



Ежедневный мониторинг СМИ

15 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.11.14; ДОРОГИ РОССИИ: ОТРАСЛЬ ПОДВОДИТ ИТОГИ.....	3
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.15; «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ В КРЫМ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ ЧАСТЬ ПассажиРОВ у ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ И АВИАКОМПАНИЙ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ ..4	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2019.11.15; ВСЕГДА КОТОВ: АВИАКОМПАНИЯМ ПРЕДЛОЖИЛИ ЕДИНЫЕ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ; ВЛАДЕЛЬЦАМ ПУХЛЫХ ПИТОМЦЕВ ХОТЯТ РАЗРЕШИТЬ ДОПЛАЧИВАТЬ ЗА ПЕРЕВЕС	6
ТАСС; 2019.11.14; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ НА САМОЛЕТАХ.....	8
ПРАЙМ; 2019.11.15; МИНТРАНС РФ ОБСУДИЛ В КНДР СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	9
ПРАЙМ; 2019.11.14; РЖД И МИНТРАНС В ОТВЕТ НА ИДЕЮ ЗАМОРОЗКИ ТАРИФА В 2020 Г ВЫСТУПИЛИ ЗА ПЛАНОВУЮ ИНДЕКСАЦИЮ	9
ТАСС; 2019.11.14; ФАС ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ И МОСКОВСКИХ РЕЙСАХ В ПУЛКОВО.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА ПЕРЕЧЕНЬ СУБСИДИРУЕМЫХ В 2020Г МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; ПУТЕПРОВОД НАД ЛЕНИНГРАДСКИМ ШОССЕ В ХИМКАХ МОГУТ ВВЕСТИ УЖЕ В 2020 ГОДУ	10
RNS; 2019.11.14; ДОМОДЕДОВО ПРОТЕСТИРОВАЛ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА СОТРУДНИКАМИ ДОСМОТРА БАГАЖА	11
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.11.15; ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ВЫТАСКИВАЕТ ИНВЕСТИЦИИ РЖД ИЗ ВОДЫ; ПОЧЕМУ ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РЖД ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В МОРСКИЕ ПОРТЫ	11
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.11.15; ИЗ ТАМАНИ УПЛЫЛ УГОЛЬ; ПРОЕКТНАЯ МОЩНОСТЬ НОВОГО ПОРТА НА ЧЕРНОМ МОРЕ СОКРАЩЕНА В ЧЕТЫРЕ РАЗА.....	13
ТАСС; 2019.11.14; ВРЕМЯ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ВСМ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 2 ЧАСА 30 МИНУТ.....	15
ТАСС; 2019.11.14; ИНВЕСТИТОР ПРЕДЛОЖИЛ ПОСТРОИТЬ ВТОРОЙ СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОНNELЬ НА БАМЕ ПО КОНЦЕССИИ	15
ТАСС; 2019.11.14; ПЕРМЬ ЗАНЯЛА 3-Е МЕСТО В РФ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И 2-Е – ПО ДОСТУПНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ.....	16
ГТРК ГРОЗНЫЙ; 2019.11.14; В ЧЕЧНЕ НА СОЗДАНИЕ БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ И ДВИЖЕНИЯ ЗА 2019 ГОД ПОТРАЧЕНО СВЫШЕ 960 МЛН РУБ.....	16
ТАСС; 2019.11.14; ЦТЛ И «ЯНДЕКС» ДОГОВОРИЛИСЬ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТА В РОССИИ	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.11.14; ДАМОКЛОВ МЕЧ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ	18
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.11.14; ДОМИНАНТА РАЗВИТИЯ	20

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.11.14; ФЛАГМАНЫ ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ	25
ТАСС; 2019.11.15; ШТРАФЫ ЗА «ВАФЕЛЬНИЦУ», «УГОЛОВКА» ЗА ПОБЕГ. ЧТО ДЕЛАЮТ ВЛАСТИ, ЧТОБЫ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ДТП.....	28
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.15; ТЯГАЧИ НЕ ТЯНУТ ПОВЫШЕНИЕ УТИЛЬСБОРА; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ ВЛАСТИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НЕГО	32
ВЕСТИ-МОСКВА; 2019.11.14; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД: НАЧАЛСЯ МОНТАЖ МОСТА В РАМЕНСКОМ РАЙОНЕ	33
КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.14; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ГИБДД НА ФЕЙКОВЫЕ НОВОСТИ О ЗИМНЕЙ РЕЗИНЕ	34
ТАСС; 2019.11.14; В КРЫМУ ВПЕРВЫЕ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ПОЕЗД С ДВУХЭТАЖНЫМИ ВАГОНАМИ.....	34
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ПАРОМОВ ДЛЯ СВЯЗИ МАТЕРИКА С САХАЛИНОМ ПОДОРОЖАЛО НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ; ГОСУДАРСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ХОЛДИНГУ ОСК ЭТИ ЗАТРАТЫ	34
ТАСС; 2019.11.14; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АУКЦИОНАХ НА ИСКУССТВЕННЫЕ УЧАСТКИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ ПРИНЯЛИ В I ЧТЕНИИ	36
ПРАЙМ; 2019.11.14; ЮБИЛЕЙНЫЙ СЕЗОН ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ НАЧАЛСЯ НА МОСКВЕ-РЕКЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; «ЕНИСЕЙСКОЙ РЕЧНОЕ ПАРОВОДСТВО» РАССЧИТЫВАЕТ В 2020 Г УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА 14%.....	37
ПРАЙМ; 2019.11.14; ПЛОХОЙ АНГЛИЙСКИЙ ВЫТЕСНИЛ ПОДДЕЛЬНЫЕ ДИПЛОМЫ ИЗ ГЛАВНЫХ РИСКОВ АВИАОТРАСЛИ В РФ - ЭКСПЕРТ	37
ТАСС; 2019.11.14; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ЗА СЧЕТ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ФАС НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ПРЯМЫХ РЕЙСОВ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; РЕГУЛЯРНЫЕ ВЕРТОЛЕТНЫЕ РЕЙСЫ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ МЕЖДУ ОСТРОВАМИ ЮЖНЫХ КУРИЛ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ПОКУПКУ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА ПУЛКОВО НЕМЕЦКИМ И КАТАРСКИМ СОВЛАДЕЛЬЦАМИ АЭРОПОРТА	39
ТАСС; 2019.11.14; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ЗА МЕСЯЦ РАБОТЫ ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 100 ТЫС. ПАССАЖИРОВ.....	40
РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; БРИТАНСКИЙ МИЛЛИАРДЕР БРЭНСОН МОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ 25% ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»	40
РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА НА ЗАМЕНУ АН-2 НАЧНУТ В 2023 ГОДУ	41
РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ РАССКАЗАЛ О ПРИМЕРНОЙ СТОИМОСТИ НОВОГО КУКУРУЗНИКА.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; В АВИАКАТАСТРОФЕ 2013 ГОДА «БОИНГА» В КАЗАНИ ВИНОВАТЫ ПИЛОТЫ - СКР	42

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.11.14; ДОРОГИ РОССИИ: ОТРАСЛЬ ПОДВОДИТ ИТОГИ

Президент России провел совещание с членами Правительства РФ.

В ходе совещания **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** доложил о предварительных итогах работы дорожной отрасли в 2019 году.

– Планы на этот год очень масштабные, – отметил глава **Минтранса**. – Должны быть отремонтированы, в том числе капитально, 27 600 километров автомобильных дорог всех видов собственности (федеральной, региональной, местной), построено новых дорог и реконструировано с существенным улучшением параметров еще 2 тыс. километров.

По словам министра, этот год был полностью посвящен дорожным работам на региональной и местной сети. В 2 тыс. километров построенных дорог всего 540 – федеральные, остальное – это региональные трассы. В 27,5 тыс. километров отремонтированных дорог на долю регионов и городов приходится 20 тыс. километров.

Евгений Дитрих подчеркнул, что в целом по региональной сети показатели прошлого года превышены на пятую часть, на целых 20%. Кроме того, в этом году дорожные работы развернуты по всей территории России.

– Особое внимание мы уделяем южному направлению: трассе Москва – Новороссийск, М–4 «Дон», трассе А–290 от Новороссийска до Керчи и трассе «Таврида», – сказал **Евгений Дитрих**. – Важная задача – ликвидация узких мест на дорожной сети. Это строительство обходов городов, новых мостов, путепроводов через железнодорожные пути.

В частности, в этом году в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры мы проектируем восемь обходов городов: Нижний Новгород, Рязань, Волгоград, Хасав-

юрт, Дербент, Владикавказ, Иваново и Набережные Челны. В будущем году приступим к их строительству.

Министр также доложил, что продолжаются работы по развитию сети, которая эксплуатируется на платной основе. В этом году внебюджетных средств привлечено более 50 млрд руб. для строительства такого рода дорог. К концу 2019 года в Российской Федерации будет уже почти 1500 километров платных дорог – на 36% больше, чем в прошлом году. В планах – запуск безбарьерной системы взимания платы, когда шлагбаумы не нужны, и люди не теряют время при проезде пунктов оплаты. Такая система будет внедрена на Центральной кольцевой автомобильной дороге, которая строится в Московской области.

Также активно ведется работа над приемкой автомобильных дорог из региональной собственности в федеральную. Это сегодня позволяет субъектам Российской Федерации высвободить часть средств, чтобы ремонтировать больше своей остающейся сети. Уже более 2500 километров автомобильных дорог переданы в федеральную собственность.

– В этом году объемы работ, которые выполняют регионы, беспрецедентны, – отметил **Евгений Дитрих**. – В общей сложности региональные дорожные фонды имеют сегодня более 1 трлн руб. средств на то, чтобы выполнять все виды работ. А с учетом средств федеральной поддержки, которые в этом году составили 270 млрд руб. (это прямая поддержка из федерального бюджета), почти половина из этих 270 пошла на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Хотел бы сказать, что в рамках национального проекта в этом году практически закончено выполнение дорожных работ. 95% ремонтных работ, которые были запланированы, уже

выполнены в этом году, 78% таких работ уже оплачены, и приемка работ на сегодняшний момент продолжается.

– Осуществляя национальный проект, – продолжил министр, – мы столкнулись с тем, что часто и представители государственных заказчиков, и представители подрядных организаций в регионах и муниципалитетах показывают недостаточный уровень компетенции. Огрехи планирования, задержки с торгами, неумение думать с перспективой – все это серьезно сдерживает своевременное выполнение работ для нужд наших граждан. Уже сейчас дорожная отрасль остро ощущает дефицит квалифицированных инженерно–технических кадров. И такого рода дефицит с учетом объемов работ будет только увеличиваться.

Евгений Дитрих попросил президента поддержать предложение о передаче Московского автомобильно–дорожного государственного технического университета (МАДИ) в ведение Министерства транспорта РФ. По его мнению, это позволило бы очень серьезно насытить кадрами дорожную отрасль.

– Что касается высших учебных заведений, – прокомментировал **Владимир Путин**, – в свое время Правительство РФ, именно правительство, выступило с инициативой «погрузить» основные высшие учебные заведения в Министерство науки и образования. Если теперь есть идея разобрать это все и раздать по отраслям, то такое решение тоже можно принять. Но нужно сначала согласовать в правительстве.

Далее президент задал вопрос:

– А как у нас на Севере дороги, от Якутска на восток и на запад, на Магадан? Трасса «Магадан» в каком состоянии сейчас?

– Трассу «Магадан» мы поэтапно приводим в нормативное состояние, там есть ряд грунтовых разрывов, с которыми мы сейчас работаем, – ответил **Евгений Дитрих**. – Региональную сеть в Магаданской области мы также приводим в порядок.

По Якутску достаточно сложная ситуация, связанная с тем, что протяженность региональных трасс в Республике Саха (Якутия) достаточно большая, порядка 12 тыс. километров у них сегодня в ненормативном состоянии, это кратно больше, чем у всех остальных регионов. Дело в том, что Якутия в свое время, когда субъекты Российской Федерации передавали такие дороги в муниципальную собственность, оставляя себе только основные, наоборот, концентрировала их у себя в «регионалке». И получилось так, что на все денег не хватило. Мы сейчас с ними совместно изыскиваем возможности ускоренными темпами приводить региональную сеть в нормативное состояние. Но это, конечно, непросто. 12 тыс. километров – это больше, чем у всех, у каждого из регионов, который сегодня восстанавливает дороги.

Владимир Путин поблагодарил **Евгения Дитриха** за доклад.

<http://transportrussia.ru/item/5274-dorogi-rossii-otrasl-podvodit-itogi.html>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.15; «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ В КРЫМ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОВ У ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ И АВИАКОМПАНИЙ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Оператор железнодорожных пассажирских перевозок на полуостров Крым «Гранд сервис экспресс» собирается в 2020 г. увеличить число маршрутов в этом направлении. К поездам Санкт-Петербург – Севастополь и Москва – Симферополь (первые отправятся в декабре) добавится южный маршрут, он свяжет с Крымом Кисловодск и Краснодар, и поезда из Екатеринбурга и Мурманска, а также несколько новых маршрутов из Москвы и Санкт-Петербурга в другие города полуострова. Об этом рассказал гендиректор компании «Гранд сервис экспресс» Александр Ганов.

Через какие именно города пройдут новые маршруты, пока не решено, но их планируется открыть до начала курортного сезона, обещал он. Поездка поездом будет обходиться дешевле, чем самолетом, заверил топ-менеджер.

Продажа билетов на поезда в Крым началась 8 ноября. Их можно купить за 60 дней до отправления поезда. Продано около 20 000 билетов, говорит Ганов: «Спрос огромный и не может не радовать». Ганов рассчитывает, что в 2020 г. средняя заполняемость поездов будет 60–65% (один поезд рассчитан на перевозку в среднем 700 пассажиров). Общий спрос на железнодорожные пассажирские перевозки в Крым компания оценивает в 1,8 млн человек.

Сколько нужно вагонов, чтобы увеличить число маршрутов, Ганов не сказал. Рассматриваются различные схемы использования новых вагонов, сообщил он: аренда, лизинг, прямое владение. На первых двух маршрутах будет курсировать 166 одно- и двухэтажных вагонов, которые «Гранд сервис экспресс» взял в долгосрочную аренду у «Крымских железных дорог» – их закупило Росимущество.

Два состава «Гранд сервис экспресса» прежде курсировали только между Москвой и Санкт-Петербургом. В 2019 г. у компании сменились собственники, кто они – неизвестно. Создавать отдельную структуру для перевозок в Крым не планируется – санкционных рисков Ганов не видит: по его мнению, компания работает на территории России, в рублевой зоне и зарубежных кредитов не имеет.

Увеличение маршрутной сети позволит увеличить в 2020 г. выручку в разы, продолжает Ганов: в 2019 г. выручка «Гранд сервис экспресса» составит около 1 млрд руб., чистая прибыль – 150 млн руб. Действующие цены в нерегулируемом сегменте (купе и СВ) обеспечивают рентабельность бизнеса, сообщает он. Компания готовится подать в 2020 г. заявку на субсидии из бюджета – для компенсации части расходов в регулируемом государством сегменте (плацкарты). Размера субсидий Ганов не назвал.

«Тарифы на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах установила антимонопольная служба. Субсидий как для авиакомпаний (государство компенсирует им часть затрат на полеты в Крым. – «Ведомости») не предусмотрено», – сообщил представитель **Минтранса** и не сказал, обсуждается ли такая возможность.

4,7 млн пассажиров

Столько принял и отправил с начала января по 26 октября 2019 г. Международный аэропорт Симферополь, говорится в его сообщении. Рейсы совершали 19 авиакомпаний по 56 направлениям. В курортный сезон аэропорт принимал и отправлял более 200 рейсов и 30 000 пассажиров в сутки. Самыми популярными направлениями полетов были Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск и Казань

«Гранд сервис экспресс» – единственный оператор железнодорожных пассажирских перевозок в Крым – подал заявку в **Минтранс** по своей инициативе, говорит Ганов (об этом сообщал и **Минтранс**). «Открывается новое направление, никем не занято, почему не попробовать?» – замечает он, у компании нет статуса эксклюзивного перевозчика в Крым или единственного исполнителя. Появятся ли другие операторы, он не знает. Представитель **Минтранса** ситуацию не прояснил.

Прогнозируемый компанией спрос на железнодорожные поездки в Крым (1,8 млн в год) реалистичен, комментирует член общественного совета при **Минтрансе** России Кирилл Янков. Одобряет он и выбор городов, откуда будут новые маршруты: Екатеринбург и Мурманск далеко, поезд пойдет через города, откуда нет прямых авиарейсов в Крым. Вряд ли эти поезда будут ежедневными, пассажиропотока не хватит, а вот южный (как и московский, и петербургский) маршрут будет хорошо загружен и при ежедневном отправлении, считает эксперт. Больших проблем не возникнет и у авиакомпаний – государство субсидирует авиaperезовки в Крым, продолжает Янков. Новые поезда на части маршрутов могут перетянуть к себе пассажиров Федеральной пассажирской

компания (ФПК), но не более 5–10%: у ФПК просто гораздо больше поездов, объясняет эксперт.

Новые маршруты в Крым позволят выйти на показатель в 1,8 млн пассажиров в год, соглашается и гендиректор компании «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров, но это произойдет не раньше 2021–2022 гг. «Между Краснодаром и Крымом сейчас прямых авиарейсов нет, а Екатеринбург и Мурманск обеспечат существенный пассажиропоток на железной дороге, если цены на купе будут ниже 7000 руб. – столько сейчас в среднем стоят авиабилеты, – считает Бурмистров. – Серьезного падения авиаперевозок не будет, хотя процент загрузки рейсов сократится и цены могут снизиться».

«Мы внимательно следим за ситуацией. Крайне высокая стоимость обслуживания в аэропорту Симферополя, себестоимость авиаперевозки и низкие тарифы на железнодорожные билеты потенциально могут привести к сокращению количества рейсов в Крым», – замечает представитель авиакомпании S7.

Представители ФПК, «Аэрофлота», «Уральских авиалиний» на вопросы не ответили.

Для поддержки спроса на маршруты «Гранд сервис экспресс» планирует программу лояльности – на базе той, что действует у компании на маршруте Москва – Санкт-Петербург. Оператор также ищет партнеров для мультимодальных перевозок – с использованием автобусов. Продавать часть мест в поездах по невозвратным билетам не планируется, обещал Ганов: «На мой взгляд, выигрыш в цене невелик, а неудобства для пассажира создаются».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/15/816337-grand>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7118473>

<https://tass.ru/ekonomika/7118435>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2019.11.15; ВСЕГДА КОТОВ: АВИАКОМПАНИЯМ ПРЕДЛОЖИЛИ ЕДИНЫЕ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ; ВЛАДЕЛЬЦАМ ПУХЛЫХ ПИТОМЦЕВ ХОТЯТ РАЗРЕШИТЬ ДОПЛАЧИВАТЬ ЗА ПЕРЕВЕС

В России предлагают установить правила перевозки домашних животных в самолетах, общие для всех авиакомпаний. Разрешенная масса питомца с учетом переноски, если он летит в салоне, не может быть меньше 8 кг. При этом необходимо дать возможность владельцам пухлых котов и собак доплачивать за перевес. С такой инициативой в **Минтранс** обратилось Общероссийское объединение пассажиров. Там считают, что это позволит избежать неприятных ситуаций, как та, что произошла с котом Виктором, которого хозяин вопреки правилам пронес на борт и в итоге лишился бонусных миль перевозчика. Сегодня каждая авиакомпания устанавливает собственные правила перевозки домашних животных — максимальный вес питомцев, которых пускают в салон, с учетом переноски варьируется от 5 до 12 кг.

По всей длине

В Федеральных авиационных правилах (ФАП) сейчас не указаны конкретные габариты и требования по весу питомцев, которых можно брать на борт. Об этом говорится в письме Общероссийского объединения пассажиров (ООП) на имя главы **Минтранса Евгения Дитриха**. С копией документа, направленного в ведомство 13 ноября, ознакомились «Известия». Авторы инициативы предлагают внести поправки в пункт 143 главы 11 ФАП «Особенности перевозки некоторых категорий багажа», разрешив провозить в салоне домашних животных в переноске, по сумме трех измерений (длине, ширине и высоте) не превышающей 115 см, и общим весом 8 кг — это минимальная норма. В документе ООП поясняется, что перевозчики смогут увеличивать ее, что будет для них дополнительным конкурентным преимуществом. В **Минтрансе** подтвердили получение письма.

По мнению руководителя ООП Ильи Зотова, в ФАП также необходимо закрепить норму, которая позволит пассажиру доплатить за минимальный перевес животного в 1–2 кг, чтобы взять его в салон. Это повысит лояльность к авиаперевозчикам и позволит избежать неприятных ситуаций, таких как та, что недавно произошла с хозяином крупного кота, летевшего из Риги во Владивосток, уверен Илья Зотов.

Недавняя история с Михаилом Галиным и его котом Виктором получила широкий резонанс. Мужчина в начале ноября направлялся из Риги во Владивосток с пересадкой в Москве. Но в российской столице ему не разрешили взять животное в салон самолета «Аэрофлота», поскольку оно весило около 10 кг, то есть на 2 кг больше установленной компанией предельной нормы. Чтобы не сдавать питомца в багажное отделение, Михаилу пришлось пойти на хитрость — он взвесил на регистрации похожего кота своих знакомых, а в самолет взял Виктора. Уже во Владивостоке 6 ноября мужчина рассказал об этой истории в соцсетях. В результате авиакомпания исключила его из программы лояльности и аннулировала около 400 тыс. бонусных миль.

Илья Зотов отметил, что действующие правила устанавливают только общие требования к авиакомпаниям. Например, в них прописаны необходимые документы на домашних животных, а также требования к переноске — крепкий контейнер с доступом воздуха и надежным запором. Конкретные габариты и максимальный вес компании определяют сами.

— Нужно установить единые правила, приемлемые для всех — и перевозчиков, и для их клиентов. Единая норма избавит от необходимости изучать требования каждой авиакомпании, — сказал он.

Живой багаж

Согласно обзору ООП, большинство российских авиакомпаний установило максимальную норму по весу животных, которым разрешено лететь в салоне, на уровне 8 кг (с переноской). Это структуры группы «Аэрофлот» — «Россия», «Аврора», «Победа», а также S7, «Якутия», «Уральские авиалинии», Red Wings и другие. Самая жесткая норма — у «Северстали» (5 кг). Наиболее лояльны к пухлым животным Utair (10 кг) и «Нордавиа» (12 кг).

При этом габариты переносок варьируются от 96 до 126 см (по сумме трех измерений). Ограничений по размерам контейнеров нет только у «Ижавиа» и «ЮВТ Аэро» (максимальный вес животного по нормам этих авиакомпаний также составляет 8 кг).

Авиапассажиры довольно часто пользуются услугой перелетов с домашними питомцами. Так, клиенты Utair в 2018 году перевезли в салоне более 12 тыс. кошек и собак и еще 1,5 тыс. — в багаже, рассказали «Известиям» в компании.

— Авиакомпания допускает в салон кошек и собак. При этом взять на борт можно, например, двух щенков или трех котят в одну переноску, если общий предельный вес не превышает, — отметил представитель перевозчика.

В авиакомпании добавили, что ее действующие нормы уже выше предложенных объединением пассажиров.

В Smartavia ежедневно минимум одно домашнее животное путешествует на борту каждого самолета авиакомпании, сообщил «Известиям» представитель перевозчика. Летом их количество увеличивается. В авиакомпании добавили, что недавно повысили норму по весу для животных на 2 кг. Конфликтов с пассажирами из-за условий перевозки не фиксировалось.

В других крупных авиакомпаниях на запросы «Известий» не ответили.

Присутствие животного в салоне может создать проблемы для аллергиков, отметил в разговоре с «Известиями» аллерголог-иммунолог, профессор Владимир Прокопенко. По его словам, то, насколько сильной будет реакция, зависит от индивидуальных особенностей человека. Аллергия может проявляться в виде першения в горле, насморка, зуда и слезотечения, в пиковом случае может возникнуть приступ удушья.

Однако владельцы домашних животных, путешествующие с ними в самолетах, неохотно расстаются со своими питомцами. И для этого есть основания. Нередко в СМИ появляются истории о том, что кошка или собака не пережила перелет в багажном отделении.

Так, осенью 2016 года пассажир Юрий Белоусов сообщил в Facebook о смерти собаки в специальном карго для животных во время перелета из ОАЭ в Москву. Аналогичный случай произошел в 2017-м с питомцем девушки, направлявшейся в Эстонию. А летом 2019 года во время перелета из Хабаровска в столицу из багажного отделения пропал кот: владельцу вернули пустую переноску. По словам хозяйки животного Алены Баженовой, ее питомца так и не нашли. Единственное, что удалось получить от авиакомпании, — извинения за доставленные неудобства и предложение получить за кота денежное возмещение как за багаж, рассказала она «Известиям».

— Мы так и не написали заявление о возмещении ущерба, потому что кот не багаж. Наша дочь была в шоковом состоянии, когда сотрудники аэропорта выдали нам пустую переноску. Это невосполнимая потеря для семьи, — добавила женщина.

По словам партнера юридической компании BMS Law Firm Алексея Гавришева, в багажном отсеке должна выдерживаться комфортная температура. Если она резко снизилась, из-за чего животное погибло, то отвечать за это должна авиакомпания, подчеркнул он. Владелец питомца может подать в суд на основании закона о защите прав потребителей или написать заявление в полицию — по факту жестокого обращения с животными. Но если питомец погиб из-за стресса, то оснований для претензий нет, добавил юрист.

<https://iz.ru/943276/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva-mariia-perevoshchikova/vsegda-kotov-aviakompaniam-predlozhili-edinye-normy-perevozki-zhivotnykh>

ТАСС; 2019.11.14; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ НА САМОЛЕТАХ

Депутат Государственной думы Алексей Корниенко обратился к министру транспорта РФ **Евгению Дитриху** с просьбой рассмотреть возможность изменения правил перевозки домашних животных авиационным транспортом. Об этом говорится в письме депутата, которое есть в четверг в распоряжении ТАСС.

Просьба Корниенко связана с инцидентом, который произошел на одном из рейсов компании «Аэрофлот». Пассажиру запретили взять на борт самолета кота, вес которого составил более 8 кг. В компании «Аэрофлот» после служебной проверки уточнили, что пассажир в результате подменил животное при взвешивании, чтобы не сдавать его в багаж. Согласно действующим правилам, если вес животного превышает 8 кг вместе с переноской, то животное перевозится в багаже.

«В связи с вышеизложенным, прошу вас рассмотреть вопрос о внесении изменений и дополнений в Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Минтранса России от 28 июня 2007 №82, с целью установления гарантий и более широких возможностей для перевозки домашних животных в салоне самолета, основываясь на принципах нравственности и гуманизма», - говорится в письме депутата Госдумы.

Корниенко также отмечает, что проблема перевозки животных авиационным транспортом особенно актуальна для дальневосточных направлений, поскольку питомцы вынуждены находиться в багажном отделении по 6-9 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/7122659>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191114/1560952188.html>

ПРАЙМ; 2019.11.15; МИНТРАНС РФ ОБСУДИЛ В КНДР СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Российская делегация во главе с заместителем министра транспорта России **Владимиром Токаревым** обсудила в КНДР сотрудничество в области транспорта, сообщает посольство РФ в Северной Корее на своей странице в Facebook.

Отмечается, что с 12 по 13 ноября в Пхеньяне с официальным визитом находилась делегация РФ. В ее состав вошли представители министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, ОАО "РЖД", СП "РасонКонТранс", АО "Приморский газ", ООО "АТП Приморье". Целью визита было участие в девятом заседании подкомиссии по транспорту межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между РФ и КНДР.

"В ходе рабочих встреч стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в области железнодорожного, автомобильного и морского транспорта и подписали протокол, в котором зафиксированы основные направления деятельности в этих сферах", - говорится в сообщении.

<https://1prime.ru/transport/20191115/830551452.html>

ПРАЙМ; 2019.11.14; РЖД И МИНТРАНС В ОТВЕТ НА ИДЕЮ ЗАМОРОЗКИ ТАРИФА В 2020 Г ВЫСТУПИЛИ ЗА ПЛАНОВУЮ ИНДЕКСАЦИЮ

РЖД и **Минтранс России** в ответ на идею о заморозке роста грузового тарифа в 2020 году выступили за индексацию в рамках утвержденной долгосрочной политики, следует из комментариев, предоставленных РИА Новости.

Газета "Коммерсант" в четверг написала, что владелец и президент операторской компании "Евросиб СПб-Транспортные системы" Дмитрий Никитин предложил рассмотреть вопрос о возможной "заморозке" грузотарифов РЖД в 2020 году. В письме с таким предложением он отмечает, что за 10 месяцев погрузка на сети снизилась, и в силу состояния внешних рынков можно ожидать дальнейшего снижения, а плановая индексация в 2020 году на 3,5% "повлечет за собой дальнейший рост себестоимости перевозимых грузов, что дополнительно снизит конкурентоспособность товаров на внешних рынках".

"По мнению **Минтранса России**, работу в данной области необходимо выстраивать в рамках принятых правительством РФ решений о долгосрочной тарифной политике в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом на период 2019-2025 годов", - сообщили РИА Новости в **пресс-службе министерства** в четверг.

"ОАО "РЖД" придерживается принципов, заложенных в долгосрочной программе развития и принятых по результатам обсуждений с потребителями услуг", - сказали, в свою очередь, в пресс-службе компании.

Там напомнили, что параметры индексации тарифов на перевозки грузов определены в соответствии с долгосрочной моделью тарифообразования на уровне инфляция минус 0,1 процентного пункта.

Индексация грузотарифа РЖД уже была утверждена ранее: с 2019 по 2025 год по принципу потребительская инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1 процентного пункта.

ТАСС; 2019.11.14; ФАС ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ И МОСКОВСКИХ РЕЙСАХ В ПУЛКОВО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ приняла решение дерегулировать аэропортовые тарифы на международных и московских рейсах в Пулково. Об этом говорится в сообщении ФАС. Вместе с тем, служба отложила до I квартала 2020 года

решение по дерегулированию тарифов на железнодорожные перевозки между Москвой и Санкт-Петербургом.

«ФАС приняла решение по дерегулированию тарифов на международных и московском направлениях в аэропорту Пулково. Ожидаем от оператора аэропорта проведения гибкой тарифной политики, ориентированной на рост количества прямых авиамаршрутов из Санкт-Петербурга, прежде всего, в лоукост-сегменте, - говорится в сообщении ФАС. - Решения по железнодорожным перевозкам отложено до I квартала 2020 года в связи с проводимой Федеральной пассажирской компанией подготовке к работе в условиях конкуренции».

В начале ноября, ФАС опубликовала разработанный ведомством законопроект, который предусматривал снятие ценового регулирования с услуг по обслуживанию самолетов и пассажиров на международных линиях в Санкт-Петербургском аэропорту Пулково, а также с железнодорожных перевозок в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования между Москвой и Санкт-Петербургом.

Что касается Пулково, то там предусмотрено дерегулирование тарифов по обеспечению взлета, посадки и стоянки воздушных судов, предоставлению аэровокзального комплекса, обеспечению авиационной безопасности, обслуживанию пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7116501>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/FaS-otmenila-regulirovanie-tarifov-na-reisi-v-Pulkovo-2019-11-14/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА ПЕРЕЧЕНЬ СУБСИДИРУЕМЫХ В 2020Г МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ

Росавиация утвердила перечень маршрутов между регионами РФ, субсидируемых в 2020 году в рамках постановления правительства №1242.

Приказ с перечнем опубликован на сайте ведомства в четверг. В него вошли 262 маршрута (в 2019 году - 243), перевозки по ним будет выполнять 21 авиакомпания, в том числе S7, «ЮТэйр», «Азимут», «Якутия», «Ямал», «ЮВТ Аэро», «РусЛайн». Ожидаемый объем пассажиропотока - около 2,5 млн человек.

Для выполнения программы из федерального бюджета выделено 8,347 млрд руб., это на 500 млн руб. больше, чем на этот год, отмечает Росавиация. При этом большую часть маршрутов, согласно опубликованному приказу, будут софинансировать регионы, в том числе Ростовская, Самарская, Омская, Новосибирская, Ульяновская, Кемеровская, Воронежская области.

Программа льготных перевозок будет действовать весь год.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7119955>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; ПУТЕПРОВОД НАД ЛЕНИНГРАДСКИМ ШОССЕ В ХИМКАХ МОГУТ ВВЕСТИ УЖЕ В 2020 ГОДУ

Первую очередь транспортной развязки, которая позволит связать старые и новые Химки, планируется сдать в эксплуатацию уже в 2020 году, заявила в четверг первый замминистра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Анна Кротова.

«В 2020 году строительство путепровода с временными съездами мы закончим, и в основном воссоздадим связь между старыми и новыми Химками», — сказала Кротова на публичных слушаниях по проекту бюджета Московской области на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов.

Она добавила, что оставшиеся работы на объекте завершатся в 2021 году.

Городской округ Химки разделен Ленинградским шоссе и Октябрьской железной дорогой, что затрудняет движение. Кроме того, пробки из аэропорта «Шереметьево»

влиять на скорость выезда из города. В апреле этого года после общения с сотрудниками предприятия «НПО Энергомаш» президент РФ **Владимир Путин** поручил решить эту проблему.

Сообщалось, что строительство транспортной развязки начнется в первом квартале 2020 года. Стоимость проекта оценивалась в 1,8-2,1 млрд рублей.

Глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих** отмечал, длина путепровода над Ленинградским шоссе составит около 700 м. Также будут построены два транспортных подхода длиной около 150 м по две полосы в каждом направлении. Отмечалось, что дальше по ходу Ленинградского шоссе будет сделана еще одна развязка на Машкинском шоссе.

Проект строительства развязки был подготовлен к концу октября. Изначально объект планировалось сдать в 2021 году. В конце октября глава государства поручил губернатору Подмосковья Андрею Воробьеву ускорить строительство развязки.

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/7117929>

RNS; 2019.11.14; ДОМОДЕДОВО ПРОТЕСТИРОВАЛ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА СОТРУДНИКАМИ ДОСМОТРА БАГАЖА

Московский аэропорт Домодедово протестировал технологию по контролю за внимательностью сотрудников службы авиационной безопасности и досмотра багажа, работающих с интроскопом, сообщили в аэропорту.

«Система анализирует изображение с камеры, установленной на экране рабочей станции инспектора. Она контролирует, чтобы сотрудник не отвлекался и не переводил взгляд за пределы экрана. Если это произошло, автоматически подается сигнал и приостанавливается лента интроскопа», — сообщили в пресс-службе аэропорта.

Программа также может оценивать работоспособность, уровень концентрации внимания и качество выполнения должностного функционала инспекторов, уточнили в Домодедово.

Как добавили в пресс-службе, программа работает на основе технологии искусственного интеллекта, разработанной компанией WEKEY. Программа называется «ОКО». Предполагается, что она исключит человеческий фактор при досмотре пассажиров и багажа.

В середине октября самолет авиакомпании «**Аэрофлот**», следовавший из Москвы в Бургас, экстренно сел в аэропорту Ростова-на-Дону после того, как было установлено, что один из пассажиров рейса пронес на борт оружие. Позднее Шереметьево отстранило сотрудника, проводившего предполетный досмотр пассажиров рейса. Отмечалось, что он нарушил стандарты досмотра и отвлекся от экрана интроскопа.

<https://rns.online/transport/Domododovo-protestiroval-sistemu-kontrolya-za-sotrudnikami-dosmotra-bagazha-2019-11-14/>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.11.15; ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ВЫТАСКИВАЕТ ИНВЕСТИЦИИ РЖД ИЗ ВОДЫ; ПОЧЕМУ ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РЖД ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В МОРСКИЕ ПОРТЫ

Глава ФАС Игорь Артемьев считает, что РЖД следует отказаться от планируемых инвестиций в морские порты и проектов за пределами 2025 года. Компания должна сфокусироваться на своей инвестпрограмме с достройкой БАМа и Транссиба.

Глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) предлагает РЖД отказаться от инвестиций в морские порты и "другие неосновные виды деятельности, а также от проектов за горизонтом 2025 года", чтобы госмонополия могла сосредоточиться на реализации своей долгосрочной программы развития до 2025 года. Об этом говорится в письме главы ФАС Игоря Артемьева от 11 ноября министру транспорта **Евгению Дитриху** и генеральному директору РЖД Олегу Белозерову (копия письма есть в

распоряжении РБК, подлинность документа подтвердили в пресс-службе ведомства). В пресс-службе Минтранса подтвердили получение письма.

Какие планы РЖД просит пересмотреть ФАС

Сейчас РЖД участвуют в строительстве сразу нескольких объектов в морских портах, но глава ФАС относит их к неосновным. Вместо того чтобы заниматься ими, РЖД необходимо "совместно с крупными грузоотправителями и операторами вагонного парка определить критические участки в составе инвестпрограммы и сконцентрироваться на их реализации", пишет Артемьев.

РЖД участвуют в строительстве портового терминала Лавна в рамках создания Мурманского транспортного узла, угольного порта Суходол во Владивостоке и планируют получить 10% в сухогрузном порту Тамань в Краснодарском крае. В интервью газете "Коммерсантъ" Белозеров отмечал, что Суходол должен быть запущен в 2021 году, по Лавне заключены соглашения и РЖД уже строят подходы, на которые компания заложила 60 млрд руб. "Что касается Тамани, мы точно не выпускаем этот проект из виду, мы готовы участвовать в нем при более четком формировании модели", - говорил глава госмонополии. Финансовая модель порта Тамани до сих пор не утверждена. Как сообщали в четверг, 14 ноября, источники РБК, планируемые мощности морского порта сократятся более чем в четыре раза, до 15 млн т. В том числе из-за того, что проект покинули угольные компании "Кузбассразрезуголь" Андрея Бокарева и СУЭК Андрея Мельниченко.

На что предлагает обратить внимание ФАС

В ФАС напоминают, что год назад для увеличения пропускной способности инфраструктуры и наращивания объемов грузоперевозок в рамках инвестпрограммы госмонополия отстояла тарифную надбавку на экспорт в размере 8%, отмененную годом ранее. Ожидалось, что это поможет РЖД дополнительно получить до 38,5 млрд руб. выручки, треть из которой - от угольщиков.

Но несмотря на полученные год назад средства от тарифной надбавки, госмонополия не справляется с рядом поставленных в инвестпрограмме задач. По предварительным итогам 2019 года, у РЖД есть "существенное невыполнение мероприятий" по развитию БАМа и Транссиба (не потрачено 39,5 млрд руб.), подходов к морским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов (не израсходованы 29,8 млрд руб. и 6 млрд руб. соответственно), а также по обеспечению роста транзитного контейнерного потока (не потрачено 14,8 млрд руб.). Вследствие этого снижается погрузка на сети в перевозке угля и черных металлов, говорится в письме.

Как сообщили РБК в РЖД, компания "выполнит все взятые на себя в рамках долгосрочной программы развития (ДПР) обязательства, в том числе по целевым показателям инвестпроектов". "РЖД не останавливают своих планов по развитию грузовых перевозок и логистики в увязке с внедрением цифровизации, улучшением качества работы пассажирского комплекса, повышением эффективности всей компании, - отмечают в РЖД. - Следует отметить, что ход реализации ДПР будет ежегодно публично аудироваться внешней экспертной организацией, любые рассуждения на тему невыполнения ДПР в настоящее время следует считать спекуляциями". В компании подчеркивают, что реализация программы развития БАМа и Транссиба - "это не односторонний документ развития инфраструктуры за счет государства": "Инвестиции подразумевают прирост перевозок по заявленным направлениям".

Несколько недель назад глава РЖД признавал, что погрузка на сети в 2019 году при негативном сценарии может упасть на 0,5%. Однако компания намерена к 2021 году наверстать отставание по погрузке от долгосрочной программы развития, анонсировал Белозеров. Проблемы с реализацией проектов из инвестпрограммы РЖД связывали с невыполнением подрядными организациями договорных обязательств, сообщали источники РБК.

По мнению гендиректора исследовательского агентства InfraNews Алексея Безбородова, развитие подходов к портам и припортовых станций дает практически немедленный эффект для РЖД и для экономики страны. А развитие БАМа, Транссиба и других инфраструктурных проектов долгосрочнее. "Так что я бы поддержал РЖД в том смысле, что при ограниченности в финансировании сперва делаются нужные вложения с быстрой отдачей, а потом - инвестиции с длинной отдачей. А припортовые станции и подходы к портам будут приносить тарифную выручку", - отметил эксперт.

Изменение конъюнктуры рынка угля требует от РЖД изменения подходов к оценке рисков инвестиций в портовые активы, отмечает гендиректор компании "INFOLine-Аналитика" Михаил Бурмистров. "Как показал пример Тамани, снижение цен на уголь может поставить под угрозу инвестиции РЖД, так как грузоотправители окажутся не готовы финансировать терминалы и выполнять контракты ship-or-pay. Но ФАС не вполне адекватно оценивает влияние РЖД на погрузку", - сказал эксперт.

По мнению гендиректора исследовательского агентства InfraNews Алексея Безбородова, развитие подходов к портам и припортовых станций дает практически немедленный эффект для РЖД и для экономики страны.

По словам главы ФАС Игоря Артемьева, вместо строительства объектов в морских портах РЖД необходимо совместно с крупными грузоотправителями и операторами вагонного парка определить критические участки в составе инвестпрограммы и сконцентрироваться на их реализации.

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.11.15; ИЗ ТАМАНИ УПЛЫЛ УГОЛЬ; ПРОЕКТНАЯ МОЩНОСТЬ НОВОГО ПОРТА НА ЧЕРНОМ МОРЕ СОКРАЩЕНА В ЧЕТЫРЕ РАЗА

Мощности порта в Тамани сократят в четыре раза, до 15 млн т грузов в год. Участие в проекте на этом этапе не подтвердили угольные компании "Кузбассразрезуголь" Андрея Бокарева и СУЭК Андрея Мельниченко.

Планируемые мощности проекта сухогрузного порта Тамань в Краснодарском крае, который собирается реализовать "РМП-Тамань", подведомственная Минтрансу, сократятся более чем в четыре раза, до 15 млн т. Об этом РБК рассказали два источника, близких к потенциальным инвесторам проекта, и подтвердил федеральный чиновник.

Последний вариант проекта государственного порта в Тамани включает лишь два терминала - на 9 млн т металлогрузов ("Металлоинвест" Алишера Усманова и партнеров) и на 6 млн т - зерна (ГК "Эфко"), в общей сложности - 15 млн т. Это в 4,5 раза меньше, чем предполагалось в предыдущей версии проекта.

Представитель Минтранса на момент публикации не ответил на запрос РБК.

Что планировали в Тамани

Создание сухогрузного порта в Тамани обсуждалось несколько лет. В сентябре 2013-го стало известно о том, что территория существующего порта Тамань будет расширена для реализации проекта. В связи со сложной структурой проекта его проработка затягивалась. Проектную документацию порта корректировали как из-за возможных санкционных ограничений со стороны Украины, так и для вывода границ проекта земельных участков, принадлежащих группе ОТЭКО Мишеля Литвака, которая строит конкурирующий проект - частный порт Тамань с привлечением средств ВТБ.

Подрядчиком строительства порта собиралась стать компания "Стройгазмонтаж" Аркадия Ротенберга, которая строила неподалеку Крымский мост. Но, опасаясь очередного переноса сроков, подрядчик заявлял, что готов ждать решения правительства только до конца второго квартала 2019 года. Представитель Ротенберга заявил РБК, что бизнесмен не планирует строить этот порт.

Летом 2019 года участвовать в строительстве порта собирались "Кузбассразрезуголь", "Металлоинвест", СУЭК и РЖД. Грузооборот на первом этапе до 2024 года должен был

достигнуть 66,94 млн т ежегодно при инвестициях 81 млрд руб. Предполагалось, что основу проекта заложат два угольных терминала "Кузбассразрезугля" и СУЭК на 20 млн и 12 млн т соответственно и терминал металлургических грузов "Металлоинвеста". Эти три инвестора могли приобрести по 22,5% в управляющей компании, столько же сохранила бы себе "РМП-Тамань", а еще 10% - РЖД. К тому же "Эфко" собиралась построить зерновой терминал на 20 млн т, "дочка" "Роснефти" "РН-Бункер" - бункеровочную базу (0,9 млн т), а "Ростех" - терминал спецназначения.

Почему пересмотрели проект в Тамани

В начале октября Тамань посетил президент России Владимир Путин, где ознакомился с работой частного инфраструктурного парка ОТЭКО: к 2021 году его терминалы смогут переваливать 60 млн т угля, серы и минеральных удобрений в год. После этого визита стало понятно, что капитального гранта на проект государственного порта Тамань не будет выделено, а мощностей порта Литвака более чем достаточно для отгрузки угля на европейский рынок, спрос на котором падает, сказал один из собеседников РБК.

О том, что угольные компании "Кузбассразрезуголь" и СУЭК потеряли интерес к строительству терминалов в порту, ранее рассказывал министр транспорта **Евгений Дитрих**. "Коллеги в сегодняшних условиях не видят возможность продавать уголь на Запад по той цене, по которой проект мог бы дать возможность окупить инвестиции", - говорил он. "Вчера я имел возможность с совладельцем "Кузбассразрезугля" Андреем Бокаревым пообсуждать эту тему. Он подтвердил, что сегодня интерес к этому проекту уже не такой, каким он был условно год назад", - добавлял **Дитрих**.

По данным собеседников РБК, финансовая модель проекта будет пересмотрена после подписания меморандума с "Металлоинвестом" и "Эфко". Источник РБК, близкий к участникам проекта, сообщил, что 15 млн т - это параметры первой очереди, целевая мощность всего проекта остается неизменной - 62 млн т.

"Металлоинвест" неоднократно подтверждал заинтересованность в строительстве порта Тамань. Масштаб и значение проекта для развития транспортной инфраструктуры требуют объединения ресурсов участников рынка. Компания готова участвовать в проекте в составе консорциума инвесторов. В рамках реализации проекта продолжается подготовка соглашения о намерениях стратегических инвесторов строительства общепортовой инфраструктуры. Комментировать детали соглашения до его подписания преждевременно. У "Металлоинвеста" отсутствует информация об изменении целевых параметров мощности терминалов порта Тамань", - сообщил РБК представитель "Металлоинвеста".

Представители "Кузбассразрезугля" и СУЭК отказались от комментариев. В "Эфко" не ответили на запрос РБК, почему принято решение сократить мощность терминала с 20 млн до 6 млн т и будет ли компания участвовать в капитале управляющей компании порта. Представитель РЖД не ответил на запрос РБК.

Такой мощный порт для угля на европейском направлении сейчас не нужен, считает руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. Спрос на уголь в Европе, по его словам, будет снижаться в долгосрочной перспективе на фоне роста стоимости кредитов из-за усиления экологических требований, поэтому развитие угольного терминала на юге - это контрпродуктивная стратегия. Грузить в азиатском направлении из портов Черноморского бассейна при текущей конъюнктуре рынка невыгодно, добавляет эксперт.

Помимо угольных компаний в прошлом году строить терминал по перевалке минеральных удобрений в Тамани на 11 млн т планировала "Еврохим" Андрея Мельниченко, но в мае компания отказалась от участия в проекте. По словам одного из собеседников РБК, компания решила вернуться к строительству терминала в порту Усть-Луга, которое было остановлено в 2017 году.

Помимо угольных компаний в прошлом году строить терминал по перевалке минеральных удобрений в Тамани на 11 млн т планировала "Еврохим" Андрея Мельниченко, но в мае компания отказалась от участия в проекте. Летом 2019 года участвовать в строительстве порта собирались "Кузбассразрезуголь", "Металлоинвест", СУЭК и РЖД. Грузооборот на первом этапе до 2024 года должен был достигнуть 66,94 млн т ежегодно при инвестициях 81 млрд руб.

ТАСС; 2019.11.14; ВРЕМЯ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ВСМ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 2 ЧАСА 30 МИНУТ

Время следования поездов по высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) из Москвы в Санкт-Петербург составит 2 часа 30 минут, следует из предварительных оценок «Российских железных дорог» (РЖД). Об этом сообщил ТАСС в четверг источник в РЖД и подтвердили в пресс-службе компании.

«По предварительным оценкам, время в пути по ВСМ Москва - Санкт-Петербург займет 2 часа 30 минут. Планируется, что магистраль сможет обеспечивать скорость движения поездов на уровне 350-400 км/ч», - рассказал собеседник агентства.

Ранее генеральный директор РЖД Олег Белозеров сообщал журналистам, что компания планирует в 2020 году приступить к проектированию высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург и параллельно начать строительство линии Москва - Нижний Новгород, проектная документация для которой уже готова.

В апреле этого года президент РФ **Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Ранее сообщалось о планах РЖД приступить к ее проектированию осенью. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали предварительно оценивается в 1,5 трлн рублей, говорил в июне вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

<https://tass.ru/ekonomika/7115403>

ТАСС; 2019.11.14; ИНВЕСТОР ПРЕДЛОЖИЛ ПОСТРОИТЬ ВТОРОЙ СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ НА БАМЕ ПО КОНЦЕССИИ

Компания «Северомуйский тоннель-2», учрежденная группой «Сибантрацит», предложила правительству РФ заключить концессионное соглашение на строительство второго Северомуйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Бурятии. Об этом сообщается в четверг на сайте компании «Северомуйский тоннель-2».

«В правительство Российской Федерации направлено предложение о заключении концессионного соглашения на строительство второй очереди Северомуйского тоннеля. По условиям предлагаемого соглашения срок концессии составит 10 лет. Тоннель будет построен за пять лет, затем на пять лет эксплуатации будет передан в аренду ОАО «РЖД». По завершению концессии тоннель будет передан в собственность государства», - говорится в сообщении.

В пресс-релизе отмечается, что плановая дата ввода тоннеля в эксплуатацию - 1 января 2025 года, объем капитальных затрат на его строительство составит 60 млрд рублей без НДС. Источниками финансирования указывается капитал, предоставляемый группой «Сибантрацит» с плановой доходностью 15% годовых, а также заемные средства.

«Источником возврата инвестиций станут арендные платежи от ОАО «РЖД» за период эксплуатации тоннеля в размере 150,7 млрд рублей без НДС. Они включают компенсацию расходов, понесенных за период строительства: капитальные затраты, расходы на обслуживание долга, доход на предоставленный капитал, налог на прибыль и налог на имущество», - говорится в пресс-релизе.

Ранее сообщалось, что крупнейший в России второй Северомуйский тоннель будет идти параллельно действующему. После ввода в его эксплуатацию пропускная способность на данном участке БАМа увеличится до 100 млн тонн грузов в год.

Северомуйский тоннель был открыт в декабре 2003 года, название он получил по Северо-Муйскому хребту, сквозь который он проходит. Это самый протяженный железнодорожный тоннель в России (15,3 км), его ввод в эксплуатацию позволил запустить безостановочное движение тяжеловесных грузовых поездов по БАМу. До его открытия такие составы приходилось расцеплять и перемещать в обход частями.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/investor-predlozil-postroit-vtoroj-severomujskij-tonnel-na-bame-po-koncessii>

ТАСС; 2019.11.14; ПЕРМЬ ЗАНЯЛА 3-Е МЕСТО В РФ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И 2-Е – ПО ДОСТУПНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Эксперты проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» составили рейтинг городов России по качеству, безопасности и доступности дорог. Как сообщили в министерстве транспорта Пермского края, эксперты ОНФ определили, что по критерию «Безопасность на дорогах» Пермь заняла третье место. Лидирует Белгород, второе место заняла Казань.

В краевом **Минтрансе** уточнили, что с апреля по сентябрь 2019 года общественные контролеры проехали 60 тыс. км по дорогам федерального, регионального и муниципального значений, оценив качество и безопасность дорожного покрытия в 55 регионах РФ, в том числе и по приоритетному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Эксперты производили замеры ям, колеи, просадок и разрушений верхнего слоя покрытия, просадок и выступов люков и решеток ливневой канализации, швов и трещин, разрушений кромок покрытия, занижений обочин. Уделили внимание безопасности на дорогах и доступности городской среды: наличию разметки, ее качеству (уровень дневной и ночной видимости), обустройству пешеходных переходов и перекрестков, освещению.

По мнению общественников, дорожные власти Перми активно применяют новые технологии и решения, влияющие на снижение аварийности. Еще в 2017 году эксперты ОНФ заметили в Перми удобные трамвайные остановки, выполненные в виде островков с навесом. В этом году к остановкам добавились мини-кольца на перекрестках, велодорожки, отгороженные от проезжей части сигнальными столбиками, островки безопасности на пешеходных переходах.

По показателю «Доступность городской среды», по мнению общественных инспекторов, первое место занял Белгород. На втором месте Пермь, на третьем – Тюмень.

«В целом, по итогам дорожной инспекции ОНФ в 2019 году мы сделали вывод, что качество дорог по сравнению с прошлыми годами улучшилось. Важно тиражировать положительный опыт городов-лидеров, чтобы остальные города подтягивались по показателям качества дорог и безопасности на них», – приводят в краевом министерстве слова члена Центрального штаба Народного фронта, координатора проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутата Госдумы Александра Васильева.

В 2019 году в Пермском крае в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» будет отремонтировано 64 объекта. Предполагается, что в результате реализации **нацпроекта** на территории Пермской агломерации к 2024 году 85% дорог региона будет приведено в нормативное состояние, а количество мест концентрации ДТП снизится на 50%.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/7114683>

ГТРК ГРОЗНЫЙ; 2019.11.14; В ЧЕЧНЕ НА СОЗДАНИЕ БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ И ДВИЖЕНИЯ ЗА 2019 ГОД ПОТРАЧЕНО СВЫШЕ 960 МЛН РУБ

Деньги были выделены в рамках **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«В 2019 году общая сумма доведенных средств для реализации проектов составила 962,08 миллионов рублей, в том числе из федерального бюджета – 767, 45 миллионов рублей, из республиканского бюджета – 194,63 миллионов рублей. Кассовое исполнение составляет 958,9 млн. рублей, или 99,6%. Все предусмотренные к заключению в 2019 году 27 контрактов на общую сумму 962,08 миллионов рублей контракты заключены», — заявил председатель правительства Чечни Муслим Хучиев на совещании под председательством министра транспорта России **Евгения Дитриха**.

По его словам, отремонтированы 54 участка автодорог протяженностью 79,6 км на общую сумму 922,05 миллионов рублей.

Также установлены автоматический пункт весогабаритного контроля, две стационарные камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД.

Вместе с тем, считает Председатель Правительства ЧР, в республике имеются проблемы, связанные с ветхостью и аварийностью мостов.

« На сегодняшний день 119 мостов находятся в предаварийном состоянии, из которых 24 требуют безотлагательного принятия мер. Эти мосты находятся в горной местности, поэтому там нет возможности обеспечить объездное маршрутное сообщение», - отметил премьер.

Хучиев попросил включить вопрос строительства и реконструкции мостов в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» до 2024 года на условиях софинансирования.

<https://grozny.tv/news.php?id=34981>

ТАСС; 2019.11.14; ЦТЛ И «ЯНДЕКС» ДОГОВОРИЛИСЬ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) и «Яндекс.Такси» договорились о стратегическом партнерстве в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли. Соответствующее соглашение стороны подписали в присутствии министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** передает корреспондент ТАСС.

«Стороны намерены совместно развивать и внедрять отечественные цифровые технологии, платформенные решения и сервисы на транспорте, включая, беспилотный автотранспорт. Компании также будут работать над совершенствованием регулирования, содействовать продвижению и экспорту инновационных российских решений», - сообщили в пресс-службе **Минтранса** РФ.

Как отметил глава **Минтранса**, расширение партнерства ЦТЛ имеет стратегическое значение для отрасли. «Сегодня мы формируем стратегию цифровой трансформации отрасли, рассчитываем, что она будет принята в ближайшее время. Для нас принципиально важно, что в основе стратегии конкретные цифровые проекты, уже действующие цифровые платформы и сервисы, а также опыт и компетенции ведущих российских отраслевых и IT-компаний», - сказал **Дитрих**.

По словам директора ассоциации Антона Замкова, ЦТЛ с «Яндекс.Такси» будет разрабатывать единую цифровую транспортно-логистическую среду, включая государственные и коммерческие решения и сервисы обеспечения «безбумажных» перевозок пассажиров и грузов в рамках существующих программ **Минтранса** РФ.

«Цифровые технологии меняют традиционные сценарии работы транспорта. У бизнеса одинаковая цель с государством - повышать качество услуг на транспорте и безопасность за счет применения уникальных российских технологий. Мы внедрили технологию автоматического мониторинга скорости движения такси, что в пять раз снизило количество нарушений среди тех, кто был в них замечен. В ближайшее время мы начнём устанавливать в машины камеры мониторинга внимания, которые будут с помощью технологий искусственного интеллекта считывать состояние водителя во время

движения», - отметил директор по корпоративным отношениям и связям с государственными органами «Яндекс.Такси» Антон Петраков.

<https://tass.ru/ekonomika/7119733>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.11.14; ДАМОКЛОВ МЕЧ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Приемлемы ли положения № 54 – ФЗ для транспорта?

Один из актуальных вопросов, предложенных к обсуждению на недавно прошедшем в Москве IV Международном форуме «Интеллектуальные транспортные системы России. Цифровая эра транспорта», касался практического применения федерального закона № 54 при оплате проезда в общественном транспорте и изменений, внесенных в документ и вступивших в силу летом этого года. Впрочем, это не единственное мероприятие, где внесенные изменения в документ обсуждаются весьма активно. Пояснить причины повышенного внимания к изменениям, внесенным в этот законодательный акт, мы попросили президента Московского транспортного союза Юрия Свешникова.

– Юрий Юрьевич, согласно изменениям, внесенным в № 54–ФЗ, теперь применение контрольно–кассовых машин при наличных платежах за приобретение билетов в салонах транспортных средств является обязательным?

– Несколько слов из истории закона. По отношению к транспорту она началась года два назад. Тогда закон находился в проектах, и меня стали приглашать на различные заседания, где я говорил о том, что закон хорош для стационарной торговли. Для транспорта такое неприемлемо. Это в прямом смысле может повлиять на безопасность. Более 20 лет назад в Москве через это уже проходили, когда появились так называемые маршрутки, оснащенные кассовыми аппаратами. Водитель вынужден был отвлекаться от дороги для того, чтобы распечатать билет, так как никакой автоматизации тогда еще не было. Через некоторое время негосударственных перевозчиков приравнивали к общественному транспорту, им разрешили не печатать кассовые чеки, а использовать рулонные билеты, благодаря чему резко снизилась аварийность. Но теперь, судя по всему, все возвращается. И это не только мои опасения.

Недавно в Союзе транспорт-

ников Кубани провели тестирование контрольно–кассовых машин (ККМ) на городских автобусах. Оно длилось несколько месяцев в Краснодаре на маршруте № 28, где ежедневно работают 24 автобуса средней вместимости марки ПАЗ 320412–10. Для теста были выбраны кассовые аппараты различных моделей, присутствующих сегодня на этом рынке. В итоге результаты теста оказались только отрицательными. Ни один из представленных кассовых аппаратов не имеет положительных примеров в работе на пассажирском транспорте с бескондукторным режимом оплаты проезда. Все они требуют серьезной доработки. А между тем заявленная стоимость оборудования колеблется от 20 до 30 тыс. руб. за единицу без учета банковских процентов от транзакций и стоимости трафика передачи данных.

Один из немаловажных пунктов тестирования – это работа водителя с ККМ во время движения по маршруту и влияние этого на безопасность дорожного движения. При проведении тестирования было замечено, что водители очень часто отвлекаются на оборудование и становятся невнимательными. По статистике ДТП чаще всего происходят именно из-за этого. С учетом того, что все операции с терминалом выполняет водитель, увеличивается и время полного цикла билечивания пассажиров, которые вынуждены входить только через переднюю дверь, рассчитываться с водителем и получать билет и кассовый чек. Соответственно, возрастает время простоя автобуса на остановочном пункте, происходит сбой в расписании и графике движения, время обратного рейса увеличивается. В результате большое количество автобусов вынуждено будет стоять на проезжей части в ожидании освободившегося места на остановочном пункте, что в свою

очередь приведет, особенно в часы пик, к серьезным затруднениям в движении транспортных потоков.

Кроме того, очень много нюансов в недоработке самих ККМ. Это сложные и неудобные для пользования интерфейсы, нестабильная сотовая связь, отсутствие в кабине водителя специально предназначенного места для установки терминалов, медленная скорость печати чеков. Техника не адаптирована к вибрации и часто изменяющимся температурным режимам. В итоге, как считают коллеги из Союза транспортников Кубани, при внедрении ККМ может увеличиться число ДТП, ухудшится качество оказания услуг по перевозке пассажиров, увеличится стоимость проезда, так как все расходы лягут на плечи перевозчика.

– На недавнем совещании в Центральном межрегиональном управлении государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта вы сказали, что удалось добиться отсрочки применения штрафных санкций за неиспользование контрольно–кассовой техники. Но за ее отсутствие все равно накажут.

– Да, было такое. За неиспользование ККМ уже имеются факты наложения штрафных санкций. Мне даже прислали копию протокола. Надо разбираться в причинах. Мы проинформировали представителей ФНС о таких фактах на совещании в Госдуме РФ по вопросу практического применения ККМ на транспорте. Что же касается отсрочки штрафных санкций, то это объясняется тем, что у нас очень много государственных и муниципальных транспортных предприятий, находящихся на бюджетном финансировании. А бюджеты формируются в начале года. Естественно, заранее в бюджеты на приобретение ККМ никто ничего не закладывал. Поэтому не готовыми к нововведению оказались не только частники, но и все остальные перевозчики.

За две недели до принятия федерального закона № 54 в Аналитическом центре при Правительстве РФ в рамках обсуждения практики применения нового документа выступили представители администраций различных регионов России, которые подчеркнули, что в их регионах до 65% населения используют наличный расчет. И не только в транспорте. Такой менталитет.

Затем выступил производитель этой техники и сказал, что время обслуживания одного пассажира с использованием ККМ – от 30 секунд до 1,5 минуты. Несложно подсчитать временные затраты. Берем 12–метровый городской автобус с нормативной пассажироместимостью – в среднем 87 пассажиров. Утренний час пик. Начальная точка маршрута – спальный район. Если обслуживание каждого пассажира умножить пусть на одну минуту, нетрудно подсчитать, в какой временной промежуток это выливается. Посадка производится только через переднюю дверь, оплата – только через водителя, потому что на содержание кондукторов средств нет. Дальше, с учетом того, что в чеке должна быть 21 позиция, длина чека такова, что за смену водителю придется неоднократно менять контрольно–кассовую ленту. Это тоже временные издержки.

Сегодня во многих субъектах Российской Федерации приняты местные законодательные акты, предусматривающие наказание перевозчиков за самое незначительное отклонение от расписания. Более того, по поручению Президента РФ **Минтранс** России разработаны социальные стандарты транспортного обслуживания населения. Они пока носят рекомендательный характер, но один из пунктов касается именно соблюдения расписания.

– В итоге считаете ли вы, что отсрочка начала использования контрольно–кассовой техники на один год принесет пользу перевозчикам?

– Я отвечу так: помимо того, что у компаний на покупку ККМ не было средств, необходимо было еще состыковать уже существующие в различных регионах страны системы безналичной оплаты проезда с новыми требованиями по применению ККМ. К перевозчикам уже ранее предъявлялись определенные требования со стороны местных

органов власти, создавших соответствующие структуры, которые взимают с перевозчиков довольно высокие проценты – до 5,5% за каждую транзакцию.

На данный момент, являясь единственным от транспортного сообщества представителем в одной из рабочих групп по контрольно–кассовой технике при аппарате Правительства РФ в рамках «регуляторной гильотины», я оказался в команде с представителями торговли. И, судя по их высказываниям, особых проблем с использованием ККМ там нет. Разве что возникает вопрос, связанный с заменой фискального накопителя не раз в год, а раз в три года. Что касается транспорта, то я предложил внутри этой группы сделать какую–то подгруппу, потому что проблемы применения ККМ на транспорте – это вопросы безопасности дорожного движения, за которыми стоят здоровье и вообще человеческие жизни. Есть опасения, что аварийность увеличится. Водитель окажется под двойным дамокловым мечом. С одной стороны, его накажут органы власти через транспортную компанию за несоблюдение расписания, а расписание, как мы уже говорили, соблюдаться не будет – время посадки одного пассажира увеличится. С другой стороны, его будет наказывать налоговая инспекция, потому что он не выдал пассажиру кассовый чек. И что ему делать? Куда смотреть? На ККМ или на дорогу? Мое мнение: необходимо вернуться к старой формулировке федерального закона № 54, которая предусматривала исключение необходимости применения контрольно–кассовых машин при наличном расчете в салоне транспортного средства.

Одновременно с этим необходимо принять федеральные целевые программы для стимулирования регионов, муниципалитетов для внедрения систем безналичной оплаты проезда. Хотя бы довести их применение до московского уровня, где менее 4% пассажиров пользуются наличными деньгами в салонах транспортных средств. И это в основном не москвичи и не жители Московской области, а гости, которым нужно проехать–то всего один–два раза.

<http://transportrussia.ru/item/5277-damoklov-mech-dlya-voditelya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.11.14; ДОМИНАНТА РАЗВИТИЯ

В фокусе внимания – региональная авиация.

Объединенные конференции – «Региональная авиация России и СНГ – 2019» и «Развитие аэропортов – 2019», организатором которых выступил Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА), – еще раз подчеркнули важность и взаимоувязанность отнюдь не провинциальной тематики в гражданском авиасегменте. Обращает на себя внимание выступление в эти же сроки председателя Госдумы Вячеслава Володина, который отметил: «За последнее время удалось открыть несколько новых аэропортов... Для того чтобы обеспечить эффективное сообщение в рамках страны, мы должны каждый год сдавать все новые и новые аэропорты». И речь не о символах, а о стратегическом векторе. Свидетельством тому и активное участие в обеих конференциях представителя Аналитического центра при Правительстве РФ – колыбели проекта пространственного развития России.

Сценарные прогнозы

Региональная авиация в фокусе ее развития – одна из наиболее животрепещущих и, увы, пока еще проблемных тем, которой «ТР» уделяет особое внимание. Важно и то, что на протяжении вот уже девяти лет существует открытая площадка, где эта тема активно обсуждается.

И есть некоторые результаты. Пока скромные, так сказать, фазисные. Примерно в сроки проведения конференций, что символично, российские СМИ опубликовали информацию касательно дорожной карты по устранению избыточных административных барьеров для авиации общего назначения (АОН – это воздушные суда массой не более 5,7 тонны), которую представил **Минтранс России**. Указывается, что документ обсуждался на

комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН под председательством помощника президента Игоря Левитина.

Минтранс предлагает отменить обязательную сертификацию таких самолетов. Министерство также предлагает ввести уведомительный порядок начала ведения предпринимательской деятельности для компаний, осуществляющих коммерческие перевозки на легких судах и управляющих аэродромами, предназначенными для приема судов вместимостью менее 20 человек.

К 2021 году предлагается разработать отдельные нормы летной годности для сверхлегких воздушных судов. Предполагается также снижение требований к организациям, выполняющим их ремонт и техническое обслуживание.

Проблематика малой авиации не раз обсуждалась на площадке ЦСР ГА. Реализация данной инициативы может стать серьезным шагом, способствующим развитию этого авиасегмента.

В рамках конференции «Региональная авиация России и СНГ – 2019» тема АОН не обсуждалась. Гендиректор ЦСР ГА Антон Корень ознакомил участников с динамикой развития авиаперевозок стран Евразийского союза. Согласно текущим трендам лучшие показатели по росту пассажирооборота у авиакомпаний Беларуси – 4,6 млрд пасс.–км (+17,2%). Вторая условная строчка – за Казахстаном, 16,2 млрд пасс.–км (+12,5%). Россия с Арменией расположились, соответственно, на третьем и четвертом местах (286,9 млрд пасс.–км, +10,6%, и 0,121 млрд пасс.–км, +1,3%). Неважно обстоят дела у эксплуатантов Киргизии – 2,4 млрд пасс.–км (–8,8%).

Докладчик представил прогнозы российского рынка гражданской авиации. В соответствии с ними российский рынок авиационных пассажирских перевозок продолжит развиваться темпами, превышающими общемировой уровень. При этом он подчеркнул, что двузначные темпы уже не рассматриваются.

В период с 2008 по 2018 год пассажиропоток, обслуживаемый российскими и иностранными авиакомпаниями на рейсах в/из пунктов на территории Российской Федерации, увеличивался в среднем на 8,3% в год и в 2018 году составил 137 млн пассажиров, из которых 68,8 млн были перевезены российскими авиакомпаниями на внутренних маршрутах, 47,4 млн пассажиров – российскими авиакомпаниями на международных маршрутах и 20,8 млн пассажиров – иностранными авиакомпаниями на международных маршрутах в пункты Российской Федерации.

В 2008–2018 годах пассажиропоток на внутренних воздушных линиях рос опережающими темпами с ежегодным приростом на 10,1%, на международных воздушных линиях перевозки увеличивались в среднем на 6,8% в год, сообщил Антон Корень. В 2018 году российский рынок авиационных перевозок достиг состояния, при котором объем перевозок на внутренних маршрутах сравнялся с объемом международных перевозок.

Согласно базовому сценарию прогноза ЦСР ГА, в период до 2025 года пассажиропоток на российском авиационном рынке будет умеренно расти в среднем на 6,4% в год и к 2025 году увеличится с учетом иностранных авиакомпаний, также работающих на российском рынке, до 212 млн пассажиров (в 1,6 раза выше уровня 2018 года). Паритет между внутренними и международными перевозками в целом сохранится: внутренние перевозки будут расти в среднем на 6,3% в год, международные – на 6,6% в год.

Выступавший отметил, что по высокому сценарию прогноз ЦСР ГА предполагает более оптимистичные темпы роста – до 8% и более, что возможно при повышении темпов экономического роста в Российской Федерации, в отличие от тех прогнозных темпов роста, которые на данный момент установлены в государственных программах развития.

Также он ознакомил аудиторию с новшествами нормативно-правового регулирования. В основном речь шла о правовых актах. В частности, о постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления и распределения межбюджетных трансфертов

из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение доступности местных воздушных перевозок населению и расширения маршрутной сети местных воздушных перевозок», ведомственном акте «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 13 августа 2015 года № 246».

Обратил на себя внимание пример нашего соседа и партнера по СНГ. Президент Узбекистана в этом году издал указ «О мерах по дальнейшему развитию сферы туризма в Республике Узбекистан». В частности, глава республики одобрил предложения министерства транспорта и государственного комитета страны по развитию туризма о введении с 1 октября 2019 года согласно международным правовым нормам режима «открытое небо» в ряде международных аэропортов с применением пятой «свободы воздуха» при перевозке граждан иностранных государств. Механизм реализации указа следующий: часть затрат субъектов туристской деятельности или авиаперевозчиков по организации чартерных рейсов из зарубежных стран в Узбекистан компенсируется в равных долях за счет средств госбюджета и внебюджетного Фонда поддержки туристской сферы при госкомитете по развитию туризма в размере 20 долл. США, а в период зимнего сезона (с 20 ноября по 20 февраля) – в размере 50 долл. США за каждого иностранного туриста при условии продолжительности его пребывания на территории республики не менее пяти ночевков.

Инициатива хороша. Вот бы и у нас такое внедрить. Да пойти дальше – компенсировать затраты авиаперевозчиков не только за каждого иностранного гражданина, но и своего, отечественного...

Кризисный тренд?

Тема авиагрузоперевозок поднимается на площадках конференций не так часто. Разве что указывается некая усредненная статистика. Проблематика практически отсутствует. Основной перевозчик грузов в стране по существу один – «Волга–Днепр». Авиакомпания «Атран» входит в группу российского лидера, флот которого включает 18 «Боинг–747F», 5 «Боинг–737F», 12 Ан–124–100, 5 Ил–76.

Однако коммерческий директор эксплуатанта Виталий Андреев не стал выходить за традиционные рамки и вдаваться в проблемные вопросы, ограничившись указанием на мировые и отечественные драйверы развития авиагрузовых перевозок. Среди них: глобализация, открытие границ для электронной коммерции, новые торговые отношения, увеличение объемов высокотехнологичных товаров во всех отраслях (медицина, авиакосмос, автомобили и т. д.), более короткий жизненный цикл продуктов, поведенческие тенденции покупателей в цифровую эпоху («хочу здесь и сейчас»), «открытое небо», появление новых товаров, увеличение доли среднего класса в некоторых странах и, как следствие, рост потребности в покупке высококачественных и дорогих товаров, ужесточение требований по логистике к высокотехнологичным товарам...

Среди драйверов спроса на авиаперевозки в России он назвал рост потребления, рост популярности онлайн–покупок (трансграничная торговля), развитие федеральных программ, увеличение зоны покрытия крупнейших e–тейлеров, развитие промышленных проектов в регионах и опять же увеличение численности среднего класса россиян.

Справедливость крайнего драйвера сомнительна. Но не будем привередливы. Достаточно сказать, что каждый из названных достоин отдельной темы. А пока нам предложили все ту же кратенькую статистику, обозначив ее динамикой авиаперевозок в России. Но и она красноречиво свидетельствует о снижении грузоперевозок внутри страны. Так, среднегодовой темп роста российского рынка составляет 3%. Объем авиагрузовых

перевозок Российского рынка в 2013 году составлял на международных маршрутах – 685 тыс. тонн, на внутренних линиях – 317 тыс. тонн. В 2018 году статистика выглядела так: международные воздушные линии – 881 тыс. тонн, внутренние – 293 тыс. тонн.

Причины этого названы не были. Хотя косвенно, так сказать, в общих чертах на них было указано. Среди проблем развития региональных авиаперевозок Виталий Андреев назвал неравномерное распределение плотности населения по территории РФ, дисбаланс экспортных и импортных грузопотоков, таможенное законодательство, недостаточное инвестирование в инфраструктуру, высокую конкуренцию с другими методами доставки (железнодорожный, автомобильный, морской, речной), низкие темпы развития экономики России, нехватку воздушных судов необходимой емкости и с необходимыми экономическими характеристиками...

Опять же крайний аргумент, касающийся воздушных судов, вызывает вопросы. Группа закупает Boeing 737–800BCF и одновременно ставит на прикол (согласно сообщениям СМИ) свои Ан–124. Те самые знаменитые «Русланы», вызывающие зависть иных лидеров. Последнее явно указывает на серьезный кризисный тренд в данном сегменте.

«Кривая» статистика

Вопросы региональной авиации звучат на всех уровнях, отметил Борис Шокуров, вице–президент АЭВТ. Он позитивно оценил создание в конце прошлого года подгруппы «Развитие региональных аэропортов и авиационных маршрутов» рабочей группы Госсовета РФ по направлению «Транспорт», активное участие в которой принимают региональные властные структуры. «Это позволяет слышать проблемы регионов. Такой тренд следует приветствовать», – сказал он.

«Что такое региональная авиация? – задался вопросом выступавший. – Кто–то считает, что это вся гражданская авиация, работающая вне зоны МАУ. Но, скажите, перевозки по маршруту Смоленск – Москва, к примеру, региональные? Статистики приводят цифры о количестве выполненных полетов между парами городов. Но можно на одном маршруте выполнить 10 полетов, можно больше. А маршрут–то один, и от числа полетов количество связей не увеличивается».

По мнению представителя ассоциации, следует быть корректнее как с терминологией, так и со статистическими нюансами. Кривое зеркало статистики нередко приводит к перегибам в принятии решений на высоких площадках.

«У нас часто приводят американский опыт. Но там государство по–другому акценты ставит, – сказал вице–президент компании. – К примеру, когда в 1978 году США приняли акт по либерализации (вероятно, имеется в виду закон о дерегулировании деятельности авиакомпаний. – Прим. ред.), в нем был перечень из порядка 200 пар городов, в которых авиасообщение было государством гарантировано».

Далее выступавший противопоставил вышеозначенные гарантии США программе российского субсидирования авиасообщений. Чем они отличны друг от друга? Разве что объемами финансирования.

«Достаточно ли количество выделяемых государством средств на эти цели?» – спросил Борис Шокуров. И ответил: «Сколько могут, столько выделяют. Сейчас вносятся дополнения к проектам субсидирования. Надо отдать должное, что обращено внимание на то, что местные бюджеты не справляются с софинансированием перевозок внутри субъектов. Наконец–то пришли к выводу, что необходимо оказывать поддержку местным администрациям из федерального бюджета».

Выступавший подчеркнул, что в новейшей истории страны объемы местных перевозок снижались всего один раз – в 2009 году. И именно этот факт позволил, по его мнению, оказать поддержку аэропортам, которые вовсе не снижали свои пассажиропотоки. Волатильность объема происходила за счет международных перевозок, поскольку они более подвержены внешним факторам.

Касаясь нормотворческих трендов, Борис Шокуров упомянул о так называемой правовой гильотине – намерении правительства ликвидировать «остатки» правовой базы советского периода.

«Но мы и так находимся в правовом вакууме, – резонно заявил Борис Шокуров. – Проанализировать в короткие сроки, что действует, а что нет, сложно. Безусловно, оптимизация нормативно–правовой базы необходима. Регулирование в этой области должно происходить не хаотично и способствовать усилению экономических факторов с акцентом на ускоренное региональное развитие гражданской авиации».

Выступавший затронул и насущную для эксплуатантов тему финансового состояния авиакомпаний. Так, за полгода совокупные убытки здесь, по подсчетам АЭВТ, составили 51 млрд руб. Вся надежда на третий квартал, так как четвертый планово–убыточный, отметил докладчик.

Прокомментировал он и реальное состояние региональных авиакомпаний. При всем том, что внутренние перевозки растут, следует обратить внимание на тревожный факт. Так, из 35 авиакомпаний, находящихся в отчетной статистике Росавиации, у трех системообразующих для своих регионов перевозки падают. И причем существенно. Значит, не все в порядке у региональных эксплуатантов. Да, государство принимает меры по стабилизации финансово–экономического состояния авиакомпаний, но отрицать очевидное невозможно.

Обнуление НДС на региональных маршрутах минуя Москву Борис Шокуров назвал правильной и нужной мерой. Она, по его мнению, уменьшит фискальную нагрузку на авиапредприятия примерно на 8–9 млрд руб. К тому же действовать этот закон начнет с осени, то есть в этом году эффекта от него практически не будет.

Авиатопливо – отдельная тема. Она не входила в программу конференций. Но как ее обойти, рассматривая авиаперевозки? «Средневзвешенная стоимость топлива, по данным Санкт–Петербургской товарной биржи, составила порядка 46 тыс. руб. за тонну. Но надо понимать, где происходит основное потребление авиакеросина. Например, в Амдерме, Петропавловске–Камчатском цена за тонну доходит до 100 тыс. руб. Какую компенсацию за эту разницу получит

региональный эксплуатант?» – задал риторический вопрос вице–президент.

Почему бы в таком случае не ввести компенсационный коэффициент по разнице в стоимости в каждом регионе? «Это не рыночная мера», – ответил на этот вопрос журналиста «ТР» Борис Шокуров. Однако и субсидирование перевозок такая же не рыночная мера, но она успешно присутствует.

Подходить стратегически

Живой интерес вызвал доклад главного эксперта департамента бюджетирования и транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Александра Терентьева. Именно данный центр занимается сопровождением реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года. Выступавший проиллюстрировал стратегические аспекты развития транспортного комплекса гражданской авиации в рамках реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Соответственно, было подчеркнуто, что и развитие региональных воздушных перевозок является стратегически важным направлением. Консолидированный бюджет федерального проекта – 272 млрд руб., из которых 234 млрд – средства федерального бюджета.

Особо было отмечено, что в целях реализации мероприятий проекта в заявленные сроки и без повышения финансирования необходимо повышать уровень стратегического планирования и поэтапно оптимизировать нормативно–правовую базу.

Проект включает три основных направления. Первое – это реконструкция региональных аэропортов посредством осуществления капитальных вложений. Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета здесь составит 171,73 млрд руб., в том числе дополнительно выделяемых – 108 млрд руб., всего планируется реализовать 68 мероприятий в 66 аэропортах, 40 из которых находятся в ДВФО. Второе – субсидирование региональных перевозок. На эти цели будет направлено в общей сложности 56,1 млрд руб., в том числе 36,3 млрд руб. дополнительно выделяемых средств. И третье – субсидирование лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок. Общий объем финансирования по этому направлению составит 6,3 млрд руб.

На данный момент в Аналитический центр поступили 60 заявок на включение мероприятий в **комплексный план**, помимо тех, что уже включены. Необходимо отметить, что часть мероприятий не может быть рекомендована к вступлению в КПМИ в связи с отсутствием необходимых обосновывающих и подтверждающих материалов.

Кроме того, в Аналитическом центре считают, что для привлечения частных инвестиций в развитие малых аэропортов необходимо оптимизировать нормативно–правовую базу в части избыточных требований транспортной безопасности к малым аэропортам, что позволит сократить финансовые издержки на содержание данных объектов, повысить уровень сервиса и организации авиационных перевозок, а также направить высвободившиеся средства федерального бюджета на решение других острых вопросов региональной авиации Российской Федерации.

Как видим, об упорядочивании нормативно–правовой базы было упомянуто не раз. И, мне кажется, не случайно...

Продолжая тему развития аэропортовой инфраструктуры, Антон Корень сравнил финансирование аэропортовых систем в России и, естественно, в США. Никого не удивило, что финансовая составляющая далеко не в нашу пользу. Так, по данным 2018 года, в России финансировались по госпрограммам 20 аэропортов из 227. На это было выделено 24,8 млрд руб. Средства получили 9% аэропортов. В США годовое финансирование по госпрограммам получил 1751 аэропорт из 3340. Государством выделено на эти цели (в пересчете на российскую валюту) 225,8 млрд руб. Средства получили 52% аэропортов.

Цифры красноречивы. Только формирование дополнительных источников финансирования позволит обеспечить развитие национальной аэропортовой сети России. Аналогичные задачи стоят перед аэропортами ряда стран Евразийского региона.

Решение руководитель ЦСР ГА видит в ведении инфраструктурных сборов. И не устает об этом повторять из года в год. К примеру, до 85% объемного финансирования аэропортов в США достигается за счет сборов с пользователей.

Одно из решений – разработать и поэтапно внедрить инфраструктурный сбор для дополнительного финансирования развития аэродромной сети страны и выпадающих доходов авиакомпаний при выполнении социально значимых авиaperезвозок.

На первом этапе фонд развития может быть сформирован за счет инфраструктурных сборов:

- с международных пассажиров (кроме трансферных);
- с обрабатываемых международных грузов (кроме трансферных и экспортных);
- с компаний авиатопливообеспечения (кроме заправок транзитных рейсов).

<http://transportrussia.ru/item/5276-dominanta-razvitiya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.11.14; ФЛАГМАНЫ ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ

Когда анализ видеопотоков производится в реальном времени и без участия человека. Видеокамеры. Трудно представить без них нашу сегодняшнюю жизнь. Особенно в сфере безопасности. В том числе и на транспорте. Причем во всех отраслевых направлениях.

Например, в столице специальные видеокамеры скоро начнут следить за безопасностью поездок в наземном общественном транспорте. Они будут работать в автобусах, электробусах, трамваях и троллейбусах.

Их работа основана на алгоритме нейросетей по принципу программы распознавания лиц. В режиме он-лайн будет сканироваться лицо водителя на выявление признаков, свидетельствующих об усталости. Техника выявит частое зевание, положение век, мимику. Проследит система и за тем, не использовался ли во время поездки мобильный телефон.

Разработали в Москве и инновационную систему мониторинга, которая следит за безопасностью на водоемах. Она передает информацию о происшествиях спасателям в режиме реального времени. Стоит отметить, что у этой разработки пока нет аналогов в мире.

В систему мониторинга входят видеокамеры и устройства-детекторы – радары и тепловизоры (они позволяют видеть людей, животных и предметы даже в полной темноте и в сложных погодных условиях – в мороз, при сильных осадках и грозах). Элементы искусственного интеллекта автоматически распознают тип происшествия.

Система активизируется, если люди выходят на тонкий лед, купаются в неположенных местах или заходят в воду при низкой температуре. Кроме того, она автоматически сообщает спасателям, что человек упал с моста или набережной в воду, или что в акватории, где это запрещено, появились моторные лодки, гидроциклы, катера.

Зафиксировав движение, система автоматически поворачивает видеокамеру к месту происшествия, чтобы определить его координаты и проследить за развитием ситуации. Информация с устройств в режиме реального времени передается спасателям Департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности Москвы. Получать данные с камер можно как на компьютеры, так и на планшеты и смартфоны. Когда система пришлет уведомление, спасатели оперативно доберутся до места.

И еще одна новость в продолжение темы. Так, серийное производство усовершенствованной модели SWIR-камеры коротковолнового инфракрасного диапазона спектра с разрешением 640x512 пикселей началось на предприятии ГНЦ РФ НПО «Орион». Она способна «видеть» скрытые объекты – в тумане и дыму, обнаруживать замаскированные предметы и людей в условиях нулевой видимости. Прибор разработан в Москве и на 100% состоит из российских комплектующих.

«SWIR-камера – одна из главных разработок нашего предприятия, отмеченная представителями экспертного сообщества на множестве профильных выставок, – рассказал гендиректор «Ориона» Евгений Чепурнов. – Ее новый корпус сделан из сплава, который применяется в авиационной и космической промышленности. Оболочка соответствует одному из самых высоких классов защиты IP67, надежно защищая уникальную матрицу от повреждений, пыли и воды. Камеру можно погружать на глубину до одного метра без риска для ее дальнейшей работоспособности».

Остается добавить, что SWIR-камера может применяться в составе ORION-DRONE и гражданского гусеничного вездехода – СБХ-10, также разработанных НПО «Орион». Подходит она и для эксплуатации в области морской навигации, контроля и мониторинга объектов, безопасности и исследовательской деятельности.

Но не только в столице осваиваются самые передовые на сегодняшний день технологии. Пример тому – аэропорт Южно-Сахалинск.

Там в соответствии с требованиями ИКАО установлена и введена в эксплуатацию современная система видеонаблюдения, обеспечивающая видео-контроль взлетно-посадочной полосы и территории стоянок воздушных судов.

Использование самых современных технологий обеспечивает безопасное, пунктуальное и упорядоченное движение воздушного транспорта и обслуживающей техники по перрону и

взлетно–посадочной полосе. Несмотря на то, что эти особые зоны аэропорта могут быть доступны только для уполномоченных лиц, операторы видеонаблюдения аэропорта должны иметь возможность контролировать все события и возникшие опасные ситуации в зоне обслуживания или стоянки самолетов. Например, своевременно обнаруживать присутствие посторонних лиц вблизи воздушного судна или распознавать другие возможные потенциально опасные для эксплуатации воздушного судна и его пассажиров ситуации.

Визуальный контроль всех событий обеспечивает в том числе и техника компании Dallmeier. Созданные на основе запатентованной мультифокальной сенсорной технологии специализированные системы видеонаблюдения предлагают целостный контроль больших зон – взлетно–посадочная полоса и перрон – при одинаково высоком качестве изображения по всей зоне наблюдения независимо от ее удаленности. Программное обеспечение компании позволяет объединять разные зоны наблюдения и выводить их на один общий экран монитора оператора. При необходимости можно выбрать на общей картинке участки, требующие детального просмотра, и одним щелчком мыши вывести их на соседние экраны с желаемым увеличением, не теряя при этом общего обзора объекта.

Важно, что действия одного оператора никак не ограничивают возможности выбора своих собственных зон детального просмотра и степени увеличения их для любого другого оператора системы. Также важно, что одновременный просмотр общей зоны и детальных участков при воспроизведении записей видеoarхива на одном рабочем месте тоже никак не ограничивает действия других операторов, ведущих наблюдение в реальном времени на своих рабочих местах.

Таким образом, все процессы, связанные с воздушными судами – взлет и посадка, движение по перрону, их обслуживание, – могут непрерывно контролироваться как в реальном времени, так и в записи.

Еще одна компания проявляет себя на телекоммуникационном рынке Урала. Это признанный лидер – компания «Интерсвязь», которая продолжает оснащение камерами видеофиксации высокого разрешения центральных улиц и перекрестков городов, где она работает.

Как сообщила руководитель ее информационной службы Юлия Митюгова, благодаря инициативе местных жителей стандартное видеонаблюдение превратилось в надежного стража порядка. Теперь камеры помогают южноуральцам не только разрешать спорные аварийные ситуации на крупных дорожных развязках, но даже выявлять нарушителей среди водителей маршрутных такси.

Так, челябинец Александр Хлопов с помощью подобных камер видеонаблюдения и сервиса «Улицы онлайн» за несколько дней смог установить 186 нарушений правил дорожного движения. Среди них – остановка транспорта на пешеходных переходах, проезд по дворовой территории, высадка пассажиров в неположенных местах и многое другое. Всю информацию о нарушениях абонент компании автоматизировал и отправил в приемную администрации Челябинска.

Благодаря видеозаписям правоохранительные органы устанавливают обстоятельства ДТП, краж и других правонарушений.

Интерсвязь также успешно занимается разработкой интеллектуальных сервисов, основанных на машинном зрении, в рамках проекта «Умный город Челябинск». Системами видеофиксации уже оборудован первый «умный автобус», а также прототип «умной остановки». Обученная при помощи нейросетей система видеонаблюдения считает пассажиров, анализирует загруженность маршрута, помогает скорректировать частоту рейсов, а также умеет распознавать внештатные ситуации и сообщать о них в полицию.

А вот фотовидеофиксаторы Ростелекома снизили смертность на дорогах Астрахани.

Региональная система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и контроля за движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств создана в рамках концессионного соглашения, которое было заключено в конце 2016 года между национальным оператором связи и правительством Астраханской области. Она призвана повысить безопасность дорожного движения на муниципальных, областных и федеральных дорогах, а также увеличить срок службы дорожного покрытия.

Система запущена в эксплуатацию 20 марта 2018 года и с тех пор выявила около 600 тысяч нарушений правил дорожного движения. Этот показатель почти в десять раз превышает количество зафиксированных нарушений в 2017 году.

«С введением системы значительно снизилось число ДТП, что подтверждено статистическими данными УГИБДД УМВД РФ по Астраханской области. В настоящее время наиболее эффективными для астраханцев являются комплексы, направленные на фиксацию нарушений скоростного режима, проезда стоп-линий и пешеходных переходов, правил парковки», – отметила начальник департамента дорожного хозяйства министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Астраханской области Антонина Черских.

Проект в Астраханской области стал первым на Юге и вторым в стране, который Рос-телеком реализовал по концессионной модели. Специалисты компании смонтировали 52 стационарных и три мобильных интеллектуальных комплекса для контроля за проездом железнодорожных переездов и перекрестков, стоянкой и остановкой машин, выездом на встречную полосу и скоростью движения. Дополнительно было модернизировано 75 комплексов фотовидеофиксации, а также построено здание мониторингового центра общей площадью более 1000 квадратных метров.

Кроме того, на участках с интенсивным потоком грузового транспорта специалисты компании установили пять постов автоматического весогабаритного контроля. Они позволяют на ходу контролировать массу и параметры проезжающих через них грузовых автомобилей.

Вот так, с помощью новейших технологий в столице и регионах решаются важные проблемы с обеспечением безопасности на транспорте и транспортной безопасности.

<http://transportrussia.ru/item/5278-flagmany-innovatsionnykh-reshenij.html>

ТАСС; 2019.11.15; ШТРАФЫ ЗА «ВАФЕЛЬНИЦУ», «УГОЛОВКА» ЗА ПОБЕГ. ЧТО ДЕЛАЮТ ВЛАСТИ, ЧТОБЫ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ДТП

МВД РФ планирует добиваться нулевой смертности на российских автодорогах к 2030 году. Об этом в июле заявил глава ведомства Владимир Колокольцев. В последние несколько лет власти чуть ли не каждый год вводят новые меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения. И количество погибших и пострадавших в авариях постепенно снижается. Но обновления все еще необходимы: появляются новые участники движения, внедряются новые технологии, меняется темп жизни и обстановка на дорогах. В 2019 году несколько нововведений вступили в силу, другие — еще обсуждаются.

Меры, которые введены в этом году

«Вафельница» — теперь штрафуют

С 1 марта 2019 года камеры в Москве начали штрафовать за нарушение «вафельной» разметки. Это сетка желтого цвета, нарисованная на перекрестке, на которую запрещается выезжать, если впереди образовался затор, так как это вынудит водителя остановиться и создать препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении. Нарушителя, находящегося в неподвижном состоянии на перекрестке более пяти секунд, наказывают на 1 тыс. рублей.

В Москве эксперимент с «вафельницей» начался еще в 2015 году и был признан удачным. Сейчас она нанесена по 103 адресам в столице. В 2019 году такая разметка стала появляться в других городах России.

Пьяные и скрывшиеся водители — наказание одинаковое

По вине водителей, находившихся в состоянии опьянения, в 2018 году произошло около 15,2 тыс. ДТП (9% от общего числа аварий с пострадавшими), в которых погибло 4,3 тыс. человек, ранено — 20,6 тыс. В июне 2019 года наказание для виновников таких ДТП ужесточилось. Теперь если в результате аварии здоровью человека по неосторожности причинен тяжкий вред, водителя могут лишить свободы на срок от трех до семи лет (раньше — до четырех), если погиб один человек — от пяти до 12 лет (раньше — от двух до семи лет), если несколько — от восьми до 15 лет (раньше — от четырех до девяти).

В апреле в Уголовный кодекс вернулась санкция за оставление места ДТП, в котором есть пострадавшие или погибшие: тех, кто сбегает, уравнивали с виновниками «пьяных» аварий. До этого нетрезвые нарушители могли уехать, не дожидаясь полиции, и получить меньшее наказание, так как ответственность для трезвых виновников ДТП мягче (до двух лет заключения при причинении тяжкого вреда здоровью, до пяти лет — при одном погибшем и до семи лет — при нескольких жертвах), а установить факт опьянения спустя время невозможно. Оставление места ДТП, в котором нет пострадавших, является административным правонарушением и наказывается лишением прав на срок до полутора лет или административным арестом на срок до 15 суток.

Техосмотр — под камеру

В июне **Владимир Путин** подписал закон об обязательной фотофиксации автомобиля во время техосмотра и оформлении диагностических карт в электронном виде. Это позволит противостоять «практике массового оформления диагностических карт без реального проведения процедуры техосмотра, которая приводит к росту числа ДТП, обусловленных технической неисправностью». Организацию и проведение техосмотра будет контролировать МВД. Российский союз автостраховщиков сможет проверять соблюдение операторами техосмотра условий аккредитации, включая выполнение новых требований. Закон вступает в силу в 2020 году. За его нарушение предусмотрены санкции, прописанные в обновленном КоАП. За оформление фальшивой диагностической карты и за передачу в единую автоматизированную информационную систему данных о прохождении ТО, если реально он не проводился, штраф для граждан составит от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, для должностных лиц — от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, для юридических лиц — от 200 тыс. до 300 тыс. рублей. Если ТО проводил специалист без соответствующей аккредитации, штраф для должностного лица будет от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, а для юридических лиц — от 100 тыс. до 300 тыс. рублей. Штраф 2 тыс. рублей вводится и для автомобилистов, которые сядут за руль с не оформленной в установленном порядке диагностической картой.

Кроме того, вводится уголовная ответственность за осуществление деятельности по проведению ТО без аккредитации оператора технического осмотра. Нарушителю грозят обязательные работы до 480 часов либо арест на срок до шести месяцев. В случае совершения преступления группой лиц предусмотрено тюремное заключение на срок до пяти лет.

Пассажирский транспорт — лицензии и контроль усталости

В этом году изменился ряд требований к пассажирским перевозкам. В марте 2019 года было возобновлено обязательное лицензирование автобусных перевозок. Требование не касается транспорта пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, ФСБ, ФСО, Вооруженных сил РФ, Росгвардии, Следственного комитета РФ, а также перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования.

С 1 октября начали действовать новые требования к организации городских и пригородных автобусных перевозок детей. В частности, введено обязательное требование о наличии ремней безопасности, которое раньше действовало только для международных поездок. Сопровождающих обязали следить, пристегнуты ли дети, и контролировать, чтобы они не вставали и не передвигались по салону во время движения.

Особое внимание начали уделять состоянию водителей. По новой норме правил проведения техосмотра автомобиля на международных перевозках должны быть оснащены тахографами для регистрации режима работы и отдыха водителей. Устройство должно быть опломбировано и проходить настройку раз в три года. С ноября штрафы за управление транспортным средством без тахографа или с нарушением (исключая случаи поломки аппарата во время поездки) выросли и составили от 3 тыс. до 5 тыс. рублей (ранее — от 1 тыс. до 3 тыс. рублей). За выпуск машины без тахографа на линию должностных лиц могут оштрафовать на сумму от 7 тыс. до 10 тыс. рублей, ИП — от 15 тыс. до 25 тыс. рублей, юрлиц — от 20 тыс. до 50 тыс. рублей.

А в Москве решили весь наземный общественный транспорт оборудовать специальными камерами видеонаблюдения, отслеживающими степень усталости водителей. Устройства будут фиксировать зевание, специфичное положение век, особую мимику, использование мобильного телефона, и если они заметят, что водитель переутомился, в кабине прозвучит специальный сигнал, сработает световая сигнализация, а данные будут переданы дежурному диспетчеру. Водителя могут снять с маршрута и отправить на медобследование. «Благодаря системе онлайн-контроля над водителем мы сможем уменьшить количество аварий, связанных с человеческим фактором», — сообщили в Мосгортрансе.

Личные истории ДТП — предупреждение

В октябре Центр организации дорожного движения (ЦОДД) объявил, что будет транслировать на билбордах в Москве истории людей, попавших в ДТП. Проект призван на реальных примерах показать, к чему приводит пренебрежение правилами дорожного движения, что происходит с пострадавшими, сколько времени занимает восстановление после травм.

Велозоны — новые правила

В правила дорожного движения введено понятие «велосипедная зона», которая обозначается специальными знаками, и прописаны требования к участникам движения на этой территории. Нормы вступили в силу в декабре 2018 года, но фактически заработали только с открытием велосезона в 2019-м. В таких зонах устанавливается преимущество велосипедов перед механическими транспортными средствами, максимальная скорость движения ограничена 20 км/ч. Пешеходам разрешено переходить проезжую часть в любом незапрещенном месте.

Меры, которые обсуждаются

Нештрафуемое превышение скорости

В течение всего 2019 года обсуждается возможность введения штрафа для автомобилистов за превышение скорости на 10–20 км/ч. По поручению премьер-министра РФ Дмитрия Медведева МВД до 2 декабря проработает вопрос о целесообразности такого наказания. В настоящее время нарушение скоростного лимита до 20 км/ч не штрафуются. В **Минтрансе** называли возможный размер такого штрафа — 500 рублей. В Госавтоинспекции также предлагали увеличить наказание за превышение скорости на 20–40 км/ч с 500 рублей до 3 тыс. рублей и лишить систематических нарушителей правил дорожного движения возможности оплатить штраф с 50-процентной скидкой.

Штрафы за отсутствие ОСАГО — автоматизация и повторность

В 2020 году автомобилистов могут начать штрафовать за отсутствие полиса ОСАГО, выявленное камерами автофиксации правонарушений, сообщил вице-премьер РФ **Максим Акимов**. Более 5,5 тыс. автовладельцев уже получили уведомления об

отсутствии полисов. Всего, по оценкам Российского союза автостраховщиков, в Москве без ОСАГО ездят около 730 тыс. водителей. Возможность проверки наличия ОСАГО с помощью камер обсуждается уже несколько лет, запуск этого сервиса неоднократно откладывался.

Более того, в Госдуме внесен проект закона о более жестком наказании для водителей, повторно нарушивших требования о наличии полиса ОСАГО в течение года. Предлагается ввести штраф 5 тыс. рублей или лишать прав. Сейчас штраф за отсутствие полиса составляет 800 рублей и может быть уменьшен до 400 рублей при оплате в течение первых 20 дней.

Также обсуждается возможность индивидуализировать тарифы ОСАГО для автовладельцев, в том числе в зависимости от числа допущенных ими правонарушений. Пока в Госдуме рассмотрение этого проекта отложили.

Поэтапный допуск к вождению грузовиков, автобусов и мотоциклов

МВД России предложило поправки в закон «О безопасности дорожного движения», предусматривающие поэтапный допуск к управлению транспортными средствами. Во-первых, планируется открыть допуск к вождению грузового и пассажирского транспорта только при наличии стажа управления транспортными средствами категории В, а также увеличить минимальный возраст для получения прав категории D до 24 лет, категории С — до 21 года. Во-вторых, допуск к управлению тяжелыми мотоциклами категории А предложено разрешить с 24 лет или с 20 лет при наличии двухлетнего стажа управления мотоциклами новой подкатегории А2, которую можно получить с 18 лет. В Госавтоинспекции уверены, что предлагаемые изменения позволят сократить количество ДТП и тяжесть их последствий.

Изъятие авто у пьяных водителей

В мае МВД России направило в правительство предложение законодательно закрепить возможность изымать автомобили у водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Пока судьба предложений неизвестна.

Правила для СИМ

В октябре **Минтранс** РФ предложил ввести правила дорожного движения для владельцев «средств индивидуальной мобильности» (СИМ) — самокатов, сигвеев, гироскутеров, электросамокатов, роликовых коньков и моноколес. Документ устанавливает территории, где могут передвигаться владельцы СИМ в зависимости от их возраста, определяет технические требования (в частности, СИМ должны быть оборудованы двигателем) и утверждает правило о необходимости не разгоняться более чем до 20 км/ч в жилых зонах и велосипедных зонах, на дворовых территориях.

Проверка клиентов каршеринга и алкозамки

В июне стало известно, что ГИБДД планирует создать онлайн-платформу для проверки клиентов каршеринга: были ли они когда-либо лишены прав и как часто нарушают ПДД. Тем, кто хотя бы раз был лишен водительских прав, могут запретить пользоваться услугой. А в сентябре в Мосгордуме заявили, что обсудят необходимость оборудования машин такси и каршеринга алкозамками. Это устройства, встроенные в систему зажигания автомобиля, которые блокируют запуск авто, если зафиксируют у водителя, подувшего в специальный мундштук, уровень алкоголя свыше 0,2 промилле.

Наказание для виновников ДТП с детьми

В сентябре вице-премьер **Максим Акимов** поручил Минюсту и МВД проработать до 31 марта 2020 года изменения в КоАП, предусматривающие более серьезную административную ответственность за ДТП с транспортным средством, в салоне которого находятся дети. Впрочем, первый зампреда комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков отмечал, что подобные меры не будут эффективны без комплекса мер, направленных на усиление безопасности на дорогах.

Меры против нарушителей-иностранцев

В 2020 году в России может появиться система контроля, позволяющая привлекать к ответственности за нарушения ПДД владельцев машин с иностранными номерами. Сейчас они фактически получают индульгенцию от уплаты российских штрафов из-за отсутствия у надзорных органов обмена информацией между странами. Поэтому **Минтранс** РФ совместно с МВД России, ФТС России и ФСБ России разработали законопроект, предлагающий запрет на пересечение границы России иностранным автоперевозчикам, у которых имеются неоплаченные российские штрафы, а также неоплаченные платежи госсистемы «Платон». При въезде им предлагается дать три часа на оплату штрафа, при выезде — не выпускать до погашения задолженности.

<https://tass.ru/obschestvo/7114097>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.15; ТЯГАЧИ НЕ ТЯНУТ ПОВЫШЕНИЕ УТИЛЬСБОРА; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ ВЛАСТИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НЕГО

После автопроизводителей и дилеров против планируемого увеличения ставок утильсбора выступили и грузоперевозчики. Они обеспокоены, что индексация утильсбора на 60–70% в сегменте седельных тягачей повлечет за собой рост цен на них и затруднит обновление и так уже устаревших парков. Сейчас в стоимости грузовика доля утильсбора составляет около 10%. Перевозчики все равно будут покупать иностранную технику, считают собеседники “Ъ” на рынке, а издержки переложат в цены для потребителя.

По данным “Ъ”, ассоциация грузоперевозчиков «Грузавтотранс» обратилась к вице-премьеру Максиму **Акимову** с просьбой отказаться от увеличения ставок утильсбора для седельных тягачей массой до 20 тонн с 1 января 2020 года. В письме говорится, что возможный рост ставок на 60–70% затруднит обновление парков. В аппарате господина **Акимова** подтвердили получение письма, в **Минтрансе** отметили, что «не разрабатывали предложения об увеличении утильсбора», в Минпромторге не предоставили комментариев. Утильсбор ввели в 2012 году, на рынке его всегда трактовали как компенсацию снижения ввозных пошлин после вступления РФ в ВТО. Сначала сбор платили только импортеры, но с 2014 года его формально распространили на весь рынок, а локализованным в РФ автоконцернам выдали взамен промышленные субсидии. Как писал “Ъ” 10 сентября, Минпромторг направил в правительство предложения по очередному повышению утильсбора с 1 января 2020 года для сохранения барьера для импорта автомобилей после сентябрьского снижения ввозных пошлин.

В первую очередь от этого пострадает импорт, но и среди локальных производителей не все смогут получить компенсации: в сегменте грузовиков на них не смогут претендовать MAN и Scania, не подписавшие специнвестконтракт.

Сейчас спросом со стороны грузоперевозчиков пользуются премиальные тягачи — на них приходится не менее 90% автопарка большинства компаний, говорится в письме «Грузавтотранса». Рост сбора спровоцирует повышение цен, и спрос не будет удовлетворен «отдельными российскими производителями в силу конструктивных и технологических особенностей их продукции, не отвечающей потребностям современного рынка грузоперевозок». КамАЗ зашел в сегмент тягачей, но качество их техники несопоставимо с иномарками, отмечает президент ассоциации Владимир Матягин. Исторически в России не выпускали седельные тягачи — их делал МАЗ, говорит Сергей Удалов из «Автостата», сейчас КамАЗ вместе с Daimler развивает этот сегмент.

Рост цен на грузовики критичен для перевозчиков, говорит Владимир Матягин: стоимость тягача без прицепа — в среднем 6 млн руб., срок лизинга — не более пяти лет, для многих компаний это уже непосильные затраты.

Ни в одном сегменте, за исключением сборных грузов, нет рентабельности, утверждает он. По его мнению, в итоге при парке средним возрастом в 20 лет компании начнут

закупать подержанную технику, и это уже вопрос безопасности. Собеседник “Ъ” среди перевозчиков согласен, что утильсбор ограничивает обновление парка, что сказывается на безопасности движения. Крупные перевозчики все равно будут закупать иностранную технику, но рост ставок сбора замедлит этот процесс. Кроме того, новые затраты будут переложены в ставки за перевозку, а в итоге — цену для потребителя.

Утильсбор составляет 10–12% в стоимости тягача, говорит источник “Ъ” в автопроме. Полностью размер индексации в цену никто из производителей не переложит, уверен он, тем более на падающем рынке. При этом в начале года при традиционно низком спросе производители будут оглядываться на конкурентов и только потом начнут отражать рост утильсбора в цене, заключает источник “Ъ”. Сергей Удалов соглашается, что концерны будут ориентироваться на изменения цен друг у друга, но никто не будет продавать машину в убыток. Поскольку ввозить подержанные автомобили сложно, потребители техники попробуют увеличить срок эксплуатации, что приведет к падению спроса, полагает он. Частично негативный эффект для перевозчиков может сгладить развитие лизинга на фоне снижения ставки ЦБ, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4157731>

ВЕСТИ-МОСКВА; 2019.11.14; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД: НАЧАЛСЯ МОНТАЖ МОСТА В РАМЕНСКОМ РАЙОНЕ

Важный этап грандиозной транспортной стройки: в Раменском районе Подмосковья сегодня начался монтаж пролетных конструкций нового моста через Москву-реку. Это одно из крупнейших сооружений будущей Центральной кольцевой автодороги. Мост войдет в состав строящегося четвертого участка ЦКАД, который протянется почти на 100 километров через четыре района области и пересечет почти полтора десятка рек.

Район города Бронницы, неподалеку Рязанское шоссе — здесь пройдет один из отрезков четвертого участка Центральной кольцевой автодороги. Сейчас тут развернулось грандиозное строительство — возводят мост через Москву-реку. Все опоры уже установлены, качество сварки и крепежа проверено, можно приступать к главному.

Огромный стальной пролет весом больше 2 000 тонн вовсе не стоит на месте, как может показаться, его толкают вперед специальные гидроцилиндры. И вся эта махина по силиконовым плиткам медленно скользит в сторону реки.

Это называется «надвижка». Мостовой пролет собирают на берегу, а затем надвигают на реку. Скорость движения — 3 сантиметра в минуту.

«Здесь можно было применить другой способ, например, монтаж в навес или вертолетный монтаж. Но для монтажа в навес нужен кран очень большой грузоподъемности, что скажется на экономической составляющей строительства», — объясняет Александр Пауков, исполнительный директор компании-подрядчика

Четвертый 100-километровый участок Центральной кольцевой автодороги готов примерно на 25 процентов, работы идут без остановок, зимой они тоже продолжатся. Полностью эту часть дороги от трассы М7 «Волга» до М4 «Дон» планируют завершить через полтора года.

«Это будет современная скоростная автомагистраль по две полосы в каждом направлении категории А1. Всего предусматривается строительство шести транспортных развязок с пунктами взимания платы на въездах и съездах», — рассказывает Константин Арефьев, руководитель проекта «ЦКАД-4»

Строительство Центральной кольцевой автодороги протяженностью больше 300 километров началось около 3 лет назад. Магистраль, которая должна стать ключевой для ближнего Подмосковья, пойдет в обход крупных населенных пунктов. Она разгрузит МКАД и вылетные трассы. Строительство планируют завершить в 2021 году.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3209881#>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.14; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ГИБДД НА ФЕЙКОВЫЕ НОВОСТИ О ЗИМНЕЙ РЕЗИНЕ

Объединение автопассажирских перевозчиков (ОАП) направило начальнику ГИБДД России Михаилу Черникову письмо, в котором просит еще раз разъяснить правила применения зимней резины на легковых авто и легких грузовиках. «Ъ» удалось ознакомиться с текстом документа.

Через мессенджеры в последнее время «распространяется противоречивая информация «о внесении изменений в закон», рассказывают в организации. По одной из версий зимние шипованные покрышки обязательны с 1 ноября 2019 года, по другой – с 11 ноября, при этом инспекторам разрешается в первый раз не выписывать штраф. Другие перевозчики утверждают, что с 1 ноября шипованные шины необязательны. В некоторых сообщениях есть ссылки на некие изменения в ПДД. Перевозчики стали интересоваться нововведениями в связи «с понижением температуры», отмечают в ОАП,

При этом, подчеркивают в объединении, нормативные акты не менялись. Сейчас, согласно техрегламенту таможенного союза о безопасности транспортных средств, в декабре, январе и феврале запрещается эксплуатация транспортных средств без зимних шин (вне зависимости от наличия шипов). С июня по август запрещается эксплуатация автомобилей с шипованными колесами. Штрафов за нарушения этих правил не существует. ГИБДД России разъясняла законодательство еще в декабре 2018 года.

Напомним, в начале недели госкомпания «Автодор» предложила изменить законодательство, сократив разрешенный срок эксплуатации шипованных шин. Предложение было направлено для анализа в **Минтранс**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4157451>

ТАСС; 2019.11.14; В КРЫМУ ВПЕРВЫЕ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ПОЕЗД С ДВУХЭТАЖНЫМИ ВАГОНАМИ

Поезд с двухэтажными вагонами впервые протестировали в Крыму, он прошел по железной дороге от Керчи до Севастополя, сообщил в четверг ТАСС источник в правительственных кругах полуострова.

«Тестирование прошло, прошло успешно. Впервые в Крыму были протестированы двухэтажные вагоны. Для полуострова это новинка, поскольку ранее ходили обычные советские вагоны, немного улучшенной планировки, отремонтированные, но не более. Здесь же комфортные, можно сказать, комфортабельные двухэтажные, они понравятся пассажирам», - сказал собеседник.

В свою очередь источник в транспортной сфере полуострова также подтвердил ТАСС, что испытания прошли успешно. «Это была тестовая поездка поезда с двухэтажными вагонами, чтобы оценить инфраструктурные системы [Крымской железной дороги]. Тестирование прошло успешно», - сказал собеседник, не уточнив, какие именно элементы системы испытывались.

<https://tass.ru/ekonomika/7116963>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ПАРОМОВ ДЛЯ СВЯЗИ МАТЕРИКА С САХАЛИНОМ ПОДРОЖАЛО НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ; ГОСУДАРСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ХОЛДИНГУ ОСК ЭТИ ЗАТРАТЫ

Расходы Амурского судостроительного завода (входит в госхолдинг «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) на строительство двух грузопассажирских паромов превысят сумму контрактов, рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника и два человека, близких к **Минтрансу**.

По контракту цена паромов, которые должны будут работать на линии Ванино (Хабаровский край) – Холмск (остров Сахалин), составляет 4,9 млрд руб. за каждый. Но

расходы завода будут примерно на 4 млрд руб., или на 40%, выше, говорят два собеседника «Ведомостей». Такова примерная оценка самой ОСК, поясняют они.

Паромы Амурскому заводу заказала в декабре 2016 г. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК, принадлежит **Минтрансу**). Деньги выделил федеральный бюджет – 5,5 млрд руб., еще 4,3 млрд руб. ГТЛК получила в виде льготного кредита из Фонда развития Дальнего Востока. Это позволит отдать паромы в лизинг будущему оператору по льготной ставке. ГТЛК полностью оплатила строительство паромов.

Одной из причин удорожания паромов стало существенное увеличение сроков строительства, говорят собеседники «Ведомостей». Паромы должны были быть сданы в декабре этого года. Но ОСК попросила сдвинуть срок сдачи первого парома на 2020 г., второго – на 2021 г., говорил представитель ОСК.

Минтранс и Минпромторг согласовали перенос сроков, готовится постановление правительства, говорят два собеседника «Ведомостей». Возможно, будет принято решение перенести сдачу обоих паромов на 2021 г. или даже 2022 г., отмечают они. По оценкам заказчика, реальный срок сдачи паромов – 2022 г., говорил ранее человек, близкий к **Минтрансу**. Ввод паромов в эксплуатацию ожидается в 2022 г., говорит представитель Минпромторга. Перенос сроков позволит заводу избежать штрафов со стороны заказчика. По контрактам с 31-го дня просрочки за каждый день начисляется штраф, который может достигнуть максимум 10% от заказа, т. е. 980 млн руб.

Сейчас готовность первого парома – около 30%, второго – около 20%, говорит федеральный чиновник. Срыв сроков произошел из-за плохого финансового состояния Амурского завода: он много лет в убытке, имеет избыточные и неэффективные мощности, культура производства деградировала, рассказывают федеральные чиновники. К тому же завод попал под санкции (занимается ремонтом военных кораблей), ему пришлось искать новых поставщиков некоторого оборудования, а доля иностранного оборудования в паромах – около 90%.

ОСК и Амурский завод не обращались в Минпромторг по поводу увеличения стоимости паромов, говорит представитель министерства.

Официальных обращений не было, но руководство ОСК пыталось предварительно договориться с **Минтрансом** об увеличении финансирования, говорят два федеральных чиновника. Министр **Евгений Дитрих** отказал, уверяют они, решено, что дополнительные расходы ОСК покроет из собственных средств. Сейчас ОСК планирует занять Амурскому заводу 2 млрд руб. на первоочередные операционные нужды, знает федеральный чиновник.

Проект постановления правительства о переносе сроков ввода паромов в эксплуатацию находится в работе, сумма контрактов не менялась, говорит представитель **Минтранса**. Представители ОСК и ГТЛК на запросы «Ведомостей» не ответили.

Сейчас Сахалин с материком связывают три небольших парома, построенных в 1980–1990 гг., транспортная доступность острова – первоочередная проблема региона, говорил губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

ГТЛК хотела определить верфь для строительства паромов по конкурсу, на нем Амурский завод уступил частной верфи. Но в последний момент сахалинские и хабаровские чиновники попросили правительство отдать контракты Амурскому заводу без конкурса. Правительство согласилось. Такие большие паромы в России никогда не строились, они будут вмещать по 200 пассажиров каждый, смогут перевозить железнодорожные цистерны массой 94 т. Их длина – 131 м, ширина – 20 м.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/15/816339-stroitelstvo-paromov>

ТАСС; 2019.11.14; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АУКЦИОНАХ НА ИСКУССТВЕННЫЕ УЧАСТКИ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ ПРИНЯЛИ В I ЧТЕНИИ

Госдума приняла в первом чтении законопроект, отменяющий действующие законодательные нормы о проведении аукционов на право создания искусственных земельных участков на водных объектах. Документ был разработан **Минтрансом** и внесен правительством РФ.

Действующим законодательством предусмотрено проведение открытого аукциона на право заключать договоры о создании искусственных земельных участков на водных объектах в случае их создания за счет средств физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, или юридических лиц, а также на право выполнения работ, необходимых для создания искусственного земельного участка, в том числе когда такой участок создается в интересах публично-правовых образований.

Аукцион признается несостоявшимся, если на участие в нем подана одна заявка и заявитель признан участником аукциона или в аукционе участвовали менее двух участников, либо если после троекратного объявления начальной цены предмета аукциона ни один из его участников не заявил о намерении приобрести предмет аукциона по начальной цене.

По официальным данным, с 2011 года было проведено девять аукционов: в Приморском крае - четыре, в Республике Дагестан, в Челябинской области, в Ульяновской области, в Амурской области и в Камчатском крае - по одному. Шесть аукционов были признаны несостоявшимися из-за подачи единственной заявки. Таким образом, правоприменительная практика показала отсутствие конкурентной среды в этой области и избыточность процедуры проведения аукционов, говорится в пояснительной записке.

Законопроектом предлагается отменить действующие законодательные нормы о проведении аукционов на право создания искусственных земельных участков на водных объектах, в том числе при создании морских портов и расширении территории портов.

<https://tass.ru/ekonomika/7118701>

ПРАЙМ; 2019.11.14; ЮБИЛЕЙНЫЙ СЕЗОН ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ НАЧАЛСЯ НА МОСКВЕ-РЕКЕ

Сезон зимней пассажирской навигации на Москве-реке начался в столице в десятый раз. Об этом сообщила журнали

стам в четверг заместитель гендиректора по стратегическому развитию и маркетингу флотилии «Рэдиссон Ройал, Москва» Ольга Ткачева.

В пресс-службе федерального госучреждения «Канал имени Москвы» пояснили ТАСС, что условия для работы в зимний период в столице есть только у флотилии «Рэдиссон Ройал».

«Четырнадцатое ноября является отправной точкой, поскольку завершился летний навигационный период, и наши суда продолжают навигацию на реке уже в зимнее время. Мы сегодня даем старт зимнему сезону на Москве-реке. Для нас это уже десятый год. Хочется отметить, что в зимний период на корабле совершенно другая атмосфера. Когда вы стоите на носу и видите, как крошится и ломается лед, а корабль идет сквозь него, то ощущаете себя первопроходцем», - сказала она

Ткачева добавила, что прогулки будут проводиться на десяти теплоходах ледового класса, способных ходить при битом льде. Путь им будут прокладывать ледоколы. Гости увидят основные достопримечательности центра столицы: Кремль, собор Василия Блаженного, стадион «Лужники», главный корпус Московского госуниверситета им. Ломоносова, парк «Зарядье». Продолжительность прогулов составит 2,5 часа. Пассажиры смогут воспользоваться аудиогидом с описанием туристических объектов на шести языках: русском, английском, китайском, испанском, французском и немецком. Также на яхтах

проходят тематические рейсы, приуроченные к городским праздникам, гастрономические круизы, литературные и театральные рейсы.

«Наши яхты со второй палубой и первым классом приспособлены для лиц с ограниченными возможностями. Причал также обустроен для данной категории граждан. У нас есть лифт, пандусы и туалетные комнаты, специально оборудованные для маломобильных людей. Также на яхтах есть Wi-Fi», - уточнила представитель флотилии. Прошлый сезон пассажирской навигации на Москве-реке начался 15 ноября 2018 года и продлился до 24 апреля 2019 года. За это время теплоходы перевезли более 200 тыс. человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; «ЕНИСЕЙСКОЙ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» РАССЧИТЫВАЕТ В 2020 Г УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА 14%

АО «Енисейской речное пароходство» (контролируется ГК «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN)) в навигацию 2020 года планирует перевезти 3,66 млн тонн грузов, сообщила пресс-служба компании.

Общий объем перевозок в навигацию 2019 года составил 3,22 млн тонн. Таким образом, перевозки могут вырасти на 13,7%.

Компания рассчитывает на рост перевозок грузов из пунктов Обского бассейна в Байкаловск, доставку песка для нужд компании «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN) в Лескино, а также для проекта «Енисейская Сибирь», для которого потребуются поставки материалов в бухту Север.

«Амбициозные планы заказчиков позволяют нам рассчитывать на дополнительную нагрузку на флот пароходства, с увеличением провозных мощностей, вовлеченности в процесс не только судов морского класса, но и всего флота, задействованного на доставке грузов в северные территории», - приводятся в сообщении слова гендиректора ООО «Норникель - ЕРП» (управляющая компания Енисейского речного пароходства) Олега Шпагина.

«Енисейское речное пароходство» является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей с грузооборотом свыше 4 млн тонн в год. Флот Енисейского пароходства - около 460 судов общей грузоподъемностью 650 тыс. тонн.

ПРАЙМ; 2019.11.14; ПЛОХОЙ АНГЛИЙСКИЙ ВЫТЕСНИЛ ПОДДЕЛЬНЫЕ ДИПЛОМЫ ИЗ ГЛАВНЫХ РИСКОВ АВИАОТРАСЛИ В РФ - ЭКСПЕРТ

Поддельные лицензии пилотов перестали быть проблемой номер один в российской авиаотрасли и уступили место плохому знанию английского пилотами, заявил РИА Новости бывший авиадиспетчер и эксперт Межведомственного авиационного экспертного совета Виктор Галенко.

Следователи завершили расследование дела о крушении самолета Boeing 737-500 в Казани в 2013 году, где погибли 50 человек, сообщил Следственный комитет РФ в четверг. По данным следствия, командир Boeing Рустем Салихов не имел достаточных навыков пилотирования и был допущен к осуществлению пассажирских перевозок на основании фальсифицированных документов. Также отмечается, что замглавы авиакомпании «Татарстан», чей борт потерпел крушение, Валерий Портнов и шеф-пилот авиакомпании Виктор Фомин не обеспечили должную подготовку Салихова, а вместо этого направили его на получение статуса командира воздушного судна, который он получил в 2012 году.

По мнению Галенко, сейчас в российской авиации риска, что командир судна или второй пилот имеют поддельные документы, не осталось. «Последние два-три года такой проблемы уже не было. За все эти годы произошло закрытие учебных центров и увольнение пилотов, которые в авиакомпаниях вызывали подозрения. Это был судьбоносный рубеж для авиационного обучения», - сказал он.

«Риск, который остался по настоящий момент, - все инструкции к самолетам написаны на английском языке. У командира и второго пилота английский язык, судя по записям теста, был нулевой. Кроме низкой квалификации они не могли знать руководство по летной эксплуатации. Это одна из главных проблем в российской авиации. Порядка у 70% пилотов уровень английского языка не соответствует современным стандартам. Общение в кабине происходит на английском языке. В силу языкового барьера ситуация на борту из незначительной может перерасти в катастрофическую. Эта проблема не менее серьезна, чем ранее с поддельными пилотскими», - добавил Галенко.

Собеседник агентства напомнил, что до катастрофы 2013 года в России действовало огромное количество авиационных учебных центров. «Многие из них существовали только на бумаге, но выдавали необходимые документы. По неофициальным данным считалось, что порядка 10% вторых пилотов летают с лицензиями, полученными незаконным путем», - сказал Галенко, заметив, что в результате расследования крушения в Казани было выявлено, что и командир, и второй пилот документы получили незаконно при отсутствии необходимой летной практики.

Кроме того, по словам эксперта, сейчас в отрасли существует другой риск - только порядка 20% выпускников Ульяновского училища гражданской авиации становятся пилотами «по причине крайне низкой подготовки», что приводит к недостатку в стране квалифицированных кадров.

ТАСС; 2019.11.14; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ЗА СЧЕТ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ФАС НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ПРЯМЫХ РЕЙСОВ

Петербургский аэропорт Пулково намерен расширить число прямых рейсов и добиться роста транзитного пассажиропотока за счет решения Федеральной антимонопольной службы (ФАС) о дерегулировании тарифов в авиаузле, принятого ведомством. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании-оператора аэропорта "Воздушные ворота Северной столицы".

Ранее ФАС объявила о том, что приняла решение дерегулировать аэропортовые тарифы на международных и московских рейсах в Пулково. Согласно решению службы, в аэропорту предусмотрено дерегулирование тарифов по обеспечению взлета, посадки и стоянки воздушных судов, предоставлению аэровокзального комплекса, обеспечению авиационной безопасности, обслуживанию пассажиров.

"Благодаря поддержке ФАС мы имеем возможность гибкого и оперативного управления тарифами на обслуживание в Пулково рейсов за рубеж и в Москву. Это позволит реализовать стратегию развития аэропорта как международного хаба и будет способствовать росту количества прямых маршрутов, в том числе в сегменте низкобюджетных перевозок, и увеличению доли трансферного пассажиропотока", - привели в пресс-службе слова генерального директора компании Леонида Сергеева.

Сергеев также отметил, что данная мера будет еще более эффективна вместе с режимом посещения Санкт-Петербурга и Ленинградской области по электронным визам, который уже действует на территории этих регионов, а также в случае, если Пулково получит "седьмую свободу воздуха" - меру, которую запрашивала компания у **Министерства транспорта РФ**. Вице-премьер Максим Акимов ранее поддержал инициативу компании.

Если **Минтранс** утвердит запрос компании, то Пулково может стать первым в России аэропортом, из которого смогут совершать перелеты иностранные авиакомпании без посадки в стране регистрации перевозчика. По мнению гендиректора "Воздушных ворот Северной столицы", все эти меры "дадут мощный толчок для притока регионального трафика и иностранных туристов в Санкт-Петербург и повысят транспортную доступность города".

Пулково - международный аэропорт Петербурга. По итогам прошлого года он обслужил более 18 млн пассажиров, за девять месяцев текущего года пассажиропоток аэропорта

составил 15,2 млн человек, что более чем на 8% больше аналогичного показателя прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/7120325>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; РЕГУЛЯРНЫЕ ВЕРТОЛЕТНЫЕ РЕЙСЫ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ МЕЖДУ ОСТРОВАМИ ЮЖНЫХ КУРИЛ

Авиакомпания «Аврора» объявила о начале продаж авиабилетов на регулярные рейсы между островами Южных Курил - Итуруп, Кунашир и Шикотан, сообщает в четверг пресс-служба авиакомпании.

«Совместный проект «Авроры» с компанией АО «Авиашельф» запущен по инициативе правительства Сахалинской области с целью повысить транспортную доступность островного региона. Рейсы будут выполняться на вертолетах Ми-8 компании «Авиашельф», - говорится в сообщении.

Период перевозки - до 31 декабря 2019 года.

Рейс по маршруту Кунашир - Шикотан и обратно будет выполняться по вторникам и пятницам, стоимость билета в одну сторону - 2,3 тыс. рублей. Рейс Кунашир - Итуруп и обратно - по субботам, стоимость - 3,1 тыс. рублей в одну сторону. Рейс Итуруп - Шикотан и обратно - по понедельникам и четвергам, стоимость - 2,3 тыс. рублей в одну сторону.

Для удобства пассажиров и доступности жителей островов предусмотрены удобные стыковки с рейсами «Авроры» из Южно-Сахалинска на Итуруп (в Курильск), на Кунашир (в Южно-Курильск) и обратно, которые выполняются ежедневно, отмечается в сообщении.

В стоимость билета включен провоз багажа (20 кг) и ручная кладь (5 кг). Сверхнормативный, негабаритный и тяжеловесный багаж принимается к перевозке только при наличии на воздушном судне свободной провозной емкости.

Контрольный пакет (51%) АО «Авиакомпания «Аврора» принадлежит ОАО «Аэрофлот - российские авиалинии», 49% - правительству Сахалинской области.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Авиашельф» зарегистрировано в Южно-Сахалинске в 1998 году. Трех гражданам РФ принадлежат 51,50% акций компании, остальные 48,50% - ООО «БУГ», зарегистрированному на Курильских островах и занимающегося переработкой рыбы.

На сайте АО «Авиашельф» сообщается, что авиапарк компании насчитывает 14 вертолетов Ми-8Т и Ми-8 МТВ-1, в том числе 1 вертолет модели AW189 фирмы AgustaWestland. Все вертолеты «Авиашельфа» соответствуют самым высоким международным стандартам безопасности.

«Авиакомпания осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов, выполняя полеты на морские суда, морские буровые установки и наземные объекты. Не менее важными в деятельности компании являются аварийно-спасательные и поисково-спасательные полеты, выполнение рейсов по медицинской эвакуации и тушению пожаров, а также иные виды авиационных работ», - сообщается на сайте АО «Авиашельф».

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ПОКУПКУ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА ПУЛКОВО НЕМЕЦКИМ И КАТАРСКИМ СОВЛАДЕЛЬЦАМИ АЭРОПОРТА

Правительственная комиссия по иностранным инвестициям одобрила сделку по покупке АО «Грузовой терминал «Пулково» немецким и катарским совладельцами аэропорта «Пулково», следует из слов главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игоря Артемьева.

«Там есть акционеры из Fraport, есть компании катарские - сегодня сделка одобрена, они приобретают грузовой терминал «Пулково», - заявил Артемьев по итогам правкомиссии в четверг.

АО «Грузовой терминал «Пулково», по данным системы «СПАРК-Интерфакс», принадлежит структурам банка «Санкт-Петербург».

Оператором аэропорта «Пулково» является ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС). Доли в ВВСС через кипрскую Thalita Trading принадлежат «ВТБ Капиталу» (25,01%), немецкой Fraport (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%).

ТАСС; 2019.11.14; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ЗА МЕСЯЦ РАБОТЫ ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 100 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт Хабаровск (Новый) обслужил за месяц работы нового терминала внутренних авиалиний более 100 тыс. пассажиров, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе хабаровского аэропорта.

Новый терминал аэропорта Хабаровск в сентябре во время Восточного экономического форума во Владивостоке дистанционно открыл президент РФ **Владимир Путин**. После начались тестовые испытания, 14 октября начался перевод внутренних рейсов из старого в новый терминал, строительство которого велось с весны 2018 года. Общий объем инвестиций составил 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей - заемные средства ВЭБ.РФ и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд рублей - собственные средства инвесторов. Проект реализовали на территории опережающего развития «Хабаровск».

«За месяц работы нового терминала в нем обслужили на прилет и вылет 1118 рейсов и более 100 тыс. пассажиров» - сказали в пресс-службе.

В аэропорту отметили увеличение пассажиропотока, связанного с общей тенденцией к росту использования воздушных перевозок. Так, в ноябре 2018 год аэропорт обслужил 1 млн 909 тыс. 704 пассажира, в ноябре этого года - 1 млн 938 тыс. 852 пассажира. «Ранее двухмиллионного пассажира мы встречали в декабре, теперь ждем уже на следующей неделе», - отметили в пресс-службе. Ежегодно аэропорт обслуживает около 2 млн пассажиров в год, новый терминал рассчитан на 3 млн пассажиров в год.

Время, затрачиваемое пассажиром при обслуживании в новом терминале, сократилось примерно на 20 минут за счет современного оборудования. «Ранее время выгрузки багажа с воздушного судна составляло не менее 25 минут, сейчас - около 15 минут. Этому способствовало открытие нового терминала и новые возможности контактной стоянки воздушных судов. Ранее багаж транспортировался с удаленной стоянки, в настоящее время - сразу загружается в контейнер и перевозится в багажное отделение терминала», - сказал представитель пресс-службы. Увеличилась и скорость посадки пассажиров на борт воздушного судна после прохождения контроля. Если раньше пассажиры отправлялись в автобус и только потом поднимались на борт, а это не менее 10 минут, то сейчас они напрямую из терминала выходят через телескопические трапы в самолет, что занимает не более 2-3 минут. В старом терминале телетрапов не было.

Площадь нового терминала - более 27 тыс. кв. м, он почти вдвое больше старого. В нем 24 стойки регистрации, три ленты выдачи багажа, три телетрапа, 12 лифтов различного назначения и семь эскалаторов.

<https://tass.ru/obschestvo/7114459>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; БРИТАНСКИЙ МИЛЛИАРДЕР БРЭНСОН МОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ 25% ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»

Британский бизнесмен, миллиардер и владелец Virgin Group Ричард Брэнсон рассматривает возможность приобретения 25% дочернего лоукостера «Аэрофлота» «Победа», сообщают «Вести.Экономика» со ссылкой на источник.

«Говорить о конкретике пока рано, но такие намерения не исключаются», - сообщил источник знакомый с ситуацией.

Как говорится на сайте «Вести.Экономика», о том, что «Аэрофлот» может продать пакет «Победы» стратегическому инвестору, в конце августа говорил гендиректор группы «Аэрофлот» Виталий Савельев. По его словам, также обсуждается возможность IPO лоукостера с размещением до 25% его капитала. По оценке аналитиков, на которых сослался топ-менеджер, сейчас капитализация «Победы» оценивается в сумму от \$800 млн до \$1 млрд.

<https://ria.ru/20191114/1560916908.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА НА ЗАМЕНУ АН-2 НАЧНУТ В 2023 ГОДУ

Серийное производство легкого многоцелевого самолета на замену Ан-2 планируется начать в 2023 году, сообщили в пресс-службе Уральского завода гражданской авиации (УЗГА).

Конкурс на разработку этого самолета с вместимостью 9 пассажиров (с возможностью увеличения до 12 мест) выиграла компания «Байкал-Инжиниринг», которая входит в состав УЗГА.

«Согласно заключенному контракту, первый опытный образец (образец для статических испытаний) будет создан к концу 2020 года. Начало испытаний запланировано на середину 2021 года, сертификация — на 2022 год, а запуск в серийное производство запланирован в 2023 году», - говорится в сообщении.

В УЗГА рассказали, что сегодня заинтересованность в этих самолетах выразили авиакомпании «Полярные авиалинии» (Якутия), «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» (Ненецкий автономный округ), «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» (Архангельская область), «Аэросервис» (Забайкальский край) и другие.

«По данным мониторинга, в течение 5 лет с момента сертификации самолета эксплуатанты РФ готовы приобрести в финансовый лизинг не менее 110 самолетов (опцион по приобретению включает около 50-70 самолетов в РФ и не менее чем 50 единиц на рынке СНГ). Таким образом, ближайшая рыночная перспектива этого самолета оценивается в 230 единиц», - сказали в пресс-службе.

Новую модель самолета взамен Ан-2 разработают в Новосибирске Сибирский НИИ авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА, Новосибирск) до конца этого года разработает концепт-модель самолета, который должен заменить «кукурузник» Ан-2, причем на рынке новинка может появиться уже в 2016 году, сообщил в интервью РИА Новости научный руководитель СибНИА, профессор Алексей Серьезнов.

Как пояснил генеральный директор УЗГА Вадим Бадеха, основная сложность проекта — это сжатые сроки на реализацию. «Самолет создается на замену легендарному Ан-2, который совершил первый полет более 70 лет назад и эксплуатировался в количестве 18 тысяч единиц! К проекту приковано пристальное внимание руководства отрасли и страны в целом. Это, с одной стороны, налагает на нас большую ответственность, но и позволяет надеяться на привлечение к проекту лучших специалистов отрасли и использование самых современных технологий проектирования и изготовления самолета», - сказал он.

Необходимость создания такого самолета, по мнению Минпромторга, вызвана значительным сокращением парка воздушных судов типа Ан-2, которые в основном обеспечивают внутрирегиональное авиасообщение. По данным ведомства, в 15 регионах авиация - главная составляющая транспортной системы, а более 28 тысяч населенных пунктов не имеют наземного сообщения.

<https://ria.ru/20191114/1560914669.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.14; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ РАССКАЗАЛ О ПРИМЕРНОЙ СТОИМОСТИ НОВОГО КУКУРУЗНИКА

Стоимость нового легкого самолета на замену кукурузника Ан-2 не должна превышать 120 миллионов рублей, а цена за час эксплуатации не должна быть больше 30 тысяч рублей, сообщает в четверг «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА).

Конкурс на разработку этого самолета выиграла компания «Байкал-Инжиниринг», которая входит в состав УЗГА.

«Целевая стоимость самолета при серийном производстве не превышает 120 миллионов рублей в ценах 2020 года, а целевая себестоимость эксплуатации самолета в пересчете на летный час (без учета стоимости владения) — не более 30 тысяч рублей», — говорится в релизе.

В пресс-службе рассказали, что Минпромторг задал требования, по многим параметрам превосходящие аналогичные характеристики Ан-2, а именно: расчетная крейсерская скорость полета — не менее 300 километров в час, расчетная практическая дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой — две тонны и с аварийным навигационным запасом на 45 минут полета — не менее 1,5 тысячи километров.

Максимальный взлетный вес нового самолета должен составить 4,8 тонны, планер должен состоять из материалов на основе алюминиевых сплавов, что облегчит его ремонт в полевых условиях и позволит хранить без ангара.

Новый самолет, как предполагается, сможет перевозить девять пассажиров с возможностью увеличения в будущем до 12.

Сам проект оценивается в 4,5 миллиарда рублей, включая типовую сертификацию.

<https://ria.ru/20191114/1560916128.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.14; В АВИАКАТАСТРОФЕ 2013 ГОДА «БОИНГА» В КАЗАНИ ВИНОВАТЫ ПИЛОТЫ - СКР

Следственный комитет (СК) возложил на пилотов ответственность за крушение пассажирского самолета «Боинг 737» в Казани в 2013 году, в результате которой погибли 50 человек, сообщили в пресс-службе ведомства.

«В ходе следствия установлено, что к авиакатастрофе привели ошибочные действия командира воздушного судна Рустема Салихова и второго пилота Виктора Гуцула», - говорится в сообщении пресс-службы, поступившем в четверг в «Интерфакс».

По данным следствия, 17 ноября 2013 года Салихов, выполняя рейс маршрутом Москва-Казань, «при посадке ввел воздушное судно в сложное пространственное положение, при этом Гуцул управление на себя не принял».

«В результате Салихов при наступлении нештатной ситуации, нарушая правила пилотирования, своими действиями допустил крушение воздушного судна», - говорится в пресс-релизе.

В ведомстве напомнили, что в результате катастрофы погибло 50 человек, в том числе все члены экипажа.

«Салихов не имел достаточных навыков пилотирования и был допущен к осуществлению пассажирских перевозок на основании фальсифицированных документов. Так, Валерий Портнов, занимавший должность заместителя гендиректора ОАО «Авиакомпания «Татарстан», направил в 2009 году документы в отношении Салихова, содержащие недостоверные сведения, в Татарское межрегиональное управление Росавиации», - говорится в сообщении.

В свою очередь руководитель Татарского управления воздушного транспорта Росавиации Шавкат Умаров, считают в СК, по халатности не организовал в сентябре 2009 года проверку подлинности и достоверности представленного авиакомпанией свидетельства пилота коммерческой авиации Салихова, «что позволило бы выявить факт невыдачи ему данного свидетельства».

«Кроме того, в процессе работы Валерий Портнов и шеф-пилот авиакомпании Виктор Фомин не обеспечили должную подготовку Салихова, а вместо этого направили неподготовленного пилота на получение статуса командира воздушного судна», - говорится в сообщении.

С марта 2012 года, по данным следствия, Салихов осуществлял пассажирские авиаперевозки в качестве командира воздушного судна.

«В отношении Салихова и Гуцула уголовное преследование прекращено в связи с их смертью. На основании собранных доказательств Портнову и Фомину предъявлено обвинение по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц), Умарову - по ч. 3 ст. 293 УК РФ (халатность, повлекшая по неосторожности смерть двух или более лиц)», - сообщили в пресс-службе.

Там отметили, что расследование завершено, уголовное дело направлено прокурору для утверждения обвинительного заключения.

«В ходе предварительного следствия проведены масштабные и сложные судебно-медицинские, молекулярно-генетические, химические и технико-криминалистические, а также другие судебные экспертизы, допрошено свыше 200 свидетелей и потерпевших, специалистов, проведен значительный объем иных следственных действий, которые в совокупности подтвердили версию следствия», - добавили в ведомстве.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/incident/sk-nazval-prichiny-aviakatastrofy-boeing-v-2013-godu-v-kazani.html>

<https://rns.online/transport/SK-ustanovil-prichinu-krusheniya-lainera-Boeing-v-Kazani-v-2013-godu-2019-11-14/>

<https://ria.ru/20191114/1560913867.html>

<https://www.rbc.ru/society/14/11/2019/5dccb4729a79472159932897>

<https://rg.ru/2019/11/14/reg-pfo/pilot-upavshego-v-kazani-v-2013-godu-boeing-letal-po-falshivym-dokumentam.html>

[Вернуться в оглавление](#)