этого (конкретные предложения по долям продажи - ред.) нам еще далеко. То есть пока мы просто направили свои предложения. Что касается доли, то мы исходим из простого умозаключения, что уже как несколько лет в нашей самой стратегической из самых стратегических компаний «Роснефть» в РФ вот эти самые 50 плюс одна. И ничего не случилось. Поэтому я считаю, что не будет проблемы, если в других компаниях у нас будет то же самое», - пояснил он.

«Позиции всех, безусловно, будут рассматриваться. Мы не можем просто взять и проигнорировать позицию руководства компании и тем более министерств федеральных. Понятно, что позиции все будут собираться. Правительство будет принимать решение в конечном итоге. У нас позиция такая, у **Минтранса** другая. Правительство примет решение, кого поддержать», - продолжил он.

«Наша позиция - 50 плюс одна. Это достаточная доля для обеспечения контроля государства», - заключил Моисеев.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7083288>

### **ТАСС; 2019.11.06; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ШАНХАЙ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ**

Делегация Санкт-Петербурга во главе с вице-губернатором Николаем Линченко обсудила в Шанхае возможности взаимодействия в области развития скоростных линий

транспортного обеспечения. Об этом сообщил в четверг в беседе с корреспондентом ТАСС Николай Линченко по итогам своей рабочей поездки в Китай 4-7 ноября.

«Здесь у нас перспектива получается, предварительно, возможное применение планов развития скоростных линий транспортного обеспечения. То есть, линий скоростного трамвайного обеспечения. У нас есть концессионное соглашение, недавно заключенное Комитетом по инвестициям правительства Санкт-Петербурга», - сказал вице-губернатор, отвечая на вопрос о возможных направлениях взаимодействия с Шанхаем, который является городом-побратимом Санкт-Петербурга.

По его словам, в настоящее время рассматриваются возможные варианты взаимодействия на данном направлении. В частности, уточнил он, была встреча с китайскими разработчиками суперконденсаторов, которые имеют совместное производство в Белоруссии.

«Сейчас концессионеры Санкт-Петербурга находятся на стартовой зоне, они определяются с конечным, по сути, продуктом - тем подвижным составом, который будет курсировать на этой скоростной линии, на юге Санкт-Петербурга, и, исходя из конечного продукта, соответственно, должны сформировать техническое задание для проектирования этой самой ветки. То есть, разбежка, размеры платформ, длина подвижного состава - то есть оптимизировать все техническое задание, исходя из жизненного цикла продукта в целом, который будет получаться», - сказал Линченко.

Власти Санкт-Петербурга, согласно информации от городского комитета по транспорту, планируют до конца 2019 года подготовить проект линии скоростного трамвая от станции метро «Шушары» (проектное название «Южная») в город Колпино на юге Санкт-Петербурга. По оценке городской администрации, новый маршрут позволит разгрузить дорожную сеть Колпинского района благодаря перераспределению части пользователей легкового автотранспорта на общественный.

<https://tass.ru/ekonomika/7087115>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.07; ЗАПРАВКА ОТ ТЕЛЕФОНА: КРУПНЫЕ ОПЕРАТОРЫ СВЯЗИ ЗАРЯДЯТ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ; ТЕЛЕКОМ-КОМПАНИИ УЖЕ ОТКРЫЛИ В СТРАНЕ БОЛЕЕ СОТНИ ЭЗС**

Крупные операторы связи инвестируют в сети заправок для электромобилей. Как выяснили «Известия», госпровайдер «Ростелеком» уже открыл 100 таких точек в Москве и области и занял около четверти рынка. А его крупнейший столичный конкурент МГТС установил первые 10 электрозаправок в городе. Аналогичный проект был и у Yota, но сейчас он закрыт. Зарядные станции связисты пока рассматривают как имиджевые проекты, отмечают эксперты. Приносить прибыль они смогут, когда спрос на электромобили станет массовым.

Заправки на связи

Об интересе российских операторов (в первую очередь проводных) к электрозаправкам «Известиям» рассказали их представители. Так, «Ростелеком» с прошлого года развивает сеть таких станций в Москве и Подмосковье — сейчас в ней уже 100 объектов, сообщил официальный представитель компании Валерий Костарев.

По оценкам Ассоциации развития электромобильного, беспилотного и подключенного транспорта и инфраструктуры (АЭТИ), в стране насчитывается всего около 350 общедоступных электрозаправочных станций (ЭЗС). Согласно статистике АЭТИ, на «Ростелеком» приходится свыше 28,5% из них.

Большинство ЭЗС расположено во дворах жилых домов, они предназначены для заправки не только автомобилей, но и электросамокатов, велосипедов и прочих устройств, рассказывает представитель «Ростелекома». Большая часть станций компании имеет мощность 22 кВт (зарядка на них занимает до восьми часов). Но есть и «быстрые» — на

50 кВт (позволяют зарядить аккумулятор за 20–40 минут), рассказывает он. Долю таких зарядок в общем парке «Ростелекома» Валерий Костарев не назвал.

В российском офисе шведско-швейцарской АВВ (производитель зарядок) «Известиям» сообщили, что в России сейчас около 100 быстрых зарядных станций на постоянном токе (50 кВт) и несколько сотен медленных (до 22 кВт).

«Ростелеком» рассматривает электрозаправки как часть проекта «Умный город», который компания реализует в 50 регионах. Они придают дополнительный функционал «умным» мачтам городского освещения, остановкам и парковкам, где расположены, поясняет Валерий Костарев.

В конце октября первые 10 электрозаправок в Москве открыла «дочка» МТС — МГТС. Семь из них — быстрые, 50-киловаттные, рассказывает **директор департамента** развития компании Дмитрий Зиненко. Он называет проект пилотным и планов по расширению сети не приводит. По его словам, на этапе тестирования услуга для владельцев электромобилей будет бесплатной.

Оператор рассчитывает на интерес столичных транспортников к проекту.

— Московские городские власти приняли решение с 2021 года отказаться от закупки автобусов на моторном топливе и уже закупают самый современный российский электрический транспорт. Таким образом, развитие инфраструктуры ЭЗС можно рассматривать как необходимость, — отмечает Дмитрий Зиненко.

Что касается электромобилей, то в России сегодня более 4,6 тыс. таких машин, из которых около 80% приходится на модель Nissan Leaf, свидетельствуют данные аналитического агентства «Автостат».

С электрозаправками экспериментируют компании связи, у которых есть избыточные электрические мощности, отмечает сотрудник одного из провайдеров.

Другие опрошенные «Известиями» сотовые и фиксированные операторы выходить на рынок ЭЗС пока не собираются. Но попытки такие предпринимались. Так, в 2015 году «Скартел» (работающая под брендом Yota «дочка» «Мегафона») и дистрибутор электромобилей Revolta Motors объявили о планах создания в Москве и Санкт-Петербурге сети из 100 ЭЗС. Участие в проекте оператор рассматривал как возможность «прощупать» новый сегмент, говорит представитель «Скартел». Но за несколько лет рынок электрокаров так и не стал значительным и, по оценкам экспертов, занимает менее 1% автомобильного. Поэтому Yota решила выйти из проекта, рассказал он «Известиям».

На перспективу

Операторы, чьи доходы от основного бизнеса сейчас растут крайне медленно, ищут пути его диверсификации и ЭЗС — один из них, говорит гендиректор «ТМТ консалтинга» Константин Анкилов. Пока, кроме расходов и имиджевых дивидендов, это им ничего не приносит. Но тенденции таковы, что за электромобилями будущее, поэтому и спрос на услуги ЭЗС относительно скоро станет массовым, уверен он. В тестовых зонах операторы нарабатывают необходимые компетенции, выстраивают отношения с поставщиками оборудования и электроэнергии, рассуждает эксперт.

Рынок электрозаправок в России сейчас пока зарождается, тем не менее осваивающим его связистам придется столкнуться с конкуренцией. Например, установкой зарядной инфраструктуры для электротранспорта в 2019 году также заинтересовались девелоперские компании. В Санкт-Петербурге уже есть отдельное положение в градостроительном законодательстве о том, чтобы устанавливать определенное количество ЭЗС (в зависимости от площади и других параметров) в новых домах, рассказала «Известиям» председатель АЭТИ Ия Гордеева. Но так как документ вступил в силу в январе 2019 года, результат будет виден только через несколько лет, считает она.

Ия Гордеева также отметила, что на рынок ЭЗС активно выходят и российские производители, в том числе предприятия концерна КРЭТ (структура «Ростеха»).

Изначально поставщиками оборудования для электрозаправок были финские Ensto, затем на рынок вышли АВВ, французская Schneider Electric, немецкая ABL Sursum и другие.

Также развитием инфраструктуры для электрокаров в России занимаются «Автодор» (управляет платными дорогами) и «Россети». Электросетевая компания, по данным на апрель 2019 года, установила 226 зарядных станций в Москве, Санкт-Петербурге, Ярославле, Екатеринбурге, Тюмени, Сочи, Самаре, Красноярске и на острове Валаам. У «Автодора» ЭЗС есть на трассах М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-11 Москва — Санкт-Петербург, планируется их установка на ЦКАД.

По оценкам специалиста по оборудованию для зарядной инфраструктуры АВВ Дмитрия Фомина, все электромобили в РФ потребляют в месяц всего 30 МВт/ч электроэнергии на публичных зарядных станциях. По словам эксперта, это, как правило, быстрые ЭЗС. При этом дефицит таких станций при нынешнем количестве электротранспорта в стране он оценивает примерно в 300 штук.

В Европе минимальное соотношение быстрых ЭЗС к числу электромобилей составляет 1:12. У нас в этом смысле явное отставание, добавил эксперт. Это связано с большими капитальными инвестициями и отсутствием реальной окупаемости затрат, считает он.

<https://iz.ru/939866/valerii-kodachigov-aleksandr-volobuev/zpravka-ot-telefona-krupnye-operatory-sviazi-zariadiat-elektromobili>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; УКРАИНА С 20 НОЯБРЯ ЗАПРЕЩАЕТ ВВОЗ Б/У ВАГОНОВ ИЗ РФ**

Кабинет министров Украины принял решение установить запрет на ввоз устаревшего подвижного состава из Российской Федерации с 20 ноября, сообщил министр инфраструктуры Украины Владислав Криклий.

«В мае 2019 года было принято решение ввести с 1 марта 2020 года запрет на ввоз устаревшего подвижного состава из Российской Федерации. (. . .) Сегодня правительство приняло решение установить запрет на ввоз таких вагонов с 20 ноября 2019 года. Должны развивать свою экономику», - написал он на своей странице в Facebook в среду.

Как сообщила агентству «Интерфакс-Украина» секретарь Нацкомитета по промышленному развитию Елена Салихова, принятая украинским правительством в мае отсрочка (до 1 марта 2020 года) введения эмбарго на ввоз в страну из России грузовых вагонов с истекшим сроком эксплуатации привела к резкому росту импорта этих вагонов из РФ и сокращению заказов для украинских вагоностроителей.

По информации «Укрзалізниця», за период со 2 января по 3 октября 2019 года на Украину ввезено 4,207 тыс. бывших в употреблении вагонов (90% которых - из РФ). При этом с января по май из России импортировано 732 вагона, а с июня по 3 октября (то есть после официального объявления о введении эмбарго в следующем году) - уже 3,059 тыс. вагонов.

По ее словам, из ввезенных с начала года из РФ 3,791 тыс. вагонов больше всего - зерновозов, которые построены с 1975 по 1991 годы, то есть у них давно истек срок эксплуатации. Существует вероятность, что в ближайшее время будет импортировано еще около 2 тыс. подобных вагонов, добавила Салихова.

Она считает, что проблема наплыва импортных б/у вагонов на самом деле не в отсрочке эмбарго, а в возможности использования списанных вагонов в поездах.

«Мининфраструктуры и «Укрзалізниця» еще в 2016 году могли остановить это «беспредел», запретив включать в поезда списанные вагоны, однако не сделали этого. В результате сегодня около 14 тыс. вагонов с сомнительными техническими характеристиками колесят по Украине, разрушают верхнее строение пути и несут потенциальную угрозу крушений составов и жизни людей», - отмечает секретарь нацкомитета.

В свою очередь президент АО «УПЭК» Анатолий Гиршфельд сказал агентству, что в программе обновления подвижного состава на 2017-2021 годы «Укрзализныця» задекларировала покупку 35,773 тыс. новых грузовых вагонов и модернизацию десятков тысяч вагонов, однако третий год эта инициатива «пробуксовывает», хотя ее реализация позволила бы обеспечить рынок вагонами, сэкономить на тяге и обслуживании, а также «разгрузить» депо.

Со своей стороны Салихова констатирует, что ввоз списанных российских вагонов, некоторые из которых приобретаются по цене немного больше цены металлолома, создает неравные конкурентные условия для производителей на Украине, а для государства это недополученные сотни миллионов гривен налогов и сборов в бюджет.

Такая ситуация, отмечает секретарь нацкомитета, уже привела к сокращению заказов на изготовление вагонов украинскими предприятиями и угрозе их остановки. В частности, в августе текущего года ни одного вагона не было продано Попаснянским вагоноремонтным заводом и заводом «Карпаты», а «Днепровагонмаш» продал всего один вагон, «Дизельный завод» - 10 вагонов.

Салихова сообщила, что сейчас промышленники готовят очередное обращение с требованием введения запрета на включение в поезда грузовых вагонов с продленным сроком службы.

Как заявили агентству «Интерфакс-Украина» в руководстве Крюковского вагонзавода, тенденция наращивания объемов ввоза б/у вагонов за последние месяцы позволяет спрогнозировать значительное падение спроса на зерновозы с декабря текущего года.

«Кто-то сильно заинтересован в затягивании запрета на ввоз устаревших вагонов. Все ожидали, что это произойдет в июле», - отмечают на предприятии.

По мнению генерального директора «Аурум Групп» (в ее состав входит производитель вагонов «Дизельный завод») Андрея Жария, эксплуатация продленных грузовых вагонов фактически делает невозможным существование вагоностроительной и смежных отраслей Украины, задействованных в производстве железнодорожных вагонов, а это сотни предприятий и сотни тысяч рабочих мест.

«В то же время проведенный анализ свидетельствует о том, что при запрете курсирования недефицитных вагонов с продленным сроком эксплуатации, ежегодное выбытие из парка «Укрзализныци» не превысит 5,5 тыс. вагонов, а частных владельцев - не более 4,6 тыс. вагонов в год, что может быть с легкостью восполнено существующими мощностями по вагоностроению на Украине (в 2018 году построено более 11 тыс. вагонов)», - сказал Жарий агентству.

Он напомнил, что производство грузовых вагонов к тому же имеет высокую степень локализации - более 95%, то есть при производстве вагонов используется преимущественно украинское сырье и комплектующие.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191106/1560636812.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; МИНПРОМТОРГ ГОТОВ ОБСУЖДАТЬ С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, КАК ПРОЙТИ СПАД В ОТРАСЛИ**

Министерство промышленности и торговли РФ готово обсуждать с производителями грузовых вагонов, как пройти ожидаемый в ближайшие годы спад в отрасли.

«У нас весьма негативные прогнозы. На мой взгляд, этап роста и насыщения рынка по грузовому подвижному составу мы прошли. Предвестником этого является начавшееся падение ставок аренды. Впереди нас ждут непростые времена - по сути, сокращение производства. Поэтому я бы попросил (обсудить - ИФ), каким образом нам как отрасли нужно подготовиться к прохождению этого непростого периода», - заявил замглавы Минпромторга Александр Морозов в ходе заседания комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России в среду.

«В 2015 г., когда мы были на дне этого цикла, нам помог президент, запретив «продленный» (со сроками эксплуатации сверх нормативных - ИФ) грузовой подвижной состав. И мы тогда на 4 года запустили мощнейшую программу по обновлению парка», - напомнил он. «Но мы подходим к очередному витку цикла, и это может реально сказаться на деятельности всех предприятий союза», - добавил чиновник.

«Я предлагаю создать рабочую группу, сформулировать регуляторные решения, которые позволят нам в этот период спада спроса, во-первых, сохранить компетенции, а во-вторых, не поубивать друг друга», - сказал Морозов.

В этой связи глава комитета союза, генеральный директор «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Кирилл Липа, в ходе заседания напомнил, что существует подкомитет по грузовым вагонам, председателем которого является замгендиректора «Уралвагонзавода» Кирилл Томащук. «Я думаю, правильнее всего поручить ему подготовку и формулировку этих предложений, и мы в ближайшее время с соответствующими инициативами в адрес министерства промышленности (выйдем - ИФ)», - отметил он.

Руководитель ТМХ также выразил мнение, что нужно «постараться в этот раз не допустить тех ошибок, которые мы уже допустили», приведя пример из пассажирского сегмента, в котором работает группа. «Мы сегодня очень детально считаем балансы парка, детально знаем состояние дел в пассажирских вагонах, вагонах метро. Я могу с точностью до каждого номера вагона сказать дату его выпуска, среднесуточный и годовой пробег, дату списания. Соответственно, было бы правильно, чтобы такая же работа велась и в области грузового вагоностроения», - заявил топ-менеджер.

«История, безусловно, требует переговоров с операторским сообществом и достижения какого-то консенсуса, который бы предполагал балансирование производства. Потому что для производства самое страшное - это пики. Хоть «верхний», хоть «нижний» - именно это уничтожает и всю себестоимость, и рабочие места, и качество, и работу с поставщиками. Мое личное понимание: мы должны сформулировать условия, при которых будет избегать именно пиковых нагрузок и сбалансировать объемы производства и потребления», - отметил Липа.

«Такие процедуры и форматы отраслевых договоренностей существуют. В частности, ОПЕК. Это не является никаким нарушением антимонопольного регулирования, поскольку не вторгается в зону ценообразования. То есть до тех пор, пока это касается исключительно объемных показателей, это, на мой взгляд, вполне корректная форма отраслевого регулирования», - считает он.

«Безусловно, мы советуемся, какие-то идеи еще пообсуждаем. Было бы здорово, если бы соответствующие предложения вы бы направили в наш адрес, и мы организуем формальные и неформальные встречи с последующим совещанием в министерстве промышленности», - заключил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7085516>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ТМХ ВИДИТ В ЕС ТРЕНД ВОЗВРАТА ОТ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ К ТРАДИЦИОННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ**

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) отмечает изменение в ЕС подходов к организации перевозок пассажиров по железным дорогам и ориентируется на этот тренд в развитии своей производственной площадки в Твери.

«Мы видим очень интересные, новые абсолютно тенденции в Европе, в том числе и Западной, по возврату с высокоскоростного движения в область пассажирского», - заявил глава ТМХ Кирилл Липа в кулуарах заседания комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России журналистам в среду.

«(Оно - ИФ) позволяет сократить затраты и является крайне конкурентоспособным по отношению к межрегиональным автобусным перевозкам - более безопасным, без всякого

сомнения более графиковым с точки зрения времени приезда пассажиров, и более масштабным», - добавил топ-менеджер.

«Поэтому мы связываем с Тверским вагоностроительным заводом (ТВЗ - ИФ) очень большие индустриальные планы. В следующем году ТВЗ по численности (персонала - ИФ) превзойдет все исторические максимумы - здесь будет работать более 10 тыс. человек. Индустрия, которая формируется вокруг завода - комплектаторы, партнеры, кооперация - также активно расширяется. Мы планируем существенным образом поддерживать (этот процесс - ИФ)», - сказал он в этой связи.

Липа подчеркнул, что предприятие «не только в России является флагманом пассажирского вагоностроения», но и активно расширяет присутствие в мире. «Мы активно участвуем в тендерах от имени ТВЗ, и видим перспективы его расширения. Состоялось принятие целого ряда решений, которые позволят выйти за пределы РФ, начать активно развивать экспорт. Это наше присутствие в Восточной Европе, в Северной Африке - и все это делается во многом вокруг идеологии пассажирского вагоностроения. Здесь ТВЗ станет, я надеюсь, и инженерным, и производственным лидером», - сказал он.

### **РБК; 2019.11.06; НЕ СЕГОДНЯ: КАКИЕ ПОРТЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ СОРВАЛИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА; САМОЕ СЕРЬЕЗНОЕ ОТСТАВАНИЕ — У ПРОЕКТА СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА МОРСКОГО ПОРТА ТАМАНЬ И КОМПЛЕКСА ПО ПЕРЕВАЛКЕ АММИАКА И МИНУДОБРЕНИЙ «ТОЛЬЯТТИАЗОТА»**

Из 13 мероприятий, заложенных в «дорожную карту» развития морских портов Азово-Черноморского бассейна до 2020 года, выполнено лишь два, а большинство перенесено на 2020–2022 годы. Об этом сообщает «Коммерсантъ».

В частности, завершена реконструкция причала контейнерного терминала НУТЭП, входящего в группу «Дело» Сергея Шишкарева (увеличение мощностей на 350 тыс. TEU). Кроме того, компанией «Луис Дрейфус Восток» запущен терминал для экспортной отгрузки зерна и генеральных грузов в порту Азов (плюс 0,7 млн тонн).

Самое серьезное отставание по срокам отмечается у первого этапа сухогрузного района морского порта Тамань (67 млн тонн) — ввод изначально планировался на 2020 год, однако в итоге был сдвинут на 2024 год. На 2020 год запланировано лишь заключение концессионного соглашения.

На 2020 год предлагается перенести и создание перевалочной базы на 300 тыс. тонн крупногабаритных и тяжеловесных грузов в порту Тамань, который реализует «Таманьнефтегаз» (ТНГ), входящий в группу ОТЭКО Мишеля Литвака.

На 2024 год перенесены сроки реализации проекта комплекса по перевалке аммиака и минудобрений (5 млн тонн) «Тольяттиазота» (ТОАЗ). Как пояснили «Коммерсанту» в ТОАЗе, основной причиной переноса сроков стала 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», — прокомментировали в компании.

Незначительно сдвинуты сроки строительства Таманского терминала навалочных грузов (ТТНГ) компании ОТЭКО с увеличением мощностей на 35 млн тонн. 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 ОТЭКО на 14,5 млн тонн «Агрохолдинг-Тамань» — по планам он в 2020 году получит заключение Главгосэкспертизы.

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». Ранее намеченная реконструкция терминалов Новороссийского морского торгового порта возможна после утверждения акционерами (62% у «Транснефти») стратегии развития группы.

Как менялся проект сухогрузного порта Тамань

В июле 2019 года стало известно, что «Росморпорт» предложил новую схему участия инвесторов в строительстве сухогрузного района морского порта Тамань после отказа Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) участвовать в его реализации.

Согласно последней версии, предполагается, что в проект войдут, помимо «Росморпорта», четыре стратегических инвестора — «Кузбассразрезуголь», СУЭК и «Металлоинвест» получают по 22,5%, еще 10% будет у ОАО РЖД. Они пропорционально вложат 81 млрд руб. в создание объектов федеральной инфраструктуры.

«Предполагается, что в компании «РМП-Тамань» — концессионере сухогрузного морского порта Тамань — будет пять участников: помимо ФГУП «Росморпорт» это «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД. Всем участникам направлены предложения о покупке долей компании, проекты акционерного соглашения и текст предварительного меморандума», — цитируют гендиректора «Росморпорта» Андрея Лаврищева «Ведомости».

Первая очередь, согласно подготовленной Минтрансом модели мощностью 66,9 млн тонн, должна быть введена в эксплуатацию в 2024 года, инвестиции должны составить 171 млрд руб. Из них 81 млрд руб. будет потрачен на федеральные объекты — подходной канал, волнозащитные сооружения, ж/д станцию, причалы и т. д., которые по концессии построит «РМП-Тамань». Участниками этой концессии должны стать инвесторы, которые также направят в сумме 90 млрд руб. на строительство грузовых терминалов.

Терминалы в первой очереди Тамани также планируют строить «Эфко», «СДС-холдинг», «Ростех» и «Роснефть». Раньше их называли среди предполагаемых концессионеров. Но, по данным источника «Ведомостей», компании от концессии отказались, они будут просто строить терминалы и арендовать для них инфраструктуру. Плюс «Эфко» и «СДС-холдинг» еще не решили окончательно, строить ли свои терминалы и с какими параметрами. По данным издания, «Ростех» и «Эфко» заинтересованы участвовать в проекте порта Тамань, формы этого участия сейчас находятся в стадии обсуждения.

«Актуальная концепция проекта не предполагает финансирование из федерального бюджета. Источником 81 млрд руб. для «РМП-Тамань» будут взносы акционеров в его уставный капитал и займы от акционеров. Каждый участник концессии самостоятельно обеспечит фондирование своей части вложений», — комментировал заместитель гендиректора ФГУПа Яков Быков.

Предполагается, что каждый участник концессии инвестирует в нее пропорционально доле в «РМП-Тамань». «Росморпорт» рассматривает возможность в этих целях разместить дебютный выпуск облигаций объемом до 5 млрд руб. и сроком обращения 3–5 лет. Всего же программа облигаций «Росморпорта» предполагает размещение займов на 25 млрд руб. в течение 10 лет.

Вторая очередь порта Тамань предполагает строительство в 2027–2030 гг. контейнерного терминала и терминала минеральных удобрений суммарной мощностью 37 млн тонн.

В последней версии предполагалось, что 75% «РМП-Тамань» выкупит ГТЛК, но против этой идеи выступили Минэкономики, ФАС и сама ГТЛК.

Как РБК сообщал Краснодар, в середине июня глава Минтранса Евгений Дитрих поручил Росморречфлоту, ФГУП «Росморпорт» и «РМП-Тамань» к 28 июня 2019 года

подготовить актуализированную финансовую и организационную модель проекта сухогрузного района порта Тамань. К этому же сроку должны быть представлены предложения по пулу стратегических инвесторов, проект уточненного плана-графика и предложения о дальнейшей реализации проекта.

На совещании у главы **Минтранса**, состоявшемся 10 июня 2019 года, также было решено, что Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) не будет концессионером порта Тамань. В протоколе по итогам мероприятия была зафиксирована позиция Федеральной антимонопольной службы (ФАС), заявившей, что участие ГТЛК «не соответствует сути концессии», а также позиция самой компании, у которой «отсутствует возможность привлечения финансовых ресурсов для участия в проекте».

Напомним, в конце мая 2019 года на совещании у вице-премьера Максима **Акимова** ГТЛК запросила дополнительное время на проработку проекта. Как выяснилось, в модели предусмотрен взнос 23 млрд рублей в уставный капитал концессионера, но бюджета на это у компании нет. ГТЛК запросила отсрочку до октября, но в **Минтрансе** парировали, что срок — июль, иначе проект выйдет за 2024 год.

В итоге участники совещания у главы **Минтранса** согласованно выступили за реализацию проекта на условиях концессии с вовлечением инвесторов-грузовладельцев в качестве стратегических инвесторов. Из протокола следует, что одним из таких инвесторов готово выступить ОАО РЖД.019 года.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/06/11/2019/5dc265b59a79471f574e0363>

### **ТАСС; 2019.11.06; ТУРИСТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ В ДЕРБЕНТЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ДО КОНЦА 2023 ГОДА**

Туристический морской порт в дагестанском городе Дербенте планируется построить до конца 2023 года, стоимость строительства пока не определена, сообщил в интервью ТАСС мэр Хизри Абакаров.

«Морской порт в Дербенте будет, у нас приблизительно определено место - приезжали специалисты, оценивали, где его лучше сделать. Это будет небольшой туристический порт, гавань в микрорайоне Новый город общей площадью 130 га. <...> В планах до конца 2023 года завершить его строительство», - сказал Абакаров.

По его словам, из порта туристы смогут попасть на набережную, которую в будущем с крепостью Нарын-Кала (памятник, входящий в список всемирного наследия ЮНЕСКО, главная достопримечательность Дербента) свяжет канатная дорога. «Мы уже знаем весь ее маршрут: приблизительно она пойдет по улице Пушкина, известно, где будут стойки. Строительство ее планируем начать в следующем году и завершить также до конца 2023 года», - добавил мэр Дербента.

В октябре врио министра экономики Дагестана Гаджи Султанов сообщил ТАСС, что власти республики планируют построить в Махачкале и Дербенте причальные стенки для круизных судов для развития туризма на Каспии. По его словам, планы по созданию причальных стенок в республике напрямую связаны со строительством круизного лайнера «Петр Великий» в Астрахани и перспективами развития круизного туризма на Каспии.

<https://tass.ru/obschestvo/7082556>

### **ТАСС; 2019.11.06; НА КУБАНИ РАЗРАБОТАЮТ РЕГЛАМЕНТ ВЫХОДА В МОРЕ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТУРИСТОВ**

Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев поручил разработать регламент выхода в море коммерческих маломерных судов, которые предоставляют услуги морских прогулок отдыхающим. Об этом сообщили в пятницу журналистам в пресс-службе администрации региона.

Поручение дано после трагедии в поселке Джубга, где опрокинулся перегруженный катамаран и погибли две женщины.

«Вениамин Кондратьев поручил разработать регламент контроля выхода в море маломерных коммерческих судов и выйти с этой инициативой на федеральный уровень. Губернатор подчеркнул, что важным элементом качественного отдыха является безопасность. В частности, безопасность на воде. До сих пор происходят случаи перегруза пассажирских маломерных судов, - говорится в сообщении.

Как пояснили в пресс-службе, **Ространснадзор** контролирует посадку и высадку пассажиров на суда только в границах портов, а коммерческие морские прогулки осуществляются с выходом судов из технических зон пляжей, таким образом, эта область не контролируется. «Технические зоны также должны быть под контролем. Более того, за каждой из них необходимо закрепить специалиста, обеспечивающего четкий порядок высадки и посадки людей», - приводит пресс-служба слова главы региона.

Прогулочный катамаран опрокинулся и затонул 5 июля вечером в поселке Джубга в Туапсинском районе на Кубани, на борту были 55 человек, при проектной вместимости 12, основная версия причины трагедии - перегруз. Погибли две женщины из Мордовии и Белгородской области. По факту случившегося возбуждено уголовное дело, капитан катамарана арестован на время следствия, владелец судна скрылся, ведется его розыск.

<https://tass.ru/obschestvo/6991131>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; РОСМОРПОРТ ОБЖАЛОВАЛ ОТКАЗ В РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ С НАХОДКИНСКИМ МТП**

Пятый Арбитражный апелляционный суд (Владивосток) принял к производству апелляционную жалобу ФГУП «Росморпорт» (структура **Росморречфлота**) на отказ Арбитражного суда Приморского края расторгнуть договоры аренды причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» за несоблюдение экологических требований по выбросам угольной пыли, следует из данных картотеки арбитражных дел.

Суд рассмотрит жалобу 4 декабря.

Как сообщалось, в середине сентября Арбитражный суд Приморского края отказал «Росморпорту» в расторжении договора аренды принадлежащих ему причалов с Находкинским МТП. По мнению ведомства, порт не выполнил предписания Росприроднадзора об оборудовании территории сооружениями, обеспечивающими охрану бухты Находка от загрязнения, засорения, заиления сточными водами.

В свою очередь представитель порта заявлял, что стивидор планирует выполнить работы по обустройству причалов очистными сооружениями до конца 2020 года - такой срок исполнения обязательств прописан в судебном решении по другому спору. К настоящему времени порт разработал проектную документацию на строительство очистных сооружений, получил положительное заключение госэкспертизы, а также разрешения на строительства на все этапы, заключил контракт на их исполнение (сумма контракта - 22 млн рублей), подрядчики приступили к работам.

«Вывод Приморского краевого суда о последовательном исполнении ответчиком решения по делу и предоставление ему отсрочки его выполнения до 31 декабря 2020 года, а также представленные в материалы дела документы опровергают позицию истца о том, что ответчик не выполняет мероприятия по строительству очистных сооружений, чем нарушает условия договора», - резюмировал суд первой инстанции.

Кроме того, «Росморпорт» в июне 2018 года согласовал Находкинскому МТП строительство очистных сооружений в течение следующих нескольких лет.

Проблема с угольной пылью в дальневосточных портах, на которую жаловались жители региона, в июне 2017 года вышла на уровень президента РФ, когда в ходе прямой линии на сложившуюся ситуацию главе государства пожаловался школьник из Находки. Последовал ряд инспекций и проверок, затем депутаты Госдумы предложили законопроект о запрете открытой перевалки угля (до сих пор не принят). В марте 2018 года первый вице-губернатор Приморского края Александр Костенко призывал

«Росморпорт» использовать все средства, вплоть до расторжения договоров аренды причалов, чтобы заставить угольных стивидоров в Находке соблюдать нормы.

### **ТАСС; 2019.11.06; АСТРАХАНСКИЙ ЗАВОД ПЛАНИРУЮТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ СУХОГРУЗОВ ДЛЯ «ВОЛГОТРАНСА»**

Один из крупнейших астраханских судостроительных заводов «Красные баррикады», имущество которого в июне этого года приобрела Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), может быть задействован в строительстве как минимум десяти сухогрузов для компании «Волготранс» (Самара). Об этом ТАСС сообщили в региональном министерстве промышленности, транспорта и природных ресурсов.

«В настоящее время ведется работа по восстановлению производственной деятельности предприятия. До конца 2019 года планируется завершить первый этап работ по восстановлению и модернизации производственных мощностей завода. Кроме того, подписано соглашение о намерениях на строительство серии из десяти сухогрузных судов для ООО «Волготранс», - сообщили в министерстве.

На заводе уже проведена ревизия оборудования, восстановлено электроснабжение. Также на предприятие уже вернулись 89 сотрудников. В следующем году штат планируется расширить еще на 600 человек. Пятого ноября в Астрахани в ходе совещания по вопросам развития судостроительной отрасли региона также сообщалось, что завод «Красные баррикады» планируется ввести в состав особой экономической зоны (ОЭЗ) «Лотос», а также задействовать в реализации проектов по освоению месторождения Каменномысское море в Обской губе (Ямало-Ненецкий автономный округ).

В декабре 2017 года Арбитражный суд Астраханской области признал «Красные баррикады» банкротом и открыл в отношении верфи конкурсное производство. В июне Южный центр судостроения и судоремонта (входит в ОСК) выкупил имущество завода на открытых торгах за 955 млн рублей. В мае этого года президент РФ **Владимир Путин** в ходе совещания по вопросам социально-экономического развития региона отметил, что судостроительный завод «Красные баррикады» находится «в непрестом положении», прежде всего, из-за отсутствия необходимого количества заказов. Восстановление работы завода взял на личный контроль губернатор области Игорь Бабушкин.

<https://tass.ru/ekonomika/7087053>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; АЭРОФЛОТ ЛИШИЛСЯ ПРАВА ВОЗИТЬ «САНКЦИОНКУ» ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ, ОБРАТИЛСЯ В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ**

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с июля этого года перестал возить транзитом через «Шереметьево» санкционные продовольственные товары из ЕС в страны Азии: по данным источника «Интерфакса» в финансово-экономическом блоке правительства, запрет на операции по их перегрузке ввела Шереметьевская таможня. Для содействия в снятии запрета гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев обратился к главе Минэкономразвития РФ Максиму Орешкину.

В письме Савельева, отправленном на имя министра в конце октября (источник ознакомился с его содержанием), говорится, что перевозки грузов из ЕС в Азию «Аэрофлот» выполняет более 30 лет. Товары доставляются пассажирскими рейсами с посадкой в базовом для компании аэропорту «Шереметьево». Однако с 29 июля «без предварительного уведомления ПАО «Аэрофлот» Шереметьевской таможней запрещены какие-либо операции, связанные с перегрузкой товаров», ввоз которых находится под запретом до 2021 года.

Это решение, пишет Савельев, наносит «значительный экономический ущерб крупнейшему российскому авиаперевозчику и, в целом, национальным интересам России в развитии ее транспортного транзитного потенциала». Глава «Аэрофлота»

предупреждает, что при сохранении запрета «коммерчески успешная воздушная сеть заполнится иностранными авиаперевозчиками, которые будут перевозить (санкционные - ИФ) товары над РФ, но с посадкой в аэропортах Казахстана или других стран ЕАЭС». Он просит Минэкономразвития инициировать внесение дополнений в указ президента от 6 августа 2014 года №560, которые бы разрешили транзитные авиаперевозки «санкционки» при условии, что товары будут перегружаться в «Шереметьево» с одного воздушного судна на другое и далее убывать за пределы РФ.

В «Аэрофлоте» подтвердили факт отправки письма, от других комментариев воздержались. В Минэкономразвития не ответили на запрос «Интерфакса». По словам источника, близкого к «Аэрофлоту», запрет таможни связан с изменениями, внесенными в указ №560 в начале июля: в них четко прописана возможность транзитных перевозок «санкционки» автомобильным и железнодорожным транспортом, но ничего не сказано про авиационный. «Судя по всему, таможня расценила это как запрет на транзитные авиаперевозки», - пояснил собеседник агентства. При этом, по его данным, таможенники ранее также обращались в профильные ведомства для снятия правовой коллизии.

«В соответствии с указом президента №560 ввоз на территорию РФ отдельных видов сырья и продовольствия разрешается при осуществлении транзитных международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом с использованием средств идентификации на основе ГЛОНАСС. Транзитные перевозки через территорию РФ воздушным транспортом действующими нормами законодательства не предусмотрены», - заявил «Интерфаксу» представитель ФТС. «В связи с этим осуществление перегрузки санкционных продовольственных товаров, доставляемых из Европы в Азию воздушным транспортом, в настоящее время не представляется возможным», - добавил собеседник.

### **ТАСС; 2019.11.06; ЭКСПЕРТ: ЛЬГОТЫ НА АВИАБИЛЕТЫ ДЕТЯМ-ИНВАЛИДАМ ИЗ ДФО СУЩЕСТВЕННО СНИЗЯТ НАГРУЗКУ НА СЕМЬИ**

Предоставление детям-инвалидам из регионов Дальневосточного округа (ДФО) льгот на авиаперелеты к месту лечения и обратно позволят снизить финансовую, физическую и моральную нагрузку на самих детей и их семьи. Такое мнение высказал член центрального штаба Общероссийского народного фронта, председатель Общественной палаты Хабаровского края Андрей Белоглазов.

В конце октября президент РФ **Владимир Путин** по итогам встречи с представителями общественности Дальнего Востока поручил правительству предусмотреть льготы на оплату авиабилетов детям-инвалидам из ДФО, которые направляются на лечение и обратно. Доклад об этом предписано представить до 15 ноября.

«Сейчас средства для покупки авиабилетов детям-инвалидам выделяются пунктом социального страхования, и только когда есть какие-то особенности заболевания или отсутствует железнодорожное сообщение. Для Дальнего Востока это колоссальная проблема: в сезон отпусков билеты вообще сложно найти, стоимость билета в одну сторону до Москвы достигает 100 тыс. рублей. Человек болен, а ему еще неделю в поезде и неделю обратно с сопровождающим ехать - это и финансовая нагрузка, и физическая, и моральная», - сказал Белоглазов, который озвучил эту проблему на встрече президента с общественностью Дальнего Востока.

Белоглазов напомнил, что дорога на поезде от Владивостока до Москвы занимает 6,5 суток. С учетом обратного пути ребенок-инвалид каждый раз тратит в пути около полумесяца. Эксперт уверен, что поручение президента позволит решить проблему, которая долгое время стояла перед жителями Дальнего Востока.

При этом Белоглазов считает, что для детей-инвалидов нужно сохранить и существующие льготы на проезд к месту лечения в поездах. По его мнению, финансировать эти льготы должно федеральное правительство.

<https://tass.ru/v-strane/7082361>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ФАС НАШЛА НАРУШЕНИЯ В ЦЕНООБРАЗОВАНИИ НА АВИАБИЛЕТЫ «НОРДСТАРА» ИЗ НОРИЛЬСКА В КРАСНОЯРСК**

Управление ФАС (УФАС) по Красноярскому краю выявило нарушения при формировании цен на авиабилеты компании «Нордстар» (торговая марка NordStar, находится под контролем ГК «Норникель») на маршруте Норильск-Красноярск, следует из материалов на сайте УФАС.

Ведомство возбудило дело в отношении авиакомпании в августе. Основанием послужили жалобы граждан на увеличение стоимости авиабилетов в летний период.

В ходе рассмотрения дела комиссия УФАС установила, что в период с января 2018 по май 2019 года авиакомпания, будучи доминирующим перевозчиком на маршруте Норильск-Красноярск, нарушила установленный порядок ценообразования. В частности, «Нордстар» использовала для перевозок на данном маршруте самолеты типа Boeing-737-800, в отношении которых не были определены тарифы, подлежащие государственному регулированию.

При этом действующие предельные тарифы на услуги по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Норильск-Красноярск определены Минтрансом для воздушных судов типа АТР-42-500 (11,880 тыс. рублей), Ан-24/26 (17,407 тыс. рублей) и Як-42 (22,337 тыс. рублей).

В «Нордстаре» пообещали позже прокомментировать эту информацию.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.11.06; ПЕРВЫЕ ДРОНЫ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ В 2021 ГОДУ**

Технологические дроны могут появиться в российских аэропортах в 2021 году, они займутся в том числе проверкой аэронавигационного оборудования и будут летать как по территории, так и в окрестностях аэропортов, сообщил РИА Новости соруководитель рабочей группы «Аэронет» Сергей Жуков в кулуарах конференции по реализации НТИ «Национальная технологическая революция 20.35».

В настоящее время полеты дронов у территорий аэропортов России запрещены. В 2018 году Росавиация подготовила меры защиты гражданских аэропортов от несанкционированных полетов беспилотников - такие дроны планируется принудительно приземлять при помощи специального оборудования.

По его словам, первым дроном, который получит разрешение на полет у аэропорта, может стать разработка компании-члена «Аэронет» «Курсир». Предполагается, что беспилотное воздушное судно (БВС) сможет летать в зоне действия аэронавигационного оборудования аэропорта и проверять качество его работы, в частности системы посадки и навигации. На сегодняшний день такие задачи решают при помощи специализированных дорогих пилотируемых самолетов-лабораторий.

«Этот проект сейчас проходит обсуждение. Сейчас есть самолеты-лаборатории, которые проверяют радиосигналы для посадки самолетов или оптические средства. Этот беспилотник может летать на расстоянии до 10 км от аэропорта и смотреть, как там работают маяки и системы на аэродроме, как они ведут самолет по заданной траектории. В будущем планируется увеличить дальность полетов до 50 км. Дроны оснащены необходимым оборудованием и диагностируют в автоматическом режиме средства радиотехнического обеспечения полетов аэропорта. Примерно в 2021 году может появиться первый такой дрон в аэропорту России», - сказал Жуков.

Он добавил, что пока речь о серийном производстве не идет - такое решение будет принимать компания-производитель в зависимости от спроса. «Будет ли каждый аэропорт оснащен такими БВС - это вопрос к аэропорту, да и не всегда это нужно. Такая проверка оборудования происходит не каждый день, она не нужна на постоянной основе», - пояснил он.

Генеральный директор ООО «Курсир» Виталий Муниров сообщил РИА Новости, что компания уже успешно испытала прототип такого беспилотника. «В 2021-2023 году мы планируем вывести инновационный продукт на рынок и продвигать его на внутреннем и международных рынках», - рассказал он.

<https://ria.ru/20191107/1560656838.html>

### **ТАСС; 2019.11.06; АЭРОПОРТ ГОРОДА САНЬЯ НА ЮГЕ ХАЙНАНЯ НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЮЖНО-САХАЛИНСКА**

Аэропорт города Санья на южном побережье острова Хайнань начал обслуживать прямые авиарейсы из Южно-Сахалинска. Как сообщило управление по вопросам туризма, культуры, телерадиовещания и спорта этого курортного города, это третий маршрут в РФ, открытый в текущем месяце.

Перелет займет 12 с половиной часов, полеты будет осуществлять российская чартерная авиакомпания Azur Air. Первый самолет с 340 пассажирами на борту уже завершил перелет по новому маршруту, приземлившись по расписанию в международном аэропорту Феникс 2 ноября в 02:19 по местному времени (21:19 мск 1 ноября). Авиалайнеры Boeing-767 будут выполнять полеты по пятницам.

Как отметил представитель аэропорта Феникс, новое направление дополнит список уже существующих перелетов в Россию, заметно облегчит поездки россиян на Хайнань.

В ноябре город Санья открыл регулярное авиасообщение с Томском и Благовещенском. Перевозки туда осуществляют компании «Нордстар» и «Якутия».

Согласно официальной статистике, аэропорт Феникс обслуживает порядка 40 международных авиарейсов, обеспечивая прямое сообщение с более чем 30 городами, из которых примерно две трети в России. В 2019 году из этого южнокитайского курорта авиакомпании стали выполнять прямые перелеты в Жуковский, Уфу и Казань, Санкт-Петербург, Самару, Краснодар, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Пермь.

<https://tass.ru/ekonomika/7084213>

### **ТАСС; 2019.11.06; ВМЕСТО АЭРОПОРТА В ДЕРБЕНТЕ ПОСТРОЯТ ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЛОЩАДКИ**

Проект строительства аэропорта в Дербенте не рассматривается из-за экономической нецелесообразности, вместо него в городе будут обустроены вертолетные площадки, сообщил в интервью ТАСС мэр Хизри Абакаров.

«Аэропорта не будет, его экономически не выгодно строить. <...> Для малой авиации у нас будут обустроены вертолетные площадки. Вертолеты <...> смогут приземляться у нас в городе на нескольких площадках, в том числе и недалеко от крепости Нарын-Кала. Это наш совместный проект с махачкалинским аэропортом», - сказал Абакаров.

По его словам, аэропорт в Махачкале уже приобрел несколько вертолетов, арендовать которые может любой желающий. «До сих пор аренда вертолета в республике обходилась от 800 тыс. до 1,1 млн рублей, потому что машина прилетала из Пятигорска или Минвод. Сегодня аренда вертолета обходится от 100 тыс. рублей в час», - отметил мэр Дербента.

Кроме того, по его словам, совместно с аэропортом власти Дербента работают над проектом запуска скоростного поезда. «Это скоростной экспресс-поезд от аэропорта до Дербента и, если получится, далее от Дербента до Баку - по уже существующим железнодорожным путям. Чтобы каждый прилетающий в Дагестан, в том числе и турист, мог быстро, и главное, безопасно добраться в Дербент», - пояснил Абакаров.

Осенью 2018 года глава Дагестана Владимир Васильев сообщил журналистам, что обсуждается проект создания в Дербенте аэродрома. В 2015 году о возможности строительства аэропорта в Дербенте структурами предпринимателя Сулеймана Керимова в интервью ТАСС говорил замминистра по делам Северного Кавказа Одес Байсултанов.

<https://tass.ru/ekonomika/7082554>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ АЭРОПОРТА ПЕТРОЗАВОДСКА ПОСЛЕ РЕМОНТА ВПП ПЕРЕНЕСЕНО НА 2 ДЕКАБРЯ**

Аэропорт «Петрозаводск», приостановленный для ремонта взлетно-посадочной полосы (ВПП), возобновит работу в начале декабря - почти на месяц позже установленного срока. «Ближайший гражданский рейс аэропорт обслужит 2 декабря 2019 года. Это рейс компании «Северсталь» (МОЕХ: СНМФ) Петрозаводск - Архангельск», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе республиканского Минтранса.

Как сообщалось, аэропорт «Петрозаводск» приостановил работу с 1 октября в связи с работами Минобороны по замене части железобетонных плит взлетно-посадочной полосы. Завершить работы планировалось до 6 ноября текущего года.

Международный аэропорт «Петрозаводск» - единственный аэропорт Карелии, обслуживающий как внутренние, так и международные воздушные линии. Аэродром расположен в 17 км от столицы республики, возле поселка Бесовец. Он является аэропортом совместного базирования: помимо гражданского сектора, откуда выполняются регулярные пассажирские рейсы в Череповец, Архангельск, Москву, Сочи, Симферополь и Анапу, есть сектор, где дислоцируются ВВС России.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7086325>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; НОВАПОРТ ПЛАНИРУЕТ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖА К 2022Г**

Холдинг «Новаяпорт», выкупивший аэропорт в Воронеже (имени Петра I) у ФК «Аксиома», планирует завершить строительство нового терминала к 2022 году, сообщил пресс-центр правительства области со ссылкой на руководителя южного кластера ООО «Новаяпорт Холдинг» Сергея Дмитриева.

«Новый современный аэровокзальный комплекс планируется построить в довольно короткие сроки - к 2022 году, когда будет праздноваться 350-летие со дня рождения Петра I», - сказал он.

Дмитриев отметил, что к середине декабря будут готовы три варианта будущего фасада здания, после утверждения выбранную концепцию интегрируют в общий проект.

Руководитель южного кластера «Новаяпорт Холдинга» обратился к главе региона Александру Гусеву с предложением сформировать рабочую группу по строительству нового терминала. Губернатор одобрил инициативу и дал соответствующее поручение.

В начале сентября и.о. гендиректора управляющей аэропортом компании - ООО «УК «Авиасервис» Андрей Шагунов (ныне - гендиректор аэропорта) сообщил о закрытии сделки по покупке аэропорта «Новаяпорт» у ФК «Аксиома». Сумму сделки он не раскрыл.

Также сообщалось, что холдинг «Новаяпорт» планирует начать строительство нового терминала в 2020 году. Общий объем инвестиций в аэропорт Воронежа составит 5 млрд рублей. Планируется, что инвестор будет строить не только новый пассажирский терминал, но и создавать почтовый хаб.

Аэропорт Воронежа занял в 2018 году 37-е место среди аэропортов РФ по пассажиропотоку.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.06; СУД ОТЛОЖИЛ НА 11 ДЕКАБРЯ ИСК СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К «ВНУКОВО» НА 383 МЛН РУБ.**

Арбитражный суд Москвы в среду отложил на 11 декабря иск подведомственного Росавиации ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА) к АО «Международный аэропорт Внуково» на сумму более 383 млн рублей.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, дело отложено по ходатайству ФГУП для ознакомления с документами. Ходатайство поддержала и представитель аэропорта. Суд предложил сторонам урегулировать спор миром. Иск поступил в суд 22 июля.

Источник, знакомый с судебными материалами, заявил ранее агентству, что заявленная сумма представляет собой «задолженность по договору аренды имущества».

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.06; ОБНОВЛЕННЫЙ АЭРОПОРТ ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХА ГОТОВ К РОССИЙСКОЙ ИНСПЕКЦИИ**

Вслед за аэропортом Хургады, где в августе этого года появился новый терминал, в Египте ускорили модернизацию второго терминала в Шарм-Эль-Шейхе и запустили его 4 ноября в тестовом режиме. Как сообщили в Ассоциации туроператоров АТОР, министерство гражданской авиации Египта готово показывать объект российским экспертам по безопасности.

На церемонии открытия терминала министр гражданской авиации Юнис аль-Масри сообщил, что в помещениях установлено более 200 новых камер видеонаблюдения (всего в аэропорту их более 500), оборудование биометрического контроля доступа сотрудников в служебные помещения (то, на чем так долго настаивала российская сторона), анализаторы воздуха для обнаружения взрывчатки и ядовитых веществ, приборы для сканирования и трехмерного отображения содержимого багажа, а также самое передовое оборудование для тушения пожаров.

Как ранее сообщало РИА «Индустрия безопасности», по результатам визита российских специалистов в апреле 2019 года в международные аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха в **Росавиации** отметили, что вопросам безопасности и, особенно, защищенности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, уделяется особое внимание на высшем уровне. Напомним, что чартерные полеты российских авиакомпаний на египетские курорты были запрещены в 2016 году после авиакатастрофы самолета «Когалымавиа», произошедшей из-за теракта.

Египетская сторона заявляет, что благодаря прорывам в системе безопасности курортных аэропортов Египта есть основание надеяться на восстановление массового туризма из России. Министр гражданской авиации Юнис аль-Масри анонсировал встречу с российской стороной для обсуждения перспектив возвращения российских рейсов на египетские курорты уже на следующей неделе. В заявлении для прессы он выразил уверенность в том, что «российские рейсы скоро снова полетят в Шарм-Эль-Шейх».

Источник фото: «Ассоциация туроператоров».

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_9928.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_9928.html)

**[Вернуться в оглавление](#)**