



Ежедневный мониторинг СМИ

3 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ, СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2019.12.03; В КРУШЕНИИ ОБВИНИЛИ ТОЛЬКО ПИЛОТА; ЗАКОНЧЕНО ДЕЛО О КАТАСТРОФЕ SSJ 100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО	3
RNS; 2019.12.02; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ПРАВЕ СИЛОВИКОВ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ.....	4
RNS; 2019.12.02; ПУТИН УТВЕРДИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИЕЙ	4
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ФОРМУЛУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	5
ТАСС; 2019.12.03; РЕГИОНЫ ЦФО И ПФО ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ОКОЛО 1300 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ СОХРАНИТЬ ЛЬГОТЫ В РАМКАХ «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬТИНЫ».....	6
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.12.03; ТРАНСПОРТ ТРАНСПОРТУ РУБЛЬ ВЫКЛЮЕТ; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ВЫСТРАИВАЮТ В ОЧЕРЕДЬ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ.....	6
ТАСС; 2019.12.02; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 97% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ	8
ТАСС; 2019.12.02; «АВТОДОР»: СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РФ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 17,8%.....	8
ТАСС; 2019.12.02; В ГИБДД СООБЩИЛИ О СНИЖЕНИИ УРОВНЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП ПОЧТИ НА 9,5% В 2019 ГОДУ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; ВЛАСТИ КРЫМА ПОКА НЕ ВИДЯТ НЕОБХОДИМОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ	9
ТАСС; 2019.12.02; В ЯКУТСКЕ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ ПОСТРОЯТ ВТРОЕ БОЛЬШЕ АВТОДОРОГ ДО КОНЦА ГОДА	10
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; СТРОЙКОМПАНИИ ПРОИГРАЛИ В СУДЕ СПОР С ФАС О ДОРОЖНОМ КАРТЕЛЕ В ДАГЕСТАНЕ НА 7 МЛРД РУБ.	10
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.03; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНОЕ ОКНО ДЛЯ ИМПОРТЕРОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ; ПОКА ЕГО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ТОЛЬКО ДЛЯ ЭКСПОРТЕРОВ.....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; АНТОН АЛИХАНОВ: ПЛАНЫ ЗАХВАТА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОВОЛЬНО СМЕШНЫ	12
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.03; ВАМ ШАШЕЧКИ ИЛИ ВЪЕХАТЬ; ГИБДД ФИКСИРУЕТ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ РОСТ ЧИСЛА ДТП С ТАКСИ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ ПРОДЛИЛ ПРАВИЛА ВВОЗА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОДДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ ГЛОНАСС	17
ТАСС; 2019.12.02; ВЛАСТИ КУЗБАССА НАМЕРЕНЫ ОТМЕНИТЬ НАЛОГ НА ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ.....	17
ИЗВЕСТИЯ; 2019.12.02; ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В БАШКИРИИ ОБЯЖУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕРМИНАЛЫ ДЛЯ ОПЛАТЫ.....	18

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.03; НОЯБРЬ НЕДОГРУЗИЛ ГОД; ОАО РЖД НЕ СМОЖЕТ ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН	18
ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.12.03; КАК СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ РЕШИЛ ПОБОРОТЬСЯ ЗА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» И ПОБЕДИЛ; РЫНОК НЕ ОЖИДАЛ, ЧТО «ДЕЛО» ВЫИГРАЕТ АУКЦИОН У РОМАНА АБРАМОВИЧА И ВЛАДИМИРА ЛИСИНА	19
ТАСС; 2019.12.02; «РЖД ЛОГИСТИКА» ОРГАНИЗОВАЛА ПЕРВУЮ ТРАНЗИТНУЮ ОТПРАВКУ ИЗ ЕВРОПЫ В ЯПОНИЮ ЧЕРЕЗ РОССИЮ	20
ТАСС; 2019.12.02; «ДОЧКА» РЖД БУДЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С ЧАСТНЫМИ ОНЛАЙН-ПЛАТФОРМАМИ ПО АРЕНДЕ ВАГОНОВ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД В ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПУСКАЮТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ИЩУТ ПРОЕКТИРОВЩИКА ЛИНИИ В ТУВЕ К ЭЛЕГЕСТСКОМУ УГОЛЬНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАГНИТНУЮ ЛЕВИТАЦИЮ НА СЛОЖНЫХ УЧАСТКАХ.....	23
ТАСС; 2019.12.02; КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ВПЕРВЫЕ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ЗАШЕЛ В ПОРТ СУХУМА	23
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.03; UTAIR НЕ ДАЮТ ПРОДАТЬ АКТИВЫ; СДЕЛКА ПО ПРОДАЖЕ ДОЧЕРНЕЙ UTG МОЖЕТ НЕ СОСТОЯТЬСЯ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ВО ВТОРНИК ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ.....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; ЕВРОПЕЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ ПОЛЕТА НАД ЕГИПТОМ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; В ЛИВАНЕ РАССКАЗАЛИ О ВОЗМОЖНОМ ЗАПУСКЕ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В РОССИЮ	26
ТАСС; 2019.12.02; В КАРЕЛИИ ПОСЛЕ РЕМОНТА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ПОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА КРАСНОДАРА ОЦЕНЕН В 24 МЛРД РУБ., ИНВЕСТИЦИИ «БАЗЭЛ АЭРО» ПРЕВЫСЯТ 16 МЛРД	28
ТАСС; 2019.12.03; В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДВА АЭРОПОРТА ДО КОНЦА 2024 ГОДА.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; НОВОСИБИРСКАВТОДОР ВЫБРАН ПОДРЯДЧИКОМ I ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-2 АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ЗА 3,6 МЛРД РУБ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; НОВАПОРТ ИНВЕСТИРУЕТ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБ. В РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА	30
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ПОСЛЕ УХОДА «АЭРОФЛОТА» ИЗ САЛЕХАРДА НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	30
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; «ИРАЭРО» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ОРЕНБУРГ И САМАРУ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РАССМАТРИВАЮЩИЙ ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ «ЮТЭЙР» СУДЬЯ ОБВИНИЛ АВИАКОМПАНИЮ В ЖУЛЬНИЧЕСТВЕ	31
ТАСС; 2019.12.02; ЛЕГКИЙ ВЕРТОЛЕТ VRT500 МОЖЕТ СТАТЬ БЕСПИЛОТНЫМ	32

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ, СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2019.12.03; В КРУШЕНИИ ОБВИНИЛИ ТОЛЬКО ПИЛОТА; ЗАКОНЧЕНО ДЕЛО О КАТАСТРОФЕ SSJ 100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Как стало известно “Ъ”, Следственный комитет России (СКР) в рекордно короткие сроки завершил расследование уголовного дела о катастрофе самолета SSJ 100 в мае этого года, когда при аварийной посадке в столичном аэропорту Шереметьево погиб 41 человек. Не дожидаясь окончательных выводов Межгосударственного авиакомитета (МАК), следствие назвало виновником катастрофы командира экипажа Дениса Евдокимова. Потерпевшими от его действий признаны 77 человек, включая второго пилота Максима Кузнецова. Вину в крушении самолета и в гибели пассажиров господин Евдокимов не признает.

Всего полгода потребовалось следователю главного управления по расследованию особо важных дел СКР Ивану Сибулу на расследование обстоятельств катастрофы самолета SSJ 100 «Аэрофлота» в столичном аэропорту Шереметьево. Как отметил источник “Ъ”, обычно на расследование ЧП в авиации уходят годы, но в данном случае с ним разобрались быстрее, чем с ДТП.

Тем не менее, как стало известно “Ъ”, к моменту предъявления пилоту Денису Евдокимову обвинения в окончательной редакции в нарушении правил полетов или подготовки к ним, повлекшем по неосторожности гибель двух и более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ), следствие успело провести и получить результаты более ста своих экспертиз — 46 медицинских, 41 генетической, а также летных, психолого-лингвистических и других. На днях находящийся под подпиской о невыезде Денис Евдокимов вместе со своим адвокатом Натальей Митусовой были вызваны в здание СКР в Техническом переулке, где их ознакомили с постановлением об окончании основных следственных действий. По данным “Ъ”, в ближайшее время они начнут читать материалы уголовного дела. Потерпевшие с двумя десятками томов уже знакомятся. Причем некоторые из них делать это отказались, сославшись на то, что поездки для чтения в Москву для них слишком дороги.

По версии следствия, 5 мая после взлета в SSJ, следовавший в Мурманск, попала молния, что привело к переходу управления бортом в ручной режим (Direct mode), а также вызвало определенные проблемы со связью у его пилотов. Кстати, в другие SSJ до этого молнии попадали 16 раз, но это не приводило к каким-либо серьезным последствиям, сказано в предварительном отчете МАК. Между тем господин Евдокимов, получив разрешение вернуться в аэропорт, как считают участники расследования, совершил посадку с превышением вертикальной и горизонтальной скоростей, да к тому же с большим углом атаки, что привело к так называемому козлению — подпрыгиванию самолета от ударов о взлетно-посадочную полосу. Во время них подломившаяся стойка шасси пробила топливный бак, что привело к утечке керосина и его возгоранию. Большинство из 41 жертвы катастрофы погибли от отравления угарным газом и ожогов. А ущерб только от одного уничтоженного самолета составил 1,5 млрд руб. Следует отметить, что, по данным МАК, это был всего четвертый случай посадки SSJ в ручном режиме, но предыдущие не привели к каким-либо ЧП. В том же отчете говорится и о шести грубых посадках на таком же типе самолетов, которые не повлекли никаких последствий.

Господин Евдокимов и его адвокат Наталья Митусова с выводами следствия не согласились, утверждая, что самолет при посадке «швыряло из стороны в сторону», так как он не слушался бортовой ручки управления. Господин Евдокимов полагает, что возгорания вообще не должно было произойти, так как при жесткой посадке у SSJ шасси должны были «отскочить в сторону». Корпус самолета, отмечает он, мог выдержать высокую температуру, а пассажиры могли успеть покинуть салон, но этого не произошло из-за открытой двери — приток воздуха усилил огонь.

Адвокат Митусова сообщила “Ъ”, что защита, в свою очередь, ходатайствовала о назначении почти трех десятков экспертиз и исследований, в том числе связанных с защитой самолета от попаданий молний и повреждением стоек шасси, но ей было отказано. Отклонило следствие и ходатайство о возбуждении уголовного дела в отношении участников аварийно-спасательных работ, которые, по версии защиты, появились на месте ЧП с запозданием. В результате, по словам госпожи Митусовой, к уголовной ответственности решили привлечь только пилота, который свою вину не признает. В «Аэрофлоте» от комментариев вчера воздержались.

<https://www.kommersant.ru/doc/4179714#id1743216>

RNS; 2019.12.02; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ПРАВЕ СИЛОВИКОВ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

Президент России **Владимир Путин** подписал закон, разрешающий органам ФСБ, ФСО, МВД, СВР, Росгвардии и ФСИН уничтожать беспилотники при возникновении угрозы безопасности граждан.

Соответствующий документ с печатью канцелярии президента размещен на официальном интернет-портале правовой информации.

Органы ФСИН, МВД, Росгвардии, ФСБ, Службы внешней разведки и ФСО теперь смогут пресекать нахождение беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях защиты жизни, здоровья и имущества граждан, обеспечения проведения неотложных следственных действий, оперативно-розыскных и антитеррористических мероприятий.

Полиция также сможет пресекать полеты нелегальных дронов над местом проведения публичного, массового мероприятия и прилегающей к нему территории.

При обсуждении проекта в Госдуме отмечалось, что в 2018 году, согласно официальным данным Росгвардии, было пресечено 16 попыток нелегальных пролетов беспилотников над важными государственными объектами, которые находятся под охраной войск национальной гвардии. По словам Пискарева, МЧС также фиксирует участвовавшие небезопасные полеты беспилотников, когда возникает реальная угроза для жизни и здоровья людей.

<https://rns.online/transport/Putin-podpisal-zakon-o-prave-silovikov-sbivat-bespilotniki--2019-12-02/>

RNS; 2019.12.02; ПУТИН УТВЕРДИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИЕЙ

Президент России **Владимир Путин** подписал федеральный закон, который разрешает службам транспортной безопасности использовать электрошокеры. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Согласно документу, электрошокеры можно будет использовать для отражения нападения на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, на работников подразделений транспортной безопасности или лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, а также для пресечения сопротивления, оказываемого нарушителем, для задержания лиц, застигнутых при совершении преступления или административного правонарушения.

При этом законом запрещается применять электрошокеры в отношении беременных женщин, детей и инвалидов, если речь не идет о вооруженном сопротивлении или нападении, угрожающем жизни или здоровью работников подразделений транспортной безопасности либо лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Закон вступит в силу через 90 дней со дня его официального опубликования.

<https://rns.online/transport/Putin-utverdil-ispolzovanie-elektroshokerov-transportnoi-politsiei--2019-12-02/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191202/1561859615.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ФОРМУЛУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство РФ утвердило методику расчёта эффективности проектов модернизации транспортной инфраструктуры.

«Мы разработали методику на эту тему, я подписал постановление на днях. Страна у нас очень большая, поэтому современная транспортная инфраструктура для неё критически важна. Нужно реконструировать существующие магистрали, строить новые, естественно, заниматься тоннелями, мостами, расширять сеть ж/д перевозок, модернизировать все транспортные узлы: аэропорты, ж/д вокзалы, автовокзалы и все, что с этим связано. Сама методика устанавливает формулу, которая позволит определять качественные показатели при оценке проектов» - сказал премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на совещании с вице-премьерами в понедельник.

Как отметил первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов, на модернизацию транспортной инфраструктуры до 2024 года будет направлено 7 трлн руб. «Только бюджетных ресурсов - более 3 трлн руб. Поэтому, конечно, вопрос эффективного использования этих денег - наш приоритет, наша работа. Поэтому подготовлена методика, она учитывает как прямые, так и косвенные последствия таких инвестиций», - сказал Силуанов.

«Эта методика как раз направлена на то, чтобы оценить в комплексе все последствия для таких инвестиций. И главное - мы можем ранжировать (проекты - ИФ) в зависимости от вклада той или иной инфраструктуры, соответственно, в рост ВВП, рост занятости, а также социальные эффекты», - добавил глава Минфина.

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-rf-razrabotalo-metodiku-ocenki-proektov-transportnoj-infrastruktury>

ТАСС; 2019.12.03; РЕГИОНЫ ЦФО И ПФО ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ОКОЛО 1300 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Республика Мордовия, Владимирская, Ивановская и Нижегородская области в 2020 году планируют передать в федеральную собственность 17 участков дорог регионального значения общей протяженностью 1279 километров. Об этом ТАСС сообщили в Управлении автомобильной магистрали (Упрдоре) «Москва - Нижний Новгород», в ведение которого перейдут дороги.

Ранее «Российская газета» сообщила о подготовке **Минтранс** РФ проекта постановления правительства о передаче части дорог на маршруте «Золотое кольцо» из региональной в федеральную собственность. По ее данным, в перечень дорог общего пользования федерального значения планируется включить, в частности, трассы «Владимир - Гусь-Хрустальный - Рязань», «Кострома - Иваново», «Тверь - Калязин - Ярославль» и другие.

«В собственность Российской Федерации в 2020 году планируется передать следующие автомобильные дороги, которые являются опорной сетью Ивановской области, Республики Мордовия, Владимирской области и Нижегородской области, обеспечивают транспортное сообщение между субъектами Российской Федерации, связывают федеральные дороги общего пользования», - уточнили ТАСС в Упрдоре «Москва - Нижний Новгород».

Согласно предоставленным данным, Мордовия передаст в федеральную собственность участок дороги от рабочего поселка Комсомольский через Атяшево и Ардатов до границы с Чувашией протяженностью 79 километров. Ивановская область планирует к передаче более 168 километров трассы на участках Иваново - Ярославль, Ростов - Иваново - Нижний Новгород, обходы Шуи и Палеха. Владимирская область передаст в ведение Упрдора четыре участка протяженностью более 299 километров на дорогах Владимир - Муром - Арзамас, Владимир - Гусь-Хрустальный - Тума, Касимов - Муром - Нижний Новгород, а также региональный участок обхода Мурома и моста через Оку.

Нижегородская область также передаст свою часть мостового перехода через Оку с обходом Мурома, а общая протяженность передаваемых Упрдору трасс превысит 732 километра. В этот перечень войдет участок Южного обхода Нижнего Новгорода, участки трасс Нижний Новгород - Шахунья - Киров, Боковая - Воскресенское - Докукино с продолжением до границы с Марий Эл, Урень - Шарья - Никольск - Котлас, Шопша - Иваново - Нижний Новгород, Рязск - Касимов - Муром - Нижний Новгород, Владимир - Муром - Арзамас.

Сейчас на балансе Управления автомобильной магистрали Москва - Нижний Новгород Федерального дорожного агентства находится 1381,16 километров дорог, проходящих по шести субъектам Российской Федерации. Из них больше трети относятся к дорогам первой технической категории. Основной транспортной артерией является трасса М-7 «Волга» со средней интенсивностью движения 86 тыс. автомобилей в сутки.

<https://tass.ru/ekonomika/7248441>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ СОХРАНИТЬ ЛЬГОТЫ В РАМКАХ «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ»

Действующие льготы для граждан России в рамках реализации регуляторной гильотины должны быть сохранены, заявил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**, выступая на расширенном совещании по реформе контрольно-надзорной деятельности.

«В новой системе государственного контроля не должно быть места устаревшим, подчас даже абсурдным требованиям. Мы об этом с вами говорили», - сказал **Медведев**.

«Но я об этом сразу сказал и еще раз хочу повторить: нужно быть максимально аккуратными с теми нормами, где закреплены действующие права, полномочия и льготы, касающиеся граждан... Все эти льготы должны сохраниться», - добавил он.

Он также отметил, что многие акты советского периода существуют в бумажном виде.

«Информация не актуализировалась. Нет единого архива ведомственных актов, поэтому в этой системе тоже нужно внедрять современные технологии. Нужно постараться эту систему цифровизовать, особенно в той части, в которой она останется», - сказал премьер.

Он поручил заинтересованным министерствам и ведомствам подготовить соответствующее поручение.

<https://ria.ru/20191202/1561867329.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.12.03; ТРАНСПОРТ ТРАНСПОРТУ РУБЛЬ ВЫКЛЮЕТ; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ВЫСТРАИВАЮТ В ОЧЕРЕДЬ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ

Все проекты транспортной части комплексного плана развития магистральной инфраструктуры (так называемого «13-го нацпроекта») в следующем году пройдут

оценку их социально-экономического эффекта. Методика такой оценки опубликована 2 декабря правительством. Предполагается, что единый подход к измерению полезности проектов позволит ранжировать их по вкладу в экономику и выбирать для господдержки наиболее эффективные. Что ждет инвесторов недостаточно эффективных проектов, пока неясно — этот вопрос, видимо, будет решаться уже при разработке порядка проведения оценки.

Белый дом утвердил единую методику оценки социально-экономического эффекта от реализации транспортных проектов. Как следует из опубликованного вчера постановления правительства, речь идет об инфраструктуре, которую планируется строить или реконструировать с привлечением бюджетных средств или госгарантий. Необходимость введения методики объясняется огромным объемом вложений в инфраструктуру — транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (он, напомним, имеет статус **нацпроекта**) потребует вложения 6,3 трлн руб. до 2024 года — и 3 трлн руб. из этих средств придутся на бюджет.

Другая причина появления методики — отсутствие единых подходов к анализу эффекта от реализации таких проектов. Это мешает их ранжировать для принятия решений о возможной господдержке. «Для разных проектов ведомства и госкорпорации применяли различные методики оценки, каждый — свою, не было единого стандарта, поэтому невозможно было сравнить один оцененный проект с другим и выбрать тот, где эффект больше», — пояснил “Ъ” глава Минэкономики Максим Орешкин.

Теперь оценивать эффект от реализации транспортных проектов будет Минэкономики.

Новая методика, как отметил вчера первый вице-премьер — министр финансов Антон Силуанов, оценивает прямые и косвенные последствия вложений. Учитываться будут эффекты от самого строительства объекта, от его эксплуатации, от ликвидации инфраструктурных ограничений, от экономии времени в пути для пассажиров и грузов, от повышения безопасности, а также агломерационный эффект (предполагает повышение экономической активности в связи с расширением рынков сбыта и труда). По всем этим показателям методика предусматривает формулы расчета монетизации — (например, экономии времени в пути — предполагается, что его высвобожденная часть будет использована для осуществления экономической деятельности). Учитываются также оценка налоговых поступлений и расходов бюджетной системы при предоставлении госгарантий. В результате анализа для каждого инфраструктурного проекта будет рассчитан социально-экономический эффект, основанный на двух ключевых показателях: прирост ВВП и бюджетный эффект (сальдо прироста отчислений в бюджетную систему и размера господдержки).

В правительстве предполагают, что такой набор данных позволит оценить эффективность реализации проектов — а исходя из этого, они будут ранжироваться по величине предполагаемого эффекта. Соответственно, государство сможет выбрать наиболее эффективные для оказания господдержки — Антон Силуанов ждет повышения качества бюджетных вложений в инфраструктуру.

По словам Максима Орешкина, такую оценку в тестовом порядке уже прошли более десятка проектов, предусматривающих строительство дорог и аэропортов. В течение следующего года все транспортные проекты комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в том числе и с привлечением инвестиций госкомпаний и регионов) пройдут оценку по новой методике. По итогам, как отмечается в постановлении правительства, Минэкономики должно представить в Белый дом доклад о результатах работы. Как выставленные чиновниками оценки скажутся на проектах с недостаточной эффективностью, из постановления непонятно. Видимо, этот вопрос будут решать уже при разработке порядка проведения оценки — подготовить такой документ Минэкономики должно в течение трех месяцев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4179677>

ТАСС; 2019.12.02; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 97% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Российские регионы выполнили более 97% ремонтных работ, запланированных на 2019 год в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщили в пресс-службе **Минтранса** РФ.

«Устройство верхних слоев дорожной одежды завершено на 97%, уложено 124 млн кв. метров покрытия из плановых 128 млн. Площадь отремонтированных дорог превышает площадь 80 тыс. хоккейных площадок», - говорится в сообщении министерства.

Отмечается, что в нормативное состояние приводят как региональные трассы, так и городские магистрали - работы выполняются более чем на 6,6 тыс. объектов, ввод которых запланирован в текущем году.

При этом в **Минтрансе** уточнили, что доля контрактов жизненного цикла, предусматривающих не только ремонт, но и содержание дорог, составляет 10,8% от общего числа госконтрактов. Ранее премьер-министр РФ давал соответствующее поручение: довести к концу 2019 года долю контрактов на принципах жизненного цикла до 10%.

Кроме того, доля контрактов с использованием новых технологий сегодня составляет 43,8% при плановом значении в 10%. Как отмечал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министерство уже создало прототип реестра новых и наилучших технологий и материалов в дорожном строительстве. В планах министерства до конца 2019 года увеличить количество инноваций в реестре с 30 до 200.

«Среди регионов-лидеров по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона - Белгородская, Самарская, Пензенская, Томская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, Удмуртская и Чеченская Республики. Всего работы завершены или находятся на финальной стадии в 70 субъектах», - отметили в **Минтрансе**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnyye-proekty/rossijskie-regiony-vypolnili-bolee-97-rabot-po-doroznomu-nacproektu>

ТАСС; 2019.12.02; «АВТОДОР»: СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РФ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 17,8%

Смертность на платных дорогах, находящихся в управлении госкомпании «Автодор», за 11 месяцев 2019 года снизилась на 17,8%, а количество ДТП - на 7,4%. Об этом говорится в сообщении госкомпании.

«За 11 месяцев 2019 года количество аварий на дорожной сети Государственной компании «Автодор» уменьшилось на 7,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Принятые дорожниками меры позволили также снизить тяжесть последствий ДТП: количество пострадавших сократилось на 5,3%, погибших - на 17,8%», - сообщили в пресс-службе «Автодора».

При этом в госкомпании уточнили, что в 2019 году в рамках программы по ремонту и капитальному ремонту было отремонтировано 391,7 км дорог, что на 40 км больше запланированного. «Теперь 81,5% сети от общей протяженности автомобильных дорог государственной компании соответствуют нормативам», - уточнили в пресс-службе.

Кроме того в «Автодоре» напомнили, что на платных автодорогах госкомпании круглосуточно дежурят аварийные комиссары, которые оказывают автомобилистам не только техническую поддержку, но и первую медицинскую помощь.

ГК «Автодор» занимается созданием и развитием опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, также привлекает внебюджетные инвестиции и развивает объекты дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 «Москва - Санкт-Петербург».

«Автодор» также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/smertnost-na-platnyh-trassah-v-rf-za-11-mesacev-snizilas-na-178>

ТАСС; 2019.12.02; В ГИБДД СООБЩИЛИ О СНИЖЕНИИ УРОВНЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП ПОЧТИ НА 9,5% В 2019 ГОДУ

Госавтоинспекция РФ скорректировала данные, отметив, что в этом году происходит снижение уровня смертности на дорогах страны почти на 9,5%. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ГИБДД.

«В настоящее время общая статистика смертности в ДТП снижается, но на нее оказывают влияние резонансные дорожно-транспортные происшествия, как в Забайкалье. ГИБДД уделяет пристальное внимание основным факторам риска, способным привести к возникновению ДТП», - сказал собеседник агентства.

По его словам, всего за 10 месяцев этого года произошло снижение количества погибших на дорогах страны на 9,4%, а ДТП с пострадавшими и погибшими уменьшилось на 3,5%. В понедельник замглавы ГИБДД Олег Понарьин сообщил, что может произойти рост оперативных данных, так как статистика аварийности корректируется в течение 30 суток после ДТП.

Как подчеркнул ранее глава Госавтоинспекции Михаил Черников, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» направлен на сокращение числа погибших на дорогах страны к 2024 году в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом. Таким образом, так называемый социальный риск через шесть лет не должен превышать 4 погибших на 100 тыс. населения.

Рейсовый автобус Сретенск - Чита 1 декабря упал с моста на замершую реку Куэнга в 60 км от города Сретенска. Погибли 19 человек, пострадали более 20 человек.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-gibdd-soobsili-o-snizanii-urovna-smernosti-v-dtp-pocti-na-95-v-2019-godu>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; ВЛАСТИ КРЫМА ПОКА НЕ ВИДЯТ НЕОБХОДИМОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ

Крым нуждается в ремонте существующих дорог, необходимости строить платные трассы нет, сказал РИА Новости министр транспорта республики Сергей Карпов.

«Необходимость платных дорог диктует потребность рынка, возможность реализации за счет инвестиционных соглашений, когда есть возврат (затраченных средств – ред.). Крым пока очень нуждается в восстановлении дорожной сети, приведении ее в нормативное состояние, в том числе в отношении искусственных сооружений. Мы, конечно, смотрим в будущее, но пока это преждевременно», - заявил Карпов.

В рамках проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) власти региона планируют увеличить долю нормативных дорог с существующих 21 до 38% к 2024 году, при дополнительном финансировании доля качественных дорог увеличится до 55%, отметил крымский министр.

Кроме капитального ремонта региональных трасс, в Крыму строится федеральная трасса «Таврида», которая соединит Керчь с Симферополем и Севастополем. Общая протяженность трассы — 250,7 километра, пропускная способность — до 40 тысяч автомобилей в сутки. Полная стоимость строительства «Тавриды» определена на уровне 149,3 миллиарда рублей. Дорога будет бесплатной для всех автомобилей и автобусов, строительство должно завершиться к концу 2020 года.

<https://ria.ru/20191202/1561872210.html>

ТАСС; 2019.12.02; В ЯКУТСКЕ БЛАГОДАря НАЦПРОЕКТУ ПОСТРОЯТ ВТРОЕ БОЛЬШЕ АВТОДОРОГ ДО КОНЦА ГОДА

Власти Якутска в 2019 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** построят 25,8 км городских дорог. Это в три раза больше обычных показателей, сообщила в интервью ТАСС глава города Сардана Авксентьева.

«До конца года на территории городского округа будет построено 25,8 км дорог. Для примера, в последние годы в Якутске строили в среднем по 6-8 км. Асфальтовые работы завершены в начале ноября, проводится приемка выполненных по контрактам работ - это 16 улиц и дорог, три моста», - сказала Авксентьева.

Кроме того, при прокладке новых дорог в городе заменили все газо- и водопроводы, канализацию, другие сети, которые находились под строящимися дорогами. «Это сделано, чтобы в следующем году местные коммунальщики не начали долбить новый асфальт для замены прогнивших труб», - пояснила мэр.

По ее словам, контроль за дорожными работами в этом году был массовым - со стороны мэрии, общественных организаций, Общероссийского народного фронта, равнодушных горожан. «Последние объекты завершали поздней осенью, в небольшой минус, даже при снеге. В этих условиях контроль еще больше ужесточили, последние метры асфальтирования буквально снимали на видео, журналистов приглашали, блогеров, чтобы они сами посмотрели, и ни у кого не возникало вопросов по соблюдению технологии. Отдельные дефекты - да, выявили, в следующем году подрядчик сможет устранить их по гарантии», - добавила она.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-akutske-blagodara-nacproektu-postroat-vtroe-bolse-avtodorog-do-konca-goda>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; СТРОЙКОМПАНИИ ПРОИГРАЛИ В СУДЕ СПОР С ФАС О ДОРОЖНОМ КАРТЕЛЕ В ДАГЕСТАНЕ НА 7 МЛРД РУБ.

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил в силе решение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России, уличившей АО «Мостоотряд-99», ООО «Дорстройотряд-99», ООО «НПО «Дормост» (все - Дагестан) и ООО «Бурбау» (Москва) виновными в заключении и реализации антиконкурентного соглашения, сообщается на сайте антимонопольной службы.

В ноябре 2018 года ФАС признала компании виновными в поддержании цен на торгах на оказание услуг по строительству, ремонту, реконструкции, содержанию дорог и мостов и ряду других работ в Дагестане в 2015-2018 годах. Общий доход картеля составил более 7 млрд рублей.

За данное нарушение участники антиконкурентного соглашения привлечены к административной ответственности. Общая сумма штрафов составила более 223 млн рублей.

Не согласившись с решением ФАС, НПО «Дормост» в феврале 2019 года обратилось с иском в Арбитражный суд Москвы. Остальные компании были привлечены к делу в качестве третьих лиц. Вместе с тем, суд первой инстанции в июле подтвердил факт нарушения антимонопольного законодательства.

В августе НПО «Дормост» подало апелляционную жалобу.

«Декартелизация сферы строительства и ремонта дорог на сегодняшний день является одним из важных направлений деятельности не только ФАС России, но и правоохранительных органов. Действиям лиц, виновных в заключении антиконкурентного соглашения на торгах по строительству дорог в Республике Дагестан, будет дана и уголовно-правовая оценка в рамках возбужденного уголовного дела», - отметил начальник управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев, слова которого приводятся в пресс-релизе.

В сообщении отмечается, что по материалам антимонопольного дела возбуждено уголовное дело по факту заключения антиконкурентного соглашения. Уголовное расследование продолжается.

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.03; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНОЕ ОКНО ДЛЯ ИМПОРТЕРОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ; ПОКА ЕГО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ТОЛЬКО ДЛЯ ЭКСПОРТЕРОВ

Минэкономразвития предлагает обеспечить доступ к единой цифровой платформе обмена данными (единое окно) импортерам и компаниям, грузы которых пересекают Россию транзитом. Варианты запуска такой системы министерство обсуждало в конце октября на заседании комитета по **нацпроекту** международной торговли. К февралю 2020 г. Минэкономразвития должно представить согласованный план запуска новой платформы. «Ведомости» ознакомились с копиями материалов, подготовленных к заседанию (представитель министерства подтвердил подлинность документов и решение комитета).

Система единого окна позволяет один раз предоставить в одинаковой форме данные и документы, которые затем будут многократно использоваться разными контролерами. Создать его власти хотели еще в 2014 г. Но с тех пор прошло пять лет, а вопрос так и не решен, говорит директор клуба «Россия – ОЭСР ВАВТ» Александра Коваль.

Информационные системы разных ведомств разрозненны, нет единого формата оформления документов, признает представитель Минэкономразвития. Компаниям приходится обращаться в каждый орган отдельно и готовить для каждого свои документы, подтверждает старший научный сотрудник РАНХиГС Галина Баландина. Существует около 70 разных форм, которые экспортер должен заполнять, рассказывает старший вице-президент РЭЦа Олег Енин: например, для получения транспортной субсидии экспортер собирает до 50 кг документов и все это везут в центр грузовиками.

Частично РЭЦ хочет решить проблему, создав механизм «одного окна». Он должен быть запущен в ноябре 2020 г., но только для экспортеров. С помощью системы они смогут подтверждать нулевую ставку НДС, проходить валютный и таможенный контроль. С 2021 г. к доступным сервисам добавят лицензирование, сертификацию, получение различных документов и др. Нужно распространить такой механизм и на импортеров, а также транзит, призывает Баландина.

Это и предполагает сделать Минэкономразвития. Кто станет оператором создаваемого единого окна, будет решено после согласования специальной модели – государственной (тогда оператором станет госорган) или корпоративной (тогда оператором будет государственная или частная компания). Бумажные документы, личное присутствие и предоставление одних и тех же бумаг будет исключено, говорит представитель Минэкономразвития.

Предложения министерства о распространении единого окна на всех участников обсуждаются, лаконичен Енин. Пилот системы единого окна можно сделать и на базе платформы РЭЦа, говорит представитель Минэкономразвития.

Пока некоторые ведомства работают над упрощением условий для бизнеса сами. Например, Федеральная таможенная служба (ФТС) уже обменивается информацией с ведомствами. Чаще всего с **Ространснадзором** и Росаккредитацией, рассказывает представитель службы. Через электронные системы можно подавать декларации, отслеживать выданные разрешительные документы, ограничения на ввозимые товары. Некоторые документы – например, уведомления о задолженности – с 2019 г. можно направлять только в электронном виде, говорит представитель ФТС. И если раньше паспорт сделки нужно было отдельно согласовывать сначала с ЦБ, а потом с ФТС, то теперь регулятор и контролер регулируют все между собой сами, дополняет Баландина.

Есть ведомства, которые работают только с бумагой, говорит президент группы «Континент» Станислав Тен, такие документы согласовывают долго, что особенно критично для скоропортящихся продуктов. Из-за этого приходится планировать экспортные поставки примерно за полгода, отмечает он. Подготовка документов во многом зависит от того, каким транспортом будут перевозиться грузы, под какой контроль последние попадают, подчеркивает директор по взаимодействию с госорганами ОТЛК ЕРА (транспортно-логистическая компания) Лариса Коршунова. Для каждого **пункта пропуска** есть свое время прохождения – продукция оформляется без задержек, настаивает представитель Россельхознадзора. Но экспортерам элементарно постоянно приходится дублировать сведения о себе – адрес, телефон, ИНН и др., говорит Коваль. В ЕС проблему дублирования решили, создав систему регистрации и идентификации экономических операторов, рассказывает она.

Когда будет создана единая система, будет проще выявить, какие функции и документы дублируются, говорит представитель Минэкономразвития. Система поможет и малому бизнесу, которому сложнее всех изучать все правила, отмечает Баландина.

Но механизм единого окна нужно еще хорошо проработать, говорит председатель совета директоров Global Rus Trade Анна Нестерова: например, бывают случаи, когда по вине логистической компании задерживается скоропортящийся товар, а потом начинаются выяснения, кто будет возмещать убытки, важно, чтобы платформа избавила рынок от недобросовестных партнеров.

Оценивать, насколько эффективно заработает система, Минэкономразвития предлагает в том числе с помощью рейтинга Doing Business, который рассчитывает Всемирный банк. К 2024 г. издержки компаний при прохождении границы должны сократиться: при экспорте – с 48 до 24 часов, а также с \$465 за одну поставку до \$250, при импорте – с 29 до 24 часов, с \$465 до \$250, говорится в подготовленном Минэкономразвития плане трансформации делового климата.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/02/817679-minekonomrazvitiya-sozdat>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; АНТОН АЛИХАНОВ: ПЛАНЫ ЗАХВАТА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОВОЛЬНО СМЕШНЫ

Рассуждения о возможном конфликте в Прибалтике и планах захвата Калининградской области довольно смешны, а эта кампания имеет своих бенефициаров – военно-промышленный комплекс блока НАТО, уверен губернатор Антон Алиханов. В интервью РИА Новости он рассказал об отношениях области с соседними Польшей и Литвой, а также о реализации ключевых проектов в регионе, первых результатах введения электронных виз, судьбе велодорожки на Куршской косе и планах по использованию стадиона, принимавшего матчи чемпионата мира по футболу.

— Антон Андреевич, перед недавним расширенным заседанием президиума Госсовета по вопросам здравоохранения губернаторы практиковались оказывать первую помощь. Вы практиковались или и так умеете?

— Самое важное, что губернаторы, когда проводили непрямой массаж сердца, узнали, что можно не бояться ломать ребра и что обычно их всегда и ломают врачи, которые оказывают первую помощь. Ничего страшного в этом нет, главное – запустить сердце и спасти жизнь. Это было в новом стиле для президиума Госсовета, но, честно вам скажу, из практических активностей это было все.

А Госсовет и подготовка к нему были достаточно напряженными, и тема очень сложная, волнующая всех граждан страны. Но, как мне кажется, мы сумели найти много компромиссов, вышли на хорошие решения, которые позитивно скажутся на развитии медицины в ближайшие годы. Ключевое решение президента — увеличение на 550 миллиардов рублей расходов на модернизацию первичного здравоохранения.

— У вас также была встреча с президентом Владимиром **Путиным**. Можете рассказать подробности встречи?

— Конечно, и президенту мы всегда говорим спасибо за внимание, которое он уделяет региону, и отдельно отмечу поддержку первого заместителя председателя правительства — министра финансов Антона Германовича Силуанова и министерства экономического развития. Мы нашли решения по целому ряду вопросов.

У нас было опасение из-за сокращения объема субсидий на поддержку рынка труда: мы должны были получить уменьшение почти на три миллиарда рублей в этом году. Но Минфин детально с нами разобрал ситуацию, и мы в рамках поправок ко второму чтению бюджета в Госдуме смогли эти деньги восстановить.

— То есть вопрос решен?

— Да, решен этот вопрос. Вторая история, которая также касалась министерства финансов, но уже с точки зрения Федеральной таможенной службы, это так называемая проблема отходов. Получалась ситуация, когда таможня трактовала любой продукт, изготовленный из отходов, как импортный, соответственно, наши предприниматели вынуждены были оплачивать таможенные пошлины. Сейчас мы получили административное решение, которое в ближайшее время будет доведено, я надеюсь, до ФТС, и наш бизнес снимет с себя оковы дополнительных административных барьеров. И это тоже произошло благодаря решению президента.

Есть еще такой существенный вопрос, как транспортная проблема транзита через другие государства. Мы вместе с **Минтрансом**, РЖД, Росморпортом работаем, пытаемся снизить дополнительные издержки предпринимателей, которые везут свои товары с основной территории России и потом, например, экспортируют их.

Обсуждали реконструкцию морского канала в Калининграде. Она существенно повысит экспортный потенциал региона. Министерство сельского хозяйства в рамках **нацпроекта** поставило перед нами задачу удвоить объем экспорта — в 2024 году Калининградская область должна показать 2,2 миллиарда долларов экспорта. Это очень большой объем, который без существенных изменений в плане инфраструктуры порта достаточно сложно будет достичь. Работаем с **Минтрансом** и частными инвесторами над тем, чтобы упаковать этот проект в какую-то концессию. Но понимаем, что без федерального бюджета тоже не обойтись. Предложим обсудить этот проект на ближайшем заседании правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Калининградской области, которую возглавляет премьер-министр **Дмитрий Медведев**.

— Проект велодорожки в нацпарке «Куршская коса» также привлек внимание президента. Директор нацпарка говорил, что проект оценивается примерно в 451 миллион рублей, длина дорожки – 41 километр. Почему так дорого? Сложный проект?

— Знаете, чем дальше мы его обсуждаем, тем дороже он будет становиться. Даже не по той причине, о которой президент говорил, про бельков достаточно наглядный пример, а из-за инфляционных процессов. Это действительно недешевый объект, но там уникальное покрытие, которое повторяет рельеф, она длинная, широкая, качественная. На наш взгляд, она, конечно, нужна. Мы ее давно сами начали бы делать, но это национальный парк, федеральная земля. Отмечу, что просека, по которой она пройдет, уже готова. Мы проводили мероприятия в рамках энергобезопасности — три поселка на косе раньше питались электричеством со стороны Литвы. Мы вырубili небольшую просеку, сделали кабель. По этой трассе, если можно так сказать, пройдет и велодорожка.

К тому же у нас есть программа приграничного сотрудничества Россия – Польша, в рамках которой мы строим велодорожку от Куршской косы до Балтийской косы. Поэтому, на наш взгляд, было бы логично и на косе сделать эту велодорожку, получится большой трансграничный веломаршрут. С точки зрения туризма это хороший проект.

— Историю про бельков вспомнили. А у вас бывали случаи, когда 30 миллионов превращались в 3 миллиарда? И что вы тогда делали?

— Нет, таких историй у нас не было. Но тенденция к постоянному раздуванию бюджетов всегда прослеживается. Здесь очень важно качественно проектировать. Ты занимаешься стройкой, провел конкурс на проектирование, тебе подготовили проект. Я не строитель, мне сложно оценить качество проекта, но ошибки бывают. Или госэкспертиза что-нибудь порежет, а строить без этого вида работ невозможно. И приходится что-то придумывать. Здесь я не одинок, мы со многими губернаторами и Минстром сейчас поднимаем этот вопрос, в том числе на совещаниях в правительстве, просим разрешить объединять торги по проектированию и строительству. Когда тот, кто строит, еще и проектирует, он делает хороший проект. А когда эти вещи разделены, проектанты могут безалаберно к этому отнестись. Мы надеемся, что предложение по возможности объединять проекты и строительно-монтажные работы вернется в законодательство и мы эту проблему сможем решить.

— Во время обсуждения велодорожки **Владимир Путин** показал директору нацпарка кулак, позже пресс-секретарь президента **Дмитрий Песков** назвал это чудесно сформулированной рекомендацией. А у вас есть способ формулировать рекомендации?

— Хочу отметить, что **Владимир Владимирович** улыбался, когда показывал кулак, поэтому, думаю, это такая добрая, с юмором данная рекомендация. Знаю, как **Владимир Владимирович** может одним взглядом сигналы посылать, и думаю, что директору нацпарка сильно повезло. Ничего страшного с ним не случилось и не случится, если проект останется в тех параметрах, что были заявлены.

— Директор теперь достаточно мотивирован, чтобы остаться в параметрах?

— Думаю, теперь да. Теперь уже никуда не деться.

— Продолжая тему Куршской косы, что вы думаете о недавней истории с поисками клада, который закопали ведущие программы «Орел и решка»? Они должны были подумать, прежде чем устраивать это?

— Да, должны были. Насколько я понимаю, съемки детально были обговорены с руководством парка, им все объяснили, как они могут и как не могут снимать. Там есть места, на которые заходить просто нельзя. Но, я так понимаю, они закопали клад без уведомления руководства парка, и, к сожалению, отдельные кладоискатели сильно там наследили. Ничего хорошего в этом не вижу, надо было, конечно, это согласовать. К сожалению, видимо, авторы программы не понимали, какой ущерб могут нанести этими действиями, потом мы долго все это будем восстанавливать. Хорошо, что это можно восстановить.

— Один из глобальных региональных проектов — Приморское кольцо. Какие есть решения по продолжению строительства? Когда может быть реализована идея объединения всех приморских городов региона в кольцо? И идет ли реконструкция Северного обхода Калининграда?

— Первую часть Северного обхода мы в этом году заканчиваем. Я президенту докладывал об этом. Он еще в 2017 году дал поручение выделить средства, почти восемь миллиардов рублей, сейчас заканчиваем первый этап Северного обхода. В следующем году начнем строительство второго этапа. Это тоже было одно из моих обращений к **Владимиру Путину** — по поводу софинансирования строительства. Он эту идею поддержал, и мы будем продолжать работу.

Что касается большого проекта, Приморского кольца, то глава государства в том же 2017 году поручил мне обновить проектно-сметную документацию и это поручение выполнено. Мы обновили проектно-сметную документацию на участок от Светлогорска до Балтийска. И есть поручение президента изыскать ресурсы уже на его строительство. Регион законтрактовал подготовку проектно-сметной документации на участок от Янтарного до Балтийска (готовность осенью 2020 года) и проектно-сметной документации на участок от Балтийска до Калининграда (готовность весной 2021 года)

— А как идут дела с мостом через Калининградский залив?

— Мост через Калининградский залив — это логическое завершение Приморского кольца и завершение Окружной дороги Калининграда. Мы заключили концессионное соглашение на Петербургском международном экономическом форуме в этом году, сейчас ведем переговоры с федеральными властями. Аналитический центр при правительстве РФ выдал положительное заключение на этот проект. Мы хотели бы включиться либо в магистральный план, либо в другие проекты, которые позволят софинансировать его из федерального бюджета. По финансовым параметрам проект достойно выглядит. Конечно, все будет зависеть от решения **Минтранса** и правительства России. Но в любом случае мы будем проектировать этот объект уже в 2020 году и я думаю, за счет того, что в следующем году будет готов проект, еще сильнее вырастут шансы на получение федерального софинансирования.

— Как в целом вы сейчас оцениваете отношения с соседями?

— Здесь особые иллюзии питать сложно. Мы видим, к сожалению, замороженные контакты со стороны Литвы. Очень бы хотели вернуть их и постоянно выражаем готовность к этому. И считаем, что есть чем заниматься. Например, в настоящий момент у нас заканчивается реконструкция **пункта пропуска** Дубки рядом с городом Советск. Там по межправительственному соглашению российской стороной построен мост через реку Неман, но до сих пор нет соглашения по его эксплуатации. Осталось меньше полугода до окончания сдачи **пункта пропуска** с нашей стороны, потому что литовцы были готовы раньше. Мы достраиваем свою инфраструктуру, и я надеюсь, что за это время хватит сил вместе с коллегами из Литвы подготовить и подписать межправительственное соглашение по эксплуатации этого большого комплекса, который призван существенно улучшить ситуацию как с грузовым, так и с пассажирским транзитом.

У нас есть хорошее подспорье — это программы приграничного сотрудничества Россия – Литва и Россия – Польша, там хорошие совместные российские и европейские бюджеты. Экологические проекты реализуются, туристические проекты. Мы поддерживаем тесные связи практического толка на межмуниципальном, межрегиональном уровнях. Соседи у нас хорошие, и у них есть что заимствовать. Ну, и они к нам приезжают. Литовцы, например, благодаря электронным визам, ходят теперь к нам в магазины, в аптеки. Мы чувствуем, что они видят, что мы такие же люди, мы открыты и готовы взаимодействовать, радушные, добрые, поэтому я очень надеюсь, что контакты на низовом уровне будут способствовать таянию льдов.

<https://ria.ru/20191202/1561752966.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191202/1561834522.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.03; ВАМ ШАШЕЧКИ ИЛИ ВЪЕХАТЬ; ГИБДД ФИКСИРУЕТ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ РОСТ ЧИСЛА ДТП С ТАКСИ

Аварийность с участием машин такси растет угрожающими темпами: в России за десять месяцев число ДТП выросло на 60% по сравнению с тем же периодом прошлого года, в Москве — на 70%. Основная причина — в усталости таксистов, вынужденных работать по 12–14 часов из-за низких тарифов, установленных интернет-агрегаторами, уверены независимые эксперты. Компании предлагают решить проблему установкой камер по отслеживанию состояния водителей и электронными путевыми листами. Аварийность должна снизиться после принятия нового «закона о такси», но сроки его принятия неизвестны.

Свежую статистику аварийности обнародовал начальник организационно-аналитического управления ГИБДД РФ Сергей Рыжов в ходе семинара по безопасности движения (проходит на этой неделе в Москве). За десять месяцев 2019 года число ДТП с участием

такси выросло на 60% (всего произошло 2,7 тыс. аварий), число погибших — на 41% (110 человек), раненых — на 63,9% (3,66 тыс.). «Наибольший вклад дают нарушения, связанные с желанием быстро проехать и доставить клиента,— пояснил господин Рыжов.— Это несоблюдение очередности проезда перекрестка, неправильный выбор дистанции, нарушение правила проезда переходов, неправильные перестроения». В Москве ситуация еще хуже: по данным столичного департамента транспорта, за десять месяцев аварийность с такси выросла на 70%, превысив 1,3 тыс. ДТП. Общее число аварий в РФ, напомним, снижается: по итогам десяти месяцев произошло более 133,2 тыс. аварий (–3,5% к прошлому году).

Московские власти, выяснил “Ъ”, направили в Госдуму «ряд предложений» для исправления ситуации: в частности, предложено ввести обязательное наличие российских прав для водителей такси, заложив эту норму в новой редакции «закона о такси» (изменения в 69-ФЗ).

Документ, напомним, принят в первом чтении еще в 2018 году и с тех пор дорабатывается. Сейчас законопроект направлен в государственно-правовое управление президента, рассказал “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов.

«Ситуацию с аварийностью сразу не исправишь, у нас огромная страна — 30% работающих в такси людей никто не проверяет,— говорит господин Ефимов.— Методы контроля в законе мы закладываем, также будет введен минимальный стаж для работы в такси — три года — и обязательные российские права». Сроков принятия законопроекта депутат не назвал, отметив, что в этом году этого «точно не произойдет».

Нужно делать ставку на цифровые средства контроля водителей, заявил директор по развитию бизнеса «Яндекс.Такси» Алексей Федотов, выступая на семинаре по безопасности движения. Он, в частности, привел в пример камеры в салонах такси для контроля уровня усталости водителей, а также системы ограничения приема заказов при переработках. Кроме того, компания вместе с **Минтрансом** разрабатывает систему электронных путевых листов, которые позволят проводить дистанционные медосмотры водителей перед выходом на линию. Пилотный проект по тестированию системы запустят в 2020 году, подтвердил представитель **Минтранса** Владимир Луговенко.

Основная причина аварийности с участием такси — низкие тарифы, которые заставляют водителей работать без отдыха, уверен координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов (в рамках эксперимента по изучению рынка такси сам работает таксистом). «Вчера я вез пассажира 40 минут и заработал всего 220 руб., это фактически благотворительность,— рассказал он “Ъ”.— Чтобы заработать в сутки «чистыми» хотя бы 1,5 тыс. руб., отдав большую часть выручки за аренду машины, в Москве нужно работать 12–14 часов каждый день. В результате водители за рулем устают и представляют опасность для окружающих».

Низкие тарифы — результат «доминирующего положения агрегаторов заказов и их конкуренции между собой», отмечает господин Шкуматов.

«Водитель не участвует в ценообразовании»,— говорит он. В результате из такси уходят «местные», их место занимают мигранты с низкими навыками вождения, плохо знающие город, поясняет эксперт. Высокую аварийность провоцируют низкие тарифы, «засилие мигрантов», подтверждает член общественного совета при **Минтрансе** России Андрей Попков. В сети уже появилась информация о забастовке таксистов, которая начнется на днях в разных городах в знак протеста против действия агрегаторов и действующих тарифов. «По сути, она уже началась: водители отказываются брать заказы»,— говорит господин Попков. Сегодня в Петербурге Ассоциация профессиональных водителей такси проведет согласованный митинг против сложившейся ситуации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4179622>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; МЕДВЕДЕВ ПРОДЛИЛ ПРАВИЛА ВВОЗА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОДДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ ГЛОНАСС

Правительство продлило правила ввоза из-за границы подержанных автомобилей через таможи Дальнего Востока, согласно которым машины с правым рулем не нужно оснащать системой экстренного вызова при аварии «ЭРА-ГЛОНАСС».

«Меня просил Юрий Петрович (вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев - ИФ), мы подготовили временный порядок. Но временное часто продолжается дольше, чем, наверное, это надо было бы. Но тем не менее, поскольку проблема до сих пор не решена, хочу известить, что подписал это уже не временный даже порядок, а распоряжение целое правительства о том, чтобы установить правила ввоза на территорию России бывших в употреблении транспортных средств жителями ДФО», - сказал **Медведев** на совещании с вице-премьерами в понедельник.

«Но мы должны понимать, что в конечном счете потом с этим всем делать. Я посмотрел, ко мне в социальных сетях обращались, говорили, что все склады уже заполнены, и что это насущная проблема. Такое решение принято. Срок действия этого распоряжения 1 год с момента подписания. Просил бы меня держать в курсе и информировать, что мы всё-таки собираемся делать. Потому что бесконечно это продлевать наверное неправильно, надо принимать какие-то меры для решения той задачи, которую мы с вами обсуждали, когда находились во Владивостоке», - добавил он.

Согласно техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который действует с 2017 года, на все вновь выпускаемые, а также ввозимые в Россию из-за рубежа автомобили должна устанавливаться система «ЭРА-ГЛОНАСС». Чтобы таможня могла поставить ввозимые в Россию подержанные машины на учет, для них был разработан временный порядок действий.

22 ноября 2018 года правительство РФ ввело мораторий на установку «ЭРА-ГЛОНАСС» для жителей ДФО, но только на один год. Решение о введении временного порядка в 2018 году глава правительства **Дмитрий Медведев** принял после встречи с Трутневым.

В середине октября текущего года Трутнев заявлял о намерении правительства РФ продлить еще на год действие временного порядка ввоза иномарок на Дальний Восток. По его словам, об этом неоднократно просили жители макрорегиона, поскольку автомобили с правым рулем «по-прежнему популярны в дальневосточных регионах, а систему «ЭРА-ГЛОНАСС» нужно под такой тип машин доработать».

Ввести на территорию России автомобиль без устройства вызова экстренных служб могут жители Дальнего Востока либо те, кто переезжает в регион на постоянное место жительства. В течение года можно ввезти один подержанный автомобиль.

ТАСС; 2019.12.02; ВЛАСТИ КУЗБАССА НАМЕРЕНЫ ОТМЕНИТЬ НАЛОГ НА ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ

Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев вынес на рассмотрение Законодательного собрания региона инициативу об освобождении от транспортного налога владельцев автомобилей с электродвигателями, чтобы таким образом поддержать переход населения на экологичный вид транспорта. Налоговую льготу планируется ввести на пять лет, сообщил в понедельник на своей официальной странице в Instagram губернатор Сергей Цивилев.

«Электрические автомобили - это самый экологичный вид транспорта, но на сегодняшний день в Кузбассе их всего 64. Чем больше людей пересядут на электрические машины, тем меньше вредных выбросов будет в городах. Поэтому мы решили освободить всех владельцев электромобилей от уплаты транспортного налога на пять лет», - написал Цивилев.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе администрации региона, парламент Кузбасса рассмотрит данную законодательную инициативу на ближайшей сессии, которая состоится 11 декабря. Планируется, что налоговые льготы начнут действовать с 1 января

2019 года, чтобы уже в 2020 году владельцы электротранспорта в регионе могли не платить налог. От уплаты транспортного налога должны быть освобождены как физические, так и юридические лица вне зависимости от мощности двигателей их электромобилей и количества находящихся в собственности транспортных средств.

<https://tass.ru/sibir-news/7245167>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.12.02; ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В БАШКИРИИ ОБЯЖУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕРМИНАЛЫ ДЛЯ ОПЛАТЫ

В Республике Башкортостан частных перевозчиков собираются обязать использовать в салонах терминалы для оплаты проезда. Вопрос рассмотрели на оперативном совещании в правительстве республики в понедельник, 2 декабря.

«Мы нашими административными методами поддавливаем наших частных перевозчиков, чтобы они всё же принимали безналичную оплату. Федеральный закон начнет работать в плане санкций с 1 июля 2020 года», — цитирует ИА «Башинформ» главу Башкирии Радия Хабирова.

На сегодняшний день 99% частных перевозчиков в республике не используют в том или ином виде кассовую технику. Даже при наличии терминала его просто не подключают. Хабиров отмечает, что перед властями стоит задача донести до частников, что штрафы в размере 30 тыс. рублей будут для них неподъемными.

Законопроект, который обяжет перевозчиков использовать терминалы для оплаты проезда, подготовил Госкомитет республики. По словам его председателя Тимура Мухаметьянова, в случае неисполнения требований Гостранс вправе будет обратиться в суд с заявлением о прекращении свидетельств, выданных перевозчиком.

Глава Башкирии в свою очередь подчеркнул, что частным перевозчикам дается достаточно длительный период для подготовки к безналичной оплате проезда.

<https://iz.ru/949753/2019-12-02/chastnykh-perevozchikov-v-bashkirii-obiazhut-ispolzovat-terminaly-dlia-oplaty>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.12.03; НОЯБРЬ НЕДОГРУЗИЛ ГОД; ОАО РЖД НЕ СМОЖЕТ ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН

Несмотря на планы ОАО РЖД по росту погрузки в ноябре, в реальности она упала на 1,7%. Это делает малореалистичным план монополии ограничить падение погрузки в этом году уровнем в 0,5%, считают эксперты. При этом они полагают, что в 2020 году шанс нарастить погрузку есть, с учетом улучшения конъюнктуры экспортных рынков и снижения ставок пользования вагонами.

Погрузка на сети ОАО РЖД в ноябре сократилась на 1,7%, до 105,5 млн тонн, сообщила монополия. По итогам 11 месяцев погрузка также сократилась на 0,8% и составила 1,17 млрд тонн. Ранее замглавы ОАО РЖД Алексей Шило говорил, что в планах работы на ноябрь заложен рост погрузки 0,9–1%. В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что сокращение погрузки в ноябре произошло за счет внутренних перевозок (снижение на 3% к ноябрю 2018 года). Отрицательную динамику демонстрируют прежде всего грузы металлургической промышленности — металлолом (минус 35%) и кокс (минус 6,4%). В монополии также отметили, что «ОАО РЖД принимает необходимые меры по сокращению отставания от плана погрузки и планирует выйти на установленные годовые параметры».

В базовом сценарии долгосрочной программы развития монополии был заложен рост погрузки в 2019 году на 1,55%, до 1,3 млрд тонн. В начале октября компания скорректировала этот план в десять раз, до роста на 0,155%. Но уже к середине месяца ОАО РЖД признало падение погрузки по итогам года на 0,5%, до 1,28 млрд тонн (см. “Ъ” от 15 октября). В конце октября гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров говорил, что до августа погрузка снижалась на 0,9–1%. «У нас не работало западное и южное

направление, сейчас после ремонта включились практически все механизмы, погрузка начинает догонять», — уточнял топ-менеджер. На октябрь и ноябрь господин Шило давал положительные прогнозы, которые по октябрю оправдались — погрузка на сети выросла на 1%.

В 2020 году ОАО РЖД планирует погрузить почти 1,32 млрд тонн, что с учетом снижения показателя на 0,5% в этом году требует роста на 2,5%, а не 1,8%, как было заложено ранее. Господин Белозеров говорил, что в монополии ожидают погрузки зерна с учетом хорошего урожая 2019 года, «по углю ситуация сможет немного нивелироваться по стоимости, по металлу изменится, надеемся, что по бензину, нефтяным грузам ситуация также стабилизируется».

По прогнозу Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), погрузка ОАО РЖД на 2019 год сократится на 0,6–0,8%. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров ожидает снижения на 1%.

В то же время эксперты согласны, что в 2020 году рост погрузки возможен. Необходима оптимизация технологии пропуска поездов для обеспечения роста перевозок в сегментах, где может быть дополнительный груз, отмечает заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук — это, прежде всего, отгрузки угля на экспорт через Дальний Восток. Также необходимы индивидуальные логистические и тарифные решения для отдельных перевозок, в том числе для удержания грузов (особенно высокодоходных) на сети, полагает он, предлагая регуляторам разрешить ОАО РЖД в таких случаях снижать ставки в рамках «тарифного коридора».

Если фактические параметры индексации тарифа на 2020 год не будут значимо выше 4%, то динамика погрузки и грузооборота будет позитивной, считает Михаил Бурмистров. Конъюнктура рынка угля в Европе улучшится, снизится стоимость предоставления подвижного состава, отмечает эксперт. Это приведет к снижению расходов грузоотправителей и позволит привлечь дополнительные грузы на железную дорогу (в первую очередь строительные).

<https://www.kommersant.ru/doc/4179639>

ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.12.03; КАК СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ РЕШИЛ ПОБОРОТЬСЯ ЗА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» И ПОБЕДИЛ; РЫНОК НЕ ОЖИДАЛ, ЧТО «ДЕЛО» ВЫИГРАЕТ АУКЦИОН У РОМАНА АБРАМОВИЧА И ВЛАДИМИРА ЛИСИНА

«Мы будем бороться за этот актив [«Трансконтейнер»], поскольку видим большие перспективы в организации мультимодальных перевозок с использованием наших терминалов в трех бассейнах [Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном]», — говорил президент и владелец группы «Дело» Сергей Шишкарев в интервью «Ведомостям» в апреле 2019 г.

Он поборолся и победил. 27 ноября структура РЖД продала на аукционе 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера» (крупнейший в России оператор контейнерных перевозок) компании, входящей в группу «Дело». Она предложила больше других участников — 60,3 млрд руб. при стартовой цене 36,16 млрд руб. Всего было сделано более 120 шагов, первый шаг аукциона — 141 млн руб., остальные — 200 млн руб.

Транспортно-логистический холдинг «Дело» Шишкарев создал в 1993 г., в 1999 г. он стал депутатом Госдумы, а в 2014 г. вернулся в бизнес и решил поднимать компанию на новый уровень. Через три года «Дело» купило 30,75% ведущего контейнерного стивидорного оператора в России Global Ports. Это уже абсолютно другая лига, но амбиций оказалось больше — Шишкарев решил участвовать в аукционе РЖД на «Трансконтейнер».

Его победа оказалась неожиданной для рынка. «Никто не думал, что он выиграет», — говорит федеральный чиновник. У Шишкарева не было денег для участия в аукционе, его всерьез не воспринимали, отмечает он. На актив было два других солидных претендента:

«Енисей капитал» совладельцев Evraz Романа Абрамовича (состояние, по оценке Forbes, \$12,4 млрд) и Александра Абрамова (\$6,2 млрд) и Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина (\$21,3 млрд).

Рынок ждал, что победит «Енисей капитал», так как компания уже владеет 24,74% «Трансконтейнера». К этому и шло: ПГК долго не боролась и первой покинула торги. «Коммерсантъ» со ссылкой на Шишкарева сообщал, что начиная с 38 млрд руб. «Дело» торговалось только с одной компанией. Позже представитель ПГК говорил, что компания считает «конечную цену за актив экономически нецелесообразной, поэтому сошли раньше на торгах».

Лисин осторожен, он не хотел переплачивать и в 2011 г., когда РЖД продавала 75% минус 2 акции ПГК. Главным претендентом считалась компания «Трансойл» Геннадия Тимченко. В итоге актив достался Лисину за 125 млрд руб., причем на аукционе был сделан всего один шаг в 125 млн руб. То, что Тимченко без боя сдал ПГК Лисину, послужило поводом для предположения, что они договорились (сами компании это отрицали).

Итак, Шишкарев обошел Абрамовича и получил контрольный пакет «Трансконтейнера». Шампанское выпито, победа отпразднована. А впереди самое сложное – интегрировать компании, входящие в группу «Дело», пересмотреть стратегию, вернуть затраченные деньги, а они немалые. Кроме собственных средств «Дела» 36,5 млрд руб. (до 22 февраля 2022 г.) на сделку ему выделит Сбербанк. Еще 60 млрд руб. могут потребоваться на выкуп долей остальных акционеров «Трансконтейнера», если они вдруг согласятся на оферту. Впрочем, в случае ВТБ (у банка 24,8%) Шишкарев рассчитывает, что этого не произойдет. «Присутствие в трех бассейнах и мажоритарная доля ведущего российского оператора контейнерных перевозок позволят группе «Дело» стать национальным логистическим транспортным интегратором», – приводятся его слова в сообщении. Шишкарев пошел на большой риск. Но стоит ли игра свеч? Сейчас контейнерные перевозки ежегодно растут на 15–20%. Впечатляет! Но рынок переменчив, а для Шишкарева борьба только начинается.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/12/02/817683-sergei-shishkarev>

ТАСС; 2019.12.02; «РЖД ЛОГИСТИКА» ОРГАНИЗОВАЛА ПЕРВУЮ ТРАНЗИТНУЮ ОТПРАВКУ ИЗ ЕВРОПЫ В ЯПОНИЮ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») в рамках сервиса ускоренной доставки транзитных грузов Trans-Siberian LandBridge организовало успешную перевозку первого транзитного контейнера из Европы в Японию по территории Российской Федерации, следует из сообщения компании.

Тестовый 40-футовый контейнер, состоящий из различных сборных грузов, отправился из Гамбурга (Германия) в порт города Иокогама (Япония), уточняется в сообщении. Общее время груза в пути составило 22 дня. Маршрут проходил через погранпереход Малашевиче-Брест, далее по территории Белоруссии и России до Владивостока, откуда контейнер по морю был доставлен до пункта назначения.

Клиентом перевозки выступила одна из крупнейших экспедиторских компаний Японии Nippon Express Co., Ltd.

«Первый тестовый крупнотоннажный контейнер назначением в порт города Иокогама продемонстрировал японскому клиенту, что этот мультимодальный маршрут не только более чем в два раза быстрее доставки по морю, но и гарантирует безопасность груза в течение всего срока перевозки», - отметил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик.

Trans-Siberian LandBridge - новый мультимодальный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов в контейнерах из Японии в Европу и в обратном направлении через порты Дальнего Востока и Транссибирскую железнодорожную магистраль. Сервис

позволяет значительно снизить сроки перевозки грузов в сравнении с традиционными морскими маршрутами или транзитом через Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/7243341>

ТАСС; 2019.12.02; «ДОЧКА» РЖД БУДЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С ЧАСТНЫМИ ОНЛАЙН-ПЛАТФОРМАМИ ПО АРЕНДЕ ВАГОНОВ

«Цифровая логистика», дочерняя компания «Российских железных дорог», владелец и оператор электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) заключила соглашение о сотрудничестве с двумя онлайн-платформами по аренде железнодорожных вагонов, стороны планируют совместно формировать для клиентов предложение по перевозке грузов, говорится в сообщении компании.

ЭТП ГП, Vagonline, Railcommerce займутся в том числе и мультимодальными перевозками. Как отмечается в сообщении «Цифровой логистики», предусмотрено сотрудничество с грузовладельцами и логистическими компаниями России, СНГ и Балтии.

Vagonline и Railcommerce - онлайн-площадки аренды железнодорожных вагонов. С их помощью операторская компания может найти грузы для свободного парка, грузоотправитель - наиболее выгодное предложение перевозки со стороны оператора.

ЭТП ГП - сервис грузоперевозки, который позволяет грузоотправителям заказать перевозку в подвижном составе различных собственников - крытых вагонах, полувагонах, цистернах и т.д. из любой точки, где есть доступ к интернету, и оплатить ее - с единого лицевого счета или банковским платежом.

«Цифровая логистика» создана в марте 2018 года для разработки и реализации цифровых сервисов на железнодорожном транспорте. Компания является совместным предприятием РЖД (владеют 51% акций) и IT-компании «Интэллекс» (49% акций предприятия).

<https://tass.ru/ekonomika/7245899>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД В ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПУСКАЮТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

«Российские железные дороги» готовы изучить возможность электрификации «Северного широтного хода» (СШХ, перспективная железнодорожная магистраль Обская - Коротчаево), сообщил начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев в интервью корпоративному телевидению монополии.

По его словам, до 70% трассы пройдет в зоне вечной мерзлоты, поэтому инфраструктура СШХ должна быть надежной, нужны технические решения.

«Это морозоустойчивые рельсы Р65, упругие скрепления. По локомотивам несколько моделей (для эксплуатации на СШХ - ИФ) мы выбирали. На сегодня по экономике это локомотивы 2ТЭ25КМ, тепловозы 3ТЭ25КМ. В перспективе мы смотрим и считаем возможности электрификации с использованием электровозов 2ЭС5К и 3ЭС5К и также модели с использованием газодизельных и газотурбинных локомотивов», - сказал Андреев.

Он отметил, что единые технические требования к строительству инфраструктуры согласованы в РЖД. Кроме того, разрабатываются и закладываются в проект технические решения для постоянного мониторинга земляного полотна и верхнего строения пути. Полигоны для апробации этих конструктивных решений определены на действующих участках Северной и Свердловской железных дорог.

Создание СШХ пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов в год призвано сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечить развитие Арктики. Основные участники - ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP) и Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) - должны

профинансировать реконструкцию собственной ж/д инфраструктуры, строительство новых объектов выполнит концессионер.

В частности, газовая монополия создаст «дочку», которая завершит прокладку и обеспечит ввод в эксплуатацию своей железнодорожной линии Надым-Пангоды (104 км). РЖД должны реконструировать 188-километровый участок Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево Свердловской железной дороги, а также примыкающую линию Коноша - Котлас (Архангельская обл.) - Чум (Коми) - Лабытнанги (ЯНАО) на Северной железной дороге (включая станцию Обская).

В свою очередь концессионер должен построить железнодорожную часть моста через Обь и подходы к ней, новый ж/д участок Салехард-Надым, а также ж/д часть моста через Надым и подходы к ней (353 км).

Концессионером было выбрано ООО «СШХ». В декабре 2017 года фирма бывшего замглавы министерства регионального развития РФ (позднее занимал пост **замминистра** строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ) Юрия Рейльяна - ООО «Управляющая компания «СШХ» (УК «СШХ») - стала владельцем 50,1% ООО «СШХ». У структуры «Российских железных дорог» - АО «КРП-Инвест» - в этой компании было 49,9%. В настоящее время, согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 99,97% ООО «СШХ» у АО «РЖД-Инфраструктурные проекты», 0,03% - у ООО «УК СШХ».

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ИЩУТ ПРОЕКТИРОВЩИКА ЛИНИИ В ТУВЕ К ЭЛЕГЕСТСКОМУ УГОЛЬНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ

ОАО «РЖД» объявило открытый конкурс на выполнение комплекса проектно-изыскательских работ для строительства железнодорожной линии Элегест - Кызыл - Курагино с начальной максимальной ценой контракта 5,74 млрд рублей.

Согласно материалам на сайте госзакупок, к сентябрю 2021 года победитель конкурса обязан провести предпроектную подготовку и изыскания, разработать проектную документацию, пройти экспертизу, а также подготовить конкурсную документацию для дальнейшей реализации проекта.

Предполагается, что объем грузоперевозок со второго года эксплуатации ж/д линии составит 9,3 млн тонн (нетто), с пятого по десятый - 15 млн тонн в год. Весовая норма грузовых поездов с углем оценивается в 6 тыс. - 6,3 тыс. тонн каждый, их максимальная скорость - 90 км/ч.

Длина дороги и сроки ее строительства (предварительно рассчитанные - 410 км и 4,5 года соответственно) будут уточнены проектной документацией.

По данным конкурсной документации, инвестором и застройщиком (техническим заказчиком) проекта выступит АО «ТЭПК «Кызыл-Курагино» (Москва, дочерняя компания АО «ТЭПК» Руслана Байсарова).

Прием заявок на участие в конкурсе завершится 18 декабря, итоги планируется подвести 16 января 2020 года.

Вместе с тем, ранее уже проводилось проектирование железной дороги Кызыл - Курагино. Работы, которые были завершены в 2010 году, выполняла компания «Томгипротранс» (Томск) по заказу ООО «Северо-Западный институт проектирования транспортных объектов» (СЗИПТО, ликвидировано в 2016 году по итогам банкротства).

Инвестором строительства ж/д ветки на тот момент выступало ЗАО «Енисейская промышленная компания» (ЕПК), у которого Роснедра в декабре 2012 года отозвали лицензию. В январе 2013 года ЕПК направила в суд заявление о собственном банкротстве, и в феврале 2013 года Арбитражный суд республики Тувы ввел в отношении компании наблюдение, а в марте 2014 года - конкурсное производство.

При этом «Томгипротранс» вошел в реестр кредиторов ЕПК с суммой требования 81,9 млн рублей (сумма долга за выполненные проектно-изыскательские работы), так как по

соглашению с ЕПК она как инвестор обязуется «нести солидарную ответственность за исполнение заказчиком (СЗИПТО) обязательств по выплате подрядчику денежных средств», следует из картотеки арбитражных дел.

В настоящее время процедура конкурсного производства в отношении ЕПК продолжается, отчет конкурсного управляющего об ее итогах назначен на 12 марта 2020 года.

Как сообщалось, ТЭПК является концессионером проекта по строительству ж/д ветки Кызыл-Курагино с выходом на Транссибирскую магистраль. По новой железной дороге АО планирует вывозить уголь с Элегестского угольного месторождения (Тува, лицензия принадлежит ТЭПК). Запасы месторождения составляют свыше 850 млн тонн коксующегося угля. В настоящее время ж/д сообщение в Туве отсутствует.

Байсаров и глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в апреле 2019 года подписали соглашение о строительстве этой железной дороги. РЖД будет выступать генеральным подрядчиком строительства.

При этом в октябре осведомленный источник «Интерфакса» сообщал, что банки не хотят финансировать проекты ТЭПК по строительству ГОКа на Элегесте и угольного портового терминала в районе мыса Бурный в Хабаровском крае без госгарантий.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАГНИТНУЮ ЛЕВИТАЦИЮ НА СЛОЖНЫХ УЧАСТКАХ

ОАО «Российские железные дороги» получило предложение использовать для преодоления сложных участков пути магнитную левитацию.

«Была очень смелая идея применить технологии магнитной левитации для подталкивания поездов, что актуально на дорогах со сложным профилем, где у нас мощности локомотивов не хватает, чтобы перейти перевал», - заявил замглавы центра инновационного развития РЖД Андрей Тулупов корпоративному изданию компании.

«Возможно попробовать эту технологию взамен подталкивающих локомотивов. Нужно смотреть, анализировать», - отметил менеджер по итогам презентации инновационных проектов для монополии, которая состоялась недавно в Московском институте стали и сплавов. Экспертам транспортного холдинга было представлено 45 разработок в сфере локомотивного комплекса, энергетики и здравоохранения.

«Мы не просто (делаем - ИФ) «клич по рынку», мы стараемся найти те проекты, которые прошли уже определенные шаги по их подготовке, фильтрации, экспертизе, то есть, по большому счету, работаем с отобранными проектами», - заявил РЖД-ТВ глава центра инновационного развития «Российских железных дорог» Александр Зажигалкин.

ТАСС; 2019.12.02; КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ВПЕРВЫЕ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ЗАШЕЛ В ПОРТ СУХУМА

Российский круизный лайнер «Князь Владимир» впервые зашел в понедельник утром в порт Сухума в тестовом режиме, поскольку с весны 2020 года абхазская столица включена в маршрут этого лайнера.

«Круизный лайнер «Князь Владимир» зашел в порт Сухума и простоят здесь до вечера», - сообщил ТАСС гендиректор «Абхазского морского пароходства» Даур Ардзинба. На борту лайнера находятся гендиректор «Черноморских морских круизов» Виктор Глуховщенко и заместитель руководителя федерального агентства морского и речного транспорта РФ («Росморречфлот») Захарий Джигоев.

15-го февраля на Российском инвестиционном форуме в Сочи государственная компания «Абхазское морское пароходство» и ООО «Черноморские круизы» подписали соглашение о начале круизного сообщения между портами Абхазии и России с 2020 года. Соглашение предполагает заход круизного лайнера, курсирующего по маршруту Сочи - Ялта - Новороссийск - Севастополь, в абхазский порт Сухум.

Прибывший в порт Сухума лайнер посетили президент Абхазии Рауль Хаджимба, вице-президент Аслан Барциц, спикер парламента Валерий Кварчия, премьер-министр Валерий Бганба. «Впервые за послевоенное время [с 1993 года] в наш порт зашел круизный лайнер. Надеюсь, с сегодняшнего дня большие корабли вновь будут приходить в Абхазию, как это было в советские времена», - сказал президент, отвечая на вопрос ТАСС. На пристани он поприветствовал Джиеова и Глуховщенко.

Как сообщил журналистам Джиеов, тестовый заход российского круизного лайнера в порт Сухума прошел хорошо. «Все прошло четко по намеченному плану, погода идеальная, солнце, нет ветра и волны, отработали судовые и береговые команды, пришвартовались идеально», - сказал он. Джиеов подчеркнул, что «абхазская сторона подготовила всю акваторию, порт Сухума, чтобы лайнер смог пришвартоваться, терминал готов - это и есть тестовый заход».

Заместитель руководителя «Росморречфлота» сообщил, что первый заход лайнера уже с туристами планируется в мае 2020 года и в республику «Князь Владимир» будет заходить раз в четыре недели за время навигации. Во время тестового захода на борту было 127 человек, в том числе команда и представители Минтранса РФ, «Росморречфлота» и ООО «Черноморские морские круизы». Джиеов отметил, что «с большим оптимизмом смотрит на продление маршрута лайнера в Абхазию». «Среди туристов большое количество запросов на посещение Абхазии, и, думаю, для людей это будет полезным», - сказал он.

Недельный круиз по маршруту Сочи - Новороссийск - Ялта - Севастополь организован в 2016 году по поручению президента РФ о восстановлении регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе. На судне доступно 300 кают, лайнер вмещает 800 пассажиров и 250 членов экипажа, оборудован тремя бассейнами, двумя ресторанами с питанием по системам «шведский стол» и «а-ля карт», кинотеатром, барами, дискотекой и концертной площадками.

<https://tass.ru/obschestvo/7240939>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.03; UTAIR НЕ ДАЮТ ПРОДАТЬ АКТИВЫ; СДЕЛКА ПО ПРОДАЖЕ ДОЧЕРНЕЙ UTG МОЖЕТ НЕ СОСТОЯТЬСЯ

Как выяснил “Ъ”, сделка по продаже авиакомпанией Utair своей доли в хендлинговой UTG структурам совладельца аэропорта Внуково Виталия Ванцева может сорваться из-за разногласий банков-кредиторов. На продаже UTG для погашения долга настаивает лишь часть банков, при этом Utair не может осуществить сделку без согласия всех кредиторов. Другие банки увязывают сделку с одобрением условий реструктуризации долга Utair всеми кредиторами. Предложенный авиакомпанией вариант уже поддержал Сбербанк, тогда как банк «Траст» настаивает на альтернативном «реалистичном плане».

Сделка по продаже авиакомпанией Utair 50% капитала хендлинговой UTG может не состояться. Собеседник “Ъ”, знакомый с ходом переговоров, заявил, что реализация актива состоится только после того, как все банки из пула кредиторов перевозчика договорятся по условиям реструктуризации долга. «В текущей ситуации вообще это (продажа доли Utair в UTG.— “Ъ”) невероятно, поскольку банки еще не договорились между собой о реструктуризации. В этих условиях никто не даст такое согласие. Если придут к соглашению о реструктуризации долгов, дальше будут обсуждать экономическую целесообразность — насколько это приведет к погашению кредитов»,— сказал источник, знакомый с ходом переговоров.

Долг Utair перед банками-кредиторами составляет 56,5 млрд руб. В пул кредиторов, кроме Сбербанка, входят «Траст», «Россия», МТС-банк, «Уралсиб» и другие. Utair перестала обслуживать кредиты в конце 2018 года, когда допустила дефолт по семилетнему

синдицированному кредиту. Компания должна осуществлять платежи раз в полгода — в декабре и июне каждого года. В июне 2019 года компания повторно допустила дефолт. Идея продажи непрофильных активов появилась весной (см. “Ъ” от 14 мая): часть банков настаивала на продаже долей Utair в UTG и аэропорте Сургута. В авиакомпании говорили, что не готовы продать аэропорт, но согласны обсуждать продажу доли в UTG. Источники “Ъ” утверждали, что структуры Виталия Ванцева готовы были заплатить 1–1,5 млрд руб. за долю в UTG, что покрыло бы незначительную часть долга авиакомпании.

В банке «Траст» напомнили, что он является крупнейшим кредитором в рамках синдиката, а проект реструктуризации долга Utair должен быть принят при участии всех кредиторов. «Последнее предложение банку от перевозчика — списать большую часть долга — не может нас устроить. У «Траста» есть реалистичный план реструктуризации, который мы обсуждали с кредиторами, авиакомпанией и ее акционерами. Но пока не получили положительного ответа», — сказали в «Трасте».

В ноябре глава Сбербанка Герман Греф заявлял, что план финансового оздоровления, представленный авиакомпанией кредиторам, поддержан Сбербанком. «Я понимаю, что кто-то из кредиторов поддавливает — это нормальный процесс», — сказал он, выразив надежду, что Utair договорится со всеми кредиторами. В МТС-банке воздерживаются от комментариев, «пока идет исковое производство». В Utair и Райффайзенбанке не комментируют ситуацию. В аэропорту Внуково также воздержались от комментариев.

Собеседники “Ъ”, знакомые с ходом переговоров, считают, что Сбербанк может заблокировать продажу UTG и использовать это как аргумент в переговорах с кредиторами, не согласными с выдвинутыми Utair условиями реструктуризации, среди которых и банк «Траст».

Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что компания UTG сама по себе привлекательна, а для собственников аэропорта Внуково это «критически привлекательный актив». «UTG — это cash-генератор в контексте аэропорта. Она гарантирует существенный доход, причем он напрямую зависит от количества операций в аэропорту», — объясняет эксперт. Он считает незначительной вероятностью сценария, при котором банки не договорятся между собой об условиях реструктуризации долга Utair.

<https://www.kommersant.ru/doc/4179683>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ВО ВТОРНИК ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Госдума на этой неделе рассмотрит во втором чтении законопроект, разрешающий устанавливать в транзитных зонах аэропортов специальные комнаты для курения, сообщил в понедельник «Интерфаксу» депутат Сергей Боярский («Единая Россия»).

«Законопроект планируется вынести на рассмотрение Госдумы во вторник», — сказал Боярский в понедельник.

Он является автором соответствующей инициативы (315272-7), которую внес в Думу еще в ноябре 2017. В первом чтении законопроект был принят в июле 2019.

В настоящее время предусмотрен запрет курения на территории и в помещениях аэропортов. По данным всероссийского опроса ВЦИОМ 2016 года, 33% россиян не соблюдают запрет на курение в общественных местах.

В связи с этим депутат предлагает прописать в законе об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма пункт о том, что курение табака допускается в «специально выделенных изолированных помещениях, которые оборудованы системами вентиляции и организованы в аэропортах в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров, работников аэропорта и авиакомпаний».

Ранее первый замглавы фракции «Единая Россия» Андрей Исаев отметил в разговоре с журналистами, что «много было на этот счет споров, ломали копыя».

«Если человек курит, и он находится в транзитной зоне, ему предстоит провести без курения огромное количество времени, и в самолете, и до самолета: то мы прекрасно с вами знаем, что это все равно нарушается. Курят люди в комнатах матери и ребенка, в туалетах, нанося вред не только себе, но и окружающим», - сказал Исаев.

Он считает, что «в этих случаях целесообразно поставить в аэропортах специальные курительные комнаты, которыми люди смогут воспользоваться, не нанося вреда другим гражданам».

При подготовке инициативы ко второму чтению профильным комитетом Госдумы по охране здоровья были одобрены поправки предусматривающие, что «курилки» могут вернуться в аэропорты России в виде непрозрачных зон.

Это позволит избежать пропаганды курения, считает Боярский.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; ЕВРОПЕЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ ПОЛЕТА НАД ЕГИПТОМ

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) оценило риски полетов над Синайским полуостровом в воздушном пространстве Египта, признав их высокими, сообщает АТОР.

Как подчеркивается в бюллетене агентства, «из-за опасной ситуации риск пролета на высоте ниже 25 000 футов (6620 метров) оценивается как высокий». Аналитики ссылаются на информацию Федерального авиационного управления США. Оно отмечало, что гражданские самолеты, пролетающие над Синаем, подвергаются риску террористических атак с применением ракетного оружия, которое способно поражать цели на высоте более шести тысяч метров.

Поэтому пассажирским лайнерам не рекомендуется летать над Египтом на низкой высоте. Предупреждение действует до 30 марта 2020 года.

Власти Великобритании планируют 19 декабря возобновить чартерные перевозки туристов в Шарм-эш-Шейх. Британские туроператоры уверяют, что полеты будут проходить на безопасной высоте и траектории. Маршрут на египетский курорт пройдет близко к тому, по которому сейчас летают самолеты в иорданскую Акабу – через территорию Израиля.

Российские специалисты, под данным МИД, планируют проинспектировать безопасность аэропортов Египта в декабре. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что чартеры между российскими городами и красноморскими курортами в 2019 году восстановлены не будут.

<https://ria.ru/20191203/1561867516.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.02; В ЛИВАНЕ РАССКАЗАЛИ О ВОЗМОЖНОМ ЗАПУСКЕ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В РОССИЮ

Ливанская авиакомпания MEA готова запустить регулярные рейсы в РФ, как только количество туристов из России достигнет 50-100 тысяч человек в год, заявил в интервью РИА Новости исполняющий обязанности министра туризма Ливана Одес Киданян.

«Мы начали регистрировать ощутимые цифры потока туристов из России, и MEA должна быть готова. К примеру, я расскажу об Армении. Компания MEA начала полеты в Армению четыре года назад приблизительно. Вначале MEA скептически относилась к мысли, что это направление может быть живым. Сегодня в Ереван летом летают самолеты ежедневно, а зимой трижды в неделю. Я верю, что армяне, которые приезжают в Ливан, могут также помочь нам и на русском рынке, так как между Арменией и Россией превосходные отношения», - сказал министр.

Он полагает, что «**Аэрофлот**» не сможет в одиночку перевозить 100 тысяч туристов. «Поэтому важна оправданная почва для запуска рейсов. Также появились чартерные

рейсы частных компаний. Они организовывали туристические программы», - сказал Киданян.

Министр отметил, что до начала антиправительственных демонстраций в Ливане у министерства туризма был полноценный план и налаженные контакты с российской стороной. Ожидался визит осенью около 80 туристических компаний из РФ. Рассматривались программы материальной поддержки компаний, готовых запускать чартерные рейсы из России в Ливан. Однако начавшиеся 17 октября волнения внесли значительные коррективы.

«Надеюсь, этот период тяжелый (кризиса в стране) быстро пройдет, и я или новый министр, который будет, оживит наше дело в быстром темпе. Так как русский турист приезжает не только в летний сезон, а также и зимой. У нас зима, как летний период в России», - добавил собеседник агентства.

Мирные антиправительственные демонстрации проходят по всему Ливану с 17 октября. Митингующие в первую очередь требуют экономических реформ и судебного преследования всех чиновников, замешанных в коррупционных схемах. 29 октября правительство Саада Харири подало в отставку, однако демонстрации после этого не прекратились. Страна уже месяц находится в политическом вакууме, и местные власти пока не могут договориться о назначении нового премьер-министра, способного сформировать правительство, удовлетворяющее все политические стороны и народное движение.

<https://ria.ru/20191202/1561843237.html>

ТАСС; 2019.12.02; В КАРЕЛИИ ПОСЛЕ РЕМОНТА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ПОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Аэропорт Петрозаводска в понедельник принял первый пассажирский рейс после двухмесячного перерыва в полетах из-за ремонта взлетно-посадочной полосы (ВПП). Об этом журналистам сообщил министр по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии Алексей Кайдалов.

«Был выполнен ремонт ВПП, с чем был связан перерыв в работе аэропорта. Сегодня полеты возобновлены: начинаем мы с Архангельска, с 17 декабря возобновятся полеты в Москву», - сказал Кайдалов.

По словам гендиректора петрозаводского аэропорта Алексея Николаева, расписание рейсов на Москву скорректируют: до марта из столицы самолет будет улетать на час раньше - в 08:00, вылетать обратно из Петрозаводска в 09:40. Также весной 2020 года авиакомпания «Северсталь» начнет полеты два раза в неделю из Петрозаводска в Хельсинки, а летом возобновятся рейсы по южным направлениям - Анапу, Адлер и Симферополь. В следующем году власти намерены увеличить количество самолетов на курорты.

«Мы видим, насколько было в этом году востребовано это направление, и видим, что количество рейсов было недостаточным, особенно по направлению Симферополь», - отметил руководитель регионального министерства.

С 1 октября в аэропорту Петрозаводска приостановили гражданское авиасообщение в связи с ремонтом взлетно-посадочной полосы, которым занималось предприятие Минобороны РФ. В процессе ремонта военные строители заменили около 200 бетонных плит, у полосы появились разворотные карманы на концевых участках с обоих курсов посадки, что позволит принимать самолеты любых типов.

Аэропорт Петрозаводска - единственный аэропорт в Карелии, он включен в список аэропортов федерального значения, делит взлетную полосу с военной авиацией. Транспортный объект находится в 26 км от Петрозаводска в деревне Бесовец Прионежского района. Из аэропорта осуществляются рейсы в Москву, Архангельск и

Череповец. **Минтранс** Карелии также анонсировал старт международного сообщения с весны 2020 года: прямое авиасообщение установят между Петрозаводском и Хельсинки.
<https://tass.ru/v-strane/7245629>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА КРАСНОДАРА ОЦЕНЕН В 24 МЛРД РУБ., ИНВЕСТИЦИИ «БАЗЭЛ АЭРО» ПРЕВЫСЯТ 16 МЛРД

Инвестиции «Базэл Аэро», а также бюджетов всех уровней в проект развития аэропорта Краснодара оценены в 24,1 млрд рублей, сообщается в презентации управляющего директора аэропорта Дмитрия Кириченко, которая в понедельник была представлена главе Краснодара на совещании.

Инвестиции самого аэропорта составят 16,2 млрд рублей, бюджета РФ - 4,6 млрд рублей, бюджета Краснодарского края и муниципального бюджета - 3,3 млрд рублей.

«Объем финансирования (со стороны - ИФ) АО «Международный аэропорт Краснодар» (управляющая компания аэропорта - ИФ) аэровокзальной части и служебно-технической территории составит более 16 млрд рублей (. . .) Цифры приблизительные, тем не менее мы видим, что объект очень значимый», - сказал управляющий директор.

По словам Кириченко, «Международный аэропорт Краснодар» завершил работу по формированию мастер-плана проекта развития аэропорта, в котором содержится перечень основных объектов строительства.

«Основным объектом в рамках проекта является строительство аэровокзального комплекса площадью порядка 70 тыс. кв. м, это в семь раз больше, чем сейчас. Кроме того, новый аэровокзал будет способен обслуживать более 2,6 тыс. пассажиров в час, в настоящее время пропускная способность аэропорта составляет 1,1 тыс. человек», - сообщил Кириченко.

В презентации проекта отмечается, что ожидаемый пассажиропоток в 2023 году составит 6,5 млн человек. По итогам прошлого года аэропорт обслужил 4,1 млн пассажиров.

По словам управляющего директора аэропорта, за счет средств федерального бюджета в 2023 году запланировано строительство нового перрона площадью 240 тыс. кв. метров, который позволит одновременно обслуживать 21 воздушное судно (сейчас 12), а также рулежных дорожек. Бюджет проекта - 4,6 млрд рублей.

Запланировано также строительство и перенос федеральных объектов аэронавигационной инфраструктуры, находящихся в ведении Госкорпорации по организации воздушного движения: вышки контрольно-диспетчерского пункта и радиолокационного оборудования.

Кириченко напомнил, что Росавиация в 2018 году распорядилась изъять земельные участки под реализацию проекта. Общая площадь изымаемых земель составляет около 370 га. Тогда же ведомство приказало АО «Международный аэропорт Краснодар» выкупить изымаемые участки. «В настоящее время идет выкуп земель», - подчеркнул выступающий.

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта, до конца текущего года аэропорт намерен запустить процедуру отбора подрядчика на проектирование нового аэровокзала.

ТАСС; 2019.12.03; В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДВА АЭРОПОРТА ДО КОНЦА 2024 ГОДА

Власти Магаданской области планируют до конца 2024 года реконструировать два важных для региона аэропорта Сеймчан и Северо-Эвенск. обеспечивающих воздушное сообщение до Магадана для жителей труднодоступных отдаленных районов Колымы. Об этом во вторник сообщил ТАСС руководитель управления дорожного хозяйства и транспорта министерства дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области Сергей Ерохин.

Ранее первый вице-премьер - министр финансов РФ Антон Силуанов сообщил, что строительство новых терминалов и взлетно-посадочных полос начнется в 2019 году в 27 регионах России. Проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ запланирована реконструкция 16 аэропортов в Якутии и Магаданской области.

«В Регионе будут реконструировано два аэропорта, реконструкция аэропорта Сеймчан уже начата в 2019 году, ее планируется завершить в 2021 году, а с 2022 по 2024 годы пройдут работы в аэропорту Северо-Эвенск», - сообщил собеседник агентства.

По словам руководителя управления, все средства будут привлекаться из федерального бюджета. Сумма пока не уточняется.

«После реконструкции аэропорты Сеймчан и Северо-Эвенск смогут принимать более современные воздушные суда, что позволит увеличить пассажиропоток, решить вопрос авиаперевозок в город Магадан», - рассказал Ерохин.

Аэропорты Сеймчан и Северо-Эвенск расположены в северной части Магаданской области. Аэропорт Сеймчан ведет свою историю с 1944 года, его здание аэровокзала является объектом культурного наследия народов России и охраняется государством. Северо-Эвенский аэропорт открыли в 1954 году, он является вторым по значимости объектом транспортной инфраструктуры Магаданской области. Воздушные гавани обеспечивают доступность авиасообщения для жителей Сеймчанского и Северо-Эвенского районов с общим населением более 4 тыс. человек.

<https://tass.ru/obschestvo/7248877>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; НОВОСИБИРСКАВТОДОР ВЫБРАН ПОДРЯДЧИКОМ I ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-2 АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ЗА 3,6 МЛРД РУБ

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГА») заключит контракт на первый этап реконструкции второй взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта «Толмачево» (Новосибирск, входит в «Новапорт») с ОАО «Новосибирскавтодор», следует из материалов сайта госзакупок.

К участию в конкурсе были допущены заявки двух строительных компаний. Кроме Новосибирскавтодора заключить контракт на реконструкцию ВПП-2 рассчитывал крупный московский подрядчик - АО «Центродорстрой» (МОЕХ: CDST), но его заявку комиссия сочла не соответствующей требованиям.

«В составе заявки АО «Центродорстрой» представлена выписка из ЕГРЮЛ, которая содержит информацию о внесении изменений в устав общества, вместе с тем, в составе заявки представлена версия устава общества без указанных изменений. Таким образом, (. . .) заявка АО «Центродорстрой» на участие в конкурсе с ограниченным участием в электронной форме признается не соответствующей требованиям, установленным конкурсной документацией, поскольку в составе заявки представлена недостоверная информация на дату и время рассмотрения вторых частей заявок на участие в конкурсе», - говорится в протоколе работы комиссии.

Соответствующей требованиям была признана только заявка «Новосибирскавтодора». В связи с этим комиссия признала конкурс несостоявшимся и приняла решение заключить контракт с единственным участником.

Новосибирскавтодор предложил за выполнение контракта 3,602 млрд рублей при начальной (максимальной) цене закупки 3,607 млрд рублей.

Как сообщалось, прием заявок на конкурс завершился 22 ноября, подведение итогов должно было состояться 28 ноября. Однако 22 ноября в ФАС поступили жалобы двух потенциальных участников конкурса. ООО «Сибирский кедр» (Новосибирск), в частности, заявило, что в конкурсной документации и приложениях к ней применяется «устаревшая, неактуальная и частично отмененная нормативная литература», называются конкретные производители отдельных материалов и оборудования. ООО «Диалог

Металлстрой» (Московская область) пожаловалось на проблемы с открытием архивированных файлов конкурсной документации, отсутствие графика выполнения работ и ненадлежащий порядок оценки заявок по критерию «опыт».

Определение поставщика в части заключения контракта было приостановлено до 28 ноября, когда комиссия ФАС рассмотрела жалобы и сняла блокировку торгов. Как заявил тогда «Интерфаксу» начальник управления контроля размещения госзаказа ФАС России Артем Лобов, доводы жалобы «Диалог Металлстрой» были признаны необоснованными, жалоба «Сибирского кедра» - обоснована в части установления в закупочной документации требования о соответствии выполненных работ действующим ГОСТам и СНИПам. Заказчику выдано предписание об устранении выявленных нарушений на стадии рассмотрения заявок и заключения госконтракта.

Терминальный комплекс аэропорта «Толмачево» находится в собственности холдинга «Новпорт», аэродромная инфраструктура принадлежит государству. Последняя уже несколько лет нуждается в развитии: в 2010 году в «Толмачево» открылась построенная на государственные деньги вторая ВПП, но не были созданы ни перрон, ни магистральная рулежная дорожка, необходимые для ее полноценного использования. В конце 2018 года проект реконструкции ВПП-2 был согласован с министерством обороны РФ. Стоимость всех этапов работ гендиректор АО «Аэропорт «Толмачево» Евгений Янкилевич ранее оценивал в 8,8 млрд рублей. Финансироваться реконструкция ВПП-2 будет из федерального бюджета и позволит увеличить пропускную способность полосы в десять раз.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; НОВАПОРТ ИНВЕСТИРУЕТ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБ. В РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА

Международный терминал челябинского аэропорта им. Игоря Курчатова планируется реконструировать к маю 2020 года, сообщил на совещании в Челябинске совладелец холдинга «Новпорт», который управляет аэропортом, Роман Троценко.

«Инвестиции в реконструкцию составят порядка 1,1 млрд рублей», - сказал Троценко.

По его сведениям, пропускная способность терминала составит 400 человек в час. Общая площадь - 14 тыс. квадратных метров. Запустить терминал планируется в июне следующего года.

В пресс-службе аэропорта «Интерфаксу» уточнили, что реконструкция началась в октябре 2019 года

Ранее сообщалось, что в ноябре «Новпорт» запустил в челябинском аэропорту терминал для внутренних рейсов пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год. Объем инвестиций составил 3,6 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ПОСЛЕ УХОДА «АЭРОФЛОТА» ИЗ САЛЕХАРДА НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» весной 2020 года начнет осуществлять полеты из Салехарда в московский аэропорт «Шереметьево», сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов во время прямого эфира с жителями региона в воскресенье.

«Весной «Ямал» начнет летать в «Шереметьево», в удобный аэропорт для многих, то есть будет выбор», - сказал Артюхов.

Согласно данным сайта аэропорта Салехарда, в настоящее время в Москву летает только авиакомпания «Ямал» и только в «Домодедово». По понедельникам, вторникам, четвергам и субботам полеты осуществляются один раз в день, по средам, пятницам и воскресеньям - дважды.

Как сообщалось, из Салехарда в Москву, но в аэропорт «Шереметьево», ежедневно летал и «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), однако с ноября авиакомпания прекратила полеты.

Артюхов во время прямого эфира сообщил, что власти региона пытались удержать «Аэрофлот», но безуспешно.

«Бытует мнение, что кто-то «Аэрофлот» с Ямала выгонял. Вы бы знали, как мы бились за то, чтобы он остался. Сам лично неоднократно пользовался услугами. (...) К сожалению, авиакомпания отказала, потому что по ее расчетам данный рейс приносил убыток. Честно, не понимаю, неоднократно летая, видел, что часто самолет почти полный», - сказал губернатор.

Он также отметил, что власти региона предлагали «Аэрофлоту» субсидировать рейс. «Когда мы предложили руку помощи, меры субсидирования, как мы делаем по другим направлениям, то расчет показал сумму в два раза больше, чем расчет авиакомпании «Ямал». Здесь цифры сказали сами на себя», - добавил глава региона.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; «ИРАЭРО» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ОРЕНБУРГ И САМАРУ

Авиакомпания «ИрАэро» в зимнем сезоне запустила два новых регулярных рейса из аэропорта «Пулково», сообщает пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ОО «ВВСС», оператор аэропорта).

Маршрутную сеть перевозчика в Санкт-Петербурге дополнили Оренбург и Самара.

Рейсы в Оренбург выполняются с частотой один раз в неделю, в Самару - дважды в неделю.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.02; РАССМАТРИВАЮЩИЙ ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ «ЮТЭЙР» СУДЬЯ ОБВИНИЛ АВИАКОМПАНИЮ В ЖУЛЬНИЧЕСТВЕ

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа в понедельник в очередной раз отложил заседание по заявлению ООО «Компания «Интер», требующего признать банкротом авиакомпанию «ЮТэйр», обвинив представителей авиаперевозчика в жульничестве.

Судье пришлось отложить заседание на 27 декабря после того, как представитель «ЮТэйр» снова не смог предоставить подтверждающие документы об оплате долга перед ООО «Компания «Интер», который, как утверждает перевозчик, был погашен еще 15 августа.

По словам представителя «ЮТэйр», кредитору и в банк были направлены запросы об оплате долга, теперь необходимо дождаться ответов на него. В связи с чем представитель авиаперевозчика внес ходатайство об отложении заседания.

Судья, в свою очередь, выразил недоумение относительно того, почему авиакомпания так долго не может предоставить документы об оплате долга.

«Оплата была 15 августа, сегодня - 2 декабря. В авиакомпании «ЮТэйр» (. . .) не могут с 15 августа направить запрос? В рамках этого дела вопросы к «ЮТэйр» возникают постоянно, потому что представители авиакомпании «ЮТэйр» пытаются жульничать: предоставляют «левые» платежные поручения, в назначении которых указывается неверные реквизиты получателей-кредиторов. Именно поэтому у суда возникают вопросы, чтобы они подтверждали зачисление (средств - ИФ)», - сказал судья.

Представитель «ЮТэйр» на это ответил, что подобный случай произошел лишь однажды, ошибка была совершена «без злого умысла».

В настоящее время в деле о банкротстве «ЮТэйр» участвуют три контрагента авиакомпании: ООО «Компания «Интер», ООО «Гидпромэнергострой» и ООО «Юган-Юнион-Кард» (ЮЮК), а также банк «Русь».

Сумма требований ЮЮК составляет 379,7 тыс. рублей, ООО «Компания «Интер» - 339,8 тыс. рублей, ООО «Гидпромэнергострой» - 363,2 тыс. рублей, банка «Русь» - 4 млн 974 тыс. рублей.

Источник «Интерфакса» в банковских кругах ранее утверждал, что «ЮТэйр» могла сама инициировать дело о своем банкротстве: пока суд рассматривает требования мелких кредиторов, авиакомпания пытается выиграть время для планового завершения реструктуризации.

С конца прошлого года «ЮТэйр» испытывает финансовые проблемы: общий долг перед банками-кредиторами (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк) составляет 75,8 млрд рублей, несколько раз компания допускала дефолт по выплате процентов.

«ЮТэйр» входит в десятку крупнейших авиакомпаний РФ. Основные акционеры - созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

ТАСС; 2019.12.02; ЛЕГКИЙ ВЕРТОЛЕТ VRT500 МОЖЕТ СТАТЬ БЕСПИЛОТНЫМ

Легкий многоцелевой вертолет VRT500 может стать беспилотным, сообщил ТАСС глава «Вертолетов России» Андрей Богинский.

«Мы уже сегодня видим направления для будущего развития и модернизации VRT500. Их два: первое - это возможность сделать его беспилотным, а второе - электродвижение, использование гибридной установки с батареями», - сказал он.

«Один из возможных шагов (в развитии вертолета - прим. ТАСС) - это гибридная установка с батареями. В нашем понимании появление батареи дополнительно к существующему газотурбинному двигателю позволит сделать однодвигательную машину более безопасной. В случае отказа двигателя батареи хватит на 15 минут полета, за это время можно подобрать площадку и осуществить безопасное приземление, - сказал он. - Следующий шаг при развитии технологий батарей - это, скорее всего, полностью переход на электрическую тягу или электрический привод несущей системы».

Богинский также отметил, что компания намерена продвигать вертолет на рынках арабских стран с помощью эмиратского холдинга Tawazun, который планирует купить 50% акций компании «ВР-Технологии», входящей в холдинг «Вертолеты России».

«Наши коллеги из Tawazun ведут маркетинговую работу на рынке и отмечают потенциальный интерес. Это их рынок, они его знают, понимают, их здесь слышат, поэтому мы хотим этим преимуществом воспользоваться для совместного продвижения нашей продукции», - сообщил он.

Услуги аэротакси

Богинский сообщил, что вертолет VR500 и разрабатываемый беспилотный VRT300 могут в будущем использоваться для услуг аэротакси, полиции и медицинских учреждений.

«С точки зрения применения (вертолетов) это - системы городской мобильности, по всем прогнозам, к 2030-2035 году в городах в мире будут жить более 6 млрд человек. Какая-то часть сервисов будет перемещаться в воздух: доставка, системы видеонаблюдения и автоматической передачи информации для разных целей - все это, скорее всего, будет перемещаться в воздух. Такси, частный трансфер, воздушные экскурсии - мы смотрим и это направление тоже, видим, что здесь есть перспектива. Проект получается многофункциональный, у него много векторов развития, вопрос будет только в приоритизации этих направлений», - сказал Богинский.

«Обсуждали (применение вертолетов - прим. ТАСС) с зарубежной полицией, были встречи с разными заказчиками, и все видят в этом свои возможности для использования. Яркий пример - Сан-Паулу, где вертолеты с одним двигателем очень востребованы, и вертолетное сообщение достаточно развито», - отметил глава «Вертолетов России».

По словам Богинского, развитие вертолетного сообщения в городах возможно при соблюдении ряда требований к инфраструктуре, безопасности, при наличии транспортных хабов.

Первый маршрут применения вертолета как аэротакси - это путь из аэропорта в центр города, пояснил он. «Одна из областей применения - медицина. Это возможность переброски из одного лечебного учреждения в другое различных биоматериалов, лекарств и так далее. Вариантов применения VRT300 и VRT500 для города очень много», - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7240953>

[Вернуться в оглавление](#)