



Ежедневный мониторинг СМИ

4 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2019.12.04; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРИТОРМОЗИЛ ШТРАФЫ ЗА СКОРОСТЬ; ЗА НЕБОЛЬШИЕ ПРЕВЫШЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКА КАРАТЬ НЕ БУДУТ	4
ТАСС; 2019.12.03; МЕДВЕДЕВ: УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ РЕГИОНА	5
ИА REGNUM; 2019.12.03; РОССИЯ ПОДГОТОВИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОНГОЛИИ	5
РБК; ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.03; «РОСАТОМ» СТАНЕТ СОВЛАДЕЛЬЦЕМ КУПИВШЕЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ГРУППЫ «ДЕЛО» КОМПАНИИ НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ НОВУЮ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ В АРКТИКЕ	6
ТАСС; 2019.12.03; ФАС: ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН ДЛЯ «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО ИМЕЕТ ПРИЗНАКИ РАЗДЕЛА РЫНКА	8
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.03; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИЛСЯ СО СТРАНАМИ ДЛЯ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ПУЛКОВО; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ СПИСОК ЕВРОПЕЙСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЛЯ ВЫЛЕТА ИЗ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО В РАМКАХ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА». АКЦИОНЕРАМ ПУЛКОВО УДАЛОСЬ УБЕДИТЬ РЕГУЛЯТОРА И БИЗНЕС, ЧТО ЭТО НЕ НАНЕСЕТ УЩЕРБ РОССИЙСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ	9
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.03; ЕВРОПА СЛЕТАЕТСЯ В ПУЛКОВО; АЭРОПОРТ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СЕДЬМУЮ СВОБОДУ С НЕБОЛЬШИМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ЧУНОВА АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.04; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ПОЖАЛОВАЛСЯ НА РОСТ СТОИМОСТИ УСЛУГ В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ; ПО ЕГО МНЕНИЮ, ЭТО СНИЖАЕТ ДОСТУПНОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК И ВЕДЕТ К СТАГНАЦИИ ОТРАСЛИ.....	12
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.03; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ОБВИНИЛ 17 АЭРОПОРТОВ В РЕЗКОМ ПОДРОЖАНИИ УСЛУГ; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ПОПРОСИЛ ФАС ВНИМАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА РОСТОМ ЦЕН НА АЭРОПОРТОВЫЕ УСЛУГИ И ТОПЛИВО. НАРАЩИВАНИЕ ПРИБЫЛИ АЭРОПОРТОВ ПРИВЕДЕТ К СТАГНАЦИИ ОТРАСЛИ И УБЫТКАМ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, СЧИТАЕТ ТОП-МЕНЕДЖЕР	13
ТАСС; 2019.12.03; ФАС ПРОВЕРИТ ДАННЫЕ О ПЕРЕКЛАДЫВАНИИ РАСХОДОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТЕРМИНАЛОВ НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ.....	14
ТАСС; 2019.12.03; ТРУТНЕВ: В КАБМИНЕ СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ «ПЛОСКИХ ТАРИФОВ» «АЭРОФЛОТА».....	15
КОММЕРСАНТЬ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.12.04; КАДРЫ, ДЕНЬГИ, ДВА ЗАКОНА; РЕГИОНЫ РАССКАЗАЛИ, ЧТО МЕШАЕТ ИМ ЦИФРОВИЗИРОВАТЬСЯ.....	15
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ДАТСКИЙ БИЗНЕС ЗАИНТЕРЕСОВАН В РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ, ЗАЯВИЛ ПОСОЛ ДАНИИ.....	16
ТАСС; 2019.12.03; «АВТОДОР» РАЗРАБОТАЛ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ СЕТИ СКОРОСТНЫХ АВТОДОРОГ В РОССИИ ДО 2035 ГОДА	17

ТАСС; 2019.12.03; ОКОЛО 130 КМ НИЖЕГОРОДСКИХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ С ПРИМЕНЕНИЕМ БЕРЕЖЛИВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	17
ТАСС; 2019.12.03; В ОРЛЕ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 380 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 11 УЧАСТКОВ ДОРОГ	18
ТАСС; 2019.12.03; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ЗАВЕРШИЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ИЗ ПЕРМИ В БАШКИРИЮ В ОБХОД КУЕДЫ	18
КОММЕРСАНТЪ ЛИЗИНГ ПРИЛОЖЕНИЕ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.12.04; НЕ ЛИЗИНГОМ ЕДИНЫМ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ДО СИХ ПОР НЕ ПОНИМАЮТ, КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ «ЕДИНАЯ ЛИЗИНГОВАЯ СУБСИДИЯ» С 2020 ГОДА ...	19
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2019.12.03; ТАКСИСТЫ ВЫЕХАЛИ НА МИТИНГИ; КАК ВОДИТЕЛИ ТРЕБУЮТ У АГРЕГАТОРОВ ПЕРЕСМОТРЕТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА	23
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИТ МВД ПРОРАБОТАТЬ КРИТЕРИИ УСТАНОВКИ ПЕРЕДВИЖНЫХ КАМЕР	24
ТАСС; 2019.12.03; ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч НЕ ВСЕГДА МОЖНО «УЛОВИТЬ» ДАЖЕ НА СПИДОМЕТРЕ - МЕДВЕДЕВ	25
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.03; АФОНСКИЙ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СВЕДЕНИЯ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА ДТП С ТАКСИ	25
ТАСС; 2019.12.03; КАМЕРЫ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ: ДОГАДКИ И РАСЧЕТЫ ВМЕСТО ФАКТОВ?; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО — О ТОМ, ЧТО НЕОБХОДИМО ИЗУЧИТЬ ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАКИХ КАМЕР, ПЕРЕД ТЕМ КАК ДЕЛАТЬ НА НИХ СТАВКУ	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; РФ И ФРАНЦИЯ УДВОИЛИ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЗА 4 ГОДА, ДО 16,5 ТЫС	29
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПЛАНЫ ИСКЛЮЧИТЬ «ПЛОЩАДКУ» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА	30
ТАСС; 2019.12.03; «ЯНДЕКС» МОЖЕТ НАЧАТЬ ВЫВОДИТЬ БЕСПИЛОТНИКИ В НОВЫЕ РЕГИОНЫ С РАЗВИТИЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ	30
ТАСС; 2019.12.03; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ЕЩЕ В ДЕВЯТИ РЕГИОНАХ РОССИИ НАЧНЕТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	31
ТАСС; 2019.12.03; «КАМАЗ» НАЧАЛ ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНОГО ГРУЗОВИКА «ОДИССЕЙ» НА ТЕРРИТОРИИ ЗАВОДА	32
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ПОСОЛ РОССИИ В МОНГОЛИИ РАССКАЗАЛ О ТРАНЗИТЕ ПО УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖД	32
ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; «ДОЧКА» РЖД ОКАЖЕТ КОНСАЛТИНГОВЫЕ УСЛУГИ ПРИ СОЗДАНИИ ЛИНИИ К ТАВАН-ТОЛГОЮ В МОНГОЛИИ	33
RNS; 2019.12.03; МЕЖДУ КАЗАНЬЮ И УФОЙ ПОЯВИТСЯ ПРЯМОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКИ «ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ», RAILCOMMERCE И VAGONLINE ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ	34
ТАСС; 2019.12.03; ТРЕТИЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАЛОЖИТЬ В 2020 ГОДУ	34
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2019.12.04; В ДЕЛЕ «ТРАНСАЭРО» НЕ ХВАТИЛО РАСКАЯНИЯ; ЗА ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ С АКТИВАМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА БУДУТ СУДИТЬ ЕГО УПРАВЛЯЮЩЕГО	35
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; РОСАВИАЦИЯ ПОСТАВИЛА НА УЧЕТ БОЛЕЕ ДЕВЯТИ ТЫСЯЧ БЕСПИЛОТНИКОВ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; S7 В ЯНВАРЕ 2020Г ОТКРОЕТ ШЕСТЬ НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ НОВОСИБИРСКА	37
РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; В ЮГРЕ МУЖЧИНА ОТСУДИЛ У «АЭРОФЛОТА» 15 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА ОВЕРБУКИНГА	37

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2019.12.04; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРИТОРМОЗИЛ ШТРАФЫ ЗА СКОРОСТЬ; ЗА НЕБОЛЬШИЕ ПРЕВЫШЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ПОКА КАРАТЬ НЕ БУДУТ

Штрафы за превышение скорости на 10–20 км/ч пока вводить не будут: из-за некорректной работы автомобильных спидометров водители с трудом могут контролировать этот лимит, заявил премьер **Дмитрий Медведев**. Но точка в этом вопросе не поставлена, заметил глава правительства, МВД будет поручено «внимательно изучить» необходимость введения штрафа. “Ъ” удалось ознакомиться с позицией полиции. Там считают, что новый штраф нужен, но вводить его можно только после тотальной проверки всех ограничений, знаков, камер и проведения кампании по информированию населения. Идею об ужесточении наказания за превышение порога скорости на 10 км/ч премьер **Дмитрий Медведев** прокомментировал в ходе приема граждан в центральном офисе «Единой России». «Как человек, который тоже за рулем сидит, во всяком случае иногда, должен вам сказать, что эти 10 км/ч часто “не ловятся” даже самими водителями, — заявил господин **Медведев**. — Иногда на спидометре этого даже не видно, все это прыгает достаточно подвижно, особенно когда речь идет о машинах не очень новых (вероятно, имеется в виду дергающаяся стрелка спидометра на старых “Волгах”. — “Ъ”). Чуть-чуть нажал — и все».

Введение штрафа, по мнению премьера, приведет к тому, что к ответственности будут привлекать граждан, у которых не было намерений нарушать ПДД.

Штраф за превышение на 10–20 км/ч, напомним, не применяется с 1 сентября 2013 года (наказывается превышение лимита на 20–40 км/ч и выше). ГИБДД пыталась вернуть санкцию с 2014 года. В 2018 году ужесточение поддержал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. В апреле 2019 года ГИБДД предложила ввести за указанное нарушение штраф 1,5 тыс. руб. (3 тыс. руб. — за превышение на 20–40 км/ч; сейчас 500 руб.), началась подготовка законопроекта. Позже вице-премьер **Максим Акимов** пообещал, что «молниеносных» и не прошедших «проверку» решений не будет. В октябре 2019 года тема поднималась уже на совещании у **Дмитрия Медведева**, по итогам которого премьер поручил МВД еще раз проработать «целесообразность» возвращения штрафа, представив доклад в правительство до 2 декабря. Во вторник глава правительства заявил, что решение не принято. «Мы проанализируем с коллегами, я дам поручение вице-премьеру **Акимову** и министру внутренних дел Колокольцеву, чтобы они внимательно этот вопрос еще раз изучили. Разберемся», — сказал он.

“Ъ” удалось ознакомиться с позицией МВД: выполняя прошлое поручение господина **Медведева**, полицейское ведомство еще в конце ноября направило соответствующее послание в правительство.

Подписавший его первый заместитель министра внутренних дел Александр Горовой считает возвращение штрафа «целесообразным». До сентября 2013 года 33% всех фиксируемых нарушений скоростного режима приходилось на превышения на 10–20 км/ч, говорится в письме. Число нарушителей скоростного режима, отмечают в МВД, с каждым годом растет: если в 2016 году их выявлено 53 млн, то за девять месяцев 2019 года — более 78 млн. Количество нарушений на 10–20 км/ч растет «пропорционально», уверены в полиции (данных нет, нарушение не фиксируется). Министерство также ссылается на данные Всемирной организации здравоохранения: увеличение средней скорости на 1 км/ч приводит к росту общего числа ДТП на 3%, ДТП с погибшими — на 4–5%. Полиция также ссылается на «научные исследования», из которых следует, что превышение лимита

в 60 км/ч на 5 км/ч приводит с росту вероятности попасть в аварию такому же, как если бы в крови водителя содержалось 0,5 промилле алкоголя. Штраф, пишет Александр Горовой, поможет достичь целей, заложенных в майских указах президента: снизить число погибших в ДТП до 4 на 100 тыс. человек (по итогам 2018 года — 12,4). В МВД собрали мнения ведомств и госорганов власти: 19 из них новую санкцию поддержали, 1 — против (какое, не уточняется). При этом МВД говорит об «отложенном сроке действия»: сначала нужно проверить обоснованность скоростных ограничений, установки знаков, применения камер, а также провести кампанию по информированию населения о новых штрафах.

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков называет позицию МВД «довольно взвешенной», но считает, что одновременно нужно повысить скоростной режим на федеральных трассах, выявить и ликвидировать «кормушки» на дорогах (искусственно созданные условия, при которых водители нарушают) и обязать регионы согласовывать установку знаков и камер с ГИБДД. «Только после этого можно будет выносить вопрос о штрафе за 10–20 км/ч,— считает господин Лысаков.— Раньше никаких законопроектов и никаких отложенных сроков вступления в силу поправок быть не должно». Необходимость нового штрафа не доказана, считает депутат, данных МВД о связи этого вида нарушения с аварийностью нет. Из материалов полиции, представленных в Белый дом, следует, что число ДТП по причине превышения скорости снижается: в 2016 году таких аварий зафиксировано 4,4 тыс., за девять месяцев 2019 года — 2,4 тыс. «Если порог будет снижен до 10 км/ч, водители начнут больше смотреть на спидометр, чем на дорогу, что может спровоцировать рост аварий»,— предполагает Вячеслав Лысаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4180256>

ТАСС; 2019.12.03; МЕДВЕДЕВ: УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ РЕГИОНА

Улан-Баторская железная дорога может стать основой для новых транспортных коридоров в регионе. Об этом заявил журналистам председатель правительства России **Дмитрий Медведев** по итогам переговоров с премьер-министром Монголии Ухнаагийн Хурэлсухом.

«Мы, в частности, говорили об Улан-Баторской железной дороге. Это флагман нашего сотрудничества. На его основе можно формировать и новые транспортные коридоры, и увеличивать региональные товаропотоки. Для этого есть все условия, надо просто приложить некоторые старания», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/7253769>

ИА REGNUM; 2019.12.03; РОССИЯ ПОДГОТОВИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОНГОЛИИ

В Москве 3 декабря подписано соглашение **Минтранса РФ** и Министерства развития дорог и транспорта Монголии об обучении монгольских граждан по железнодорожным специальностям и направлениям подготовки.

Подпись под документом поставили **первый заместитель министра транспорта России Иннокентий Алафинов** и министр развития дорог и транспорта Монголии Бямбасурэнгийн Энх-Амгалан.

<https://regnum.ru/news/2796831.html>

РБК; ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.03; «РОСАТОМ» СТАНЕТ СОВЛАДЕЛЬЦЕМ КУПИВШЕЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ГРУППЫ «ДЕЛО» КОМПАНИИ НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ НОВУЮ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ В АРКТИКЕ

«Росатом» станет совладельцем группы «Дело» Сергея Шишкарева, который обошел Романа Абрамовича и Владимира Лисина на аукционе по продаже «Трансконтейнера». Приоритет совместной работы — развитие Северного морского пути

О том, что «Росатом» станет совладельцем группы «Дело» Сергея Шишкарева, РБК рассказали два источника, знакомых с деталями переговоров. Госкорпорация получит 30% в ООО «Управляющая компания «Дело» («УК Дело»), головной компании группы.

3 декабря, уже после выхода статьи РБК, стороны официально подтвердили сделку. Сейчас, согласно сообщению «Росатома», госкорпорация завершает юридическое оформление сделки по приобретению неконтрольной доли в уставном капитале «УК Дело». Как уточняется в сообщении группы «Дело», покупателем выступит «Атомный энергопромышленный комплекс» («Атомэнергопром»), входящий в «Росатом». Сумму сделки стороны не раскрывают.

«Группа компаний «Дело» совместно с госкорпорацией «Росатом» продолжит развивать логистический бизнес на базе имеющихся активов и рыночных компетенций компаний, включая мультимодальные и транзитные перевозки», — приводятся в сообщении слова Шишкарева.

Меньше недели прошло с того момента, как бизнесмен значительно масштабировал свой бизнес — 27 ноября на аукционе он приобрел 50% плюс две акции компании «Трансконтейнер», крупнейшего железнодорожного контейнерного оператора в России. В борьбе за актив он обошел структуры миллиардеров Романа Абрамовича и Владимира Лисина, предложив за контроль 60,3 млрд руб., почти вдвое выше стартовой цены.

Зачем госкорпорации потребовался бизнес «Дела» — в материале РБК.

Как будет организована сделка

Сделка между «Делом» и «Росатомом» будет организована в формате допэмиссии «УК Дело», в результате которой госкорпорация получит 30% в ее капитале, рассказал РБК один из источников. Закрывать сделку с «Росатомом» планируется до конца года, в совет директоров «УК Дело» войдут два представителя госкорпорации.

Переговоры между «Росатомом» и Шишкаревым начались уже после того, как бизнесмен объявил о своем намерении принять участие в аукционе за «Трансконтейнер», а госкорпорация получила статус единого инфраструктурного оператора по развитию Северного морского пути (СМП), рассказывает один из собеседников РБК, — это были «два параллельных процесса». «К моменту начала переговоров «Росатом» уже активно вел работу в направлении по созданию логистики под СМП, и это, очевидно, требовало привлечения логистических компетенций. При этом вариант — самостоятельно выстраивать это направление — это долго и дорого, поэтому вариант партнерства и стал приоритетным», — объясняет источник РБК мотивы.

Финансировать покупку «Трансконтейнера» госкорпорация не будет. Как рассказывал сам Шишкарев, на покупку контрольного пакета контейнерного оператора он направит собственные средства и кредиты от Сбербанка. Банк же будет выступать основным финансовым партнером при приобретении пакетов у других акционеров «Трансконтейнера» — ВТБ (24,84%) и «Енисей Капитала» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,74%) и других миноритариев (0,42%) — в рамках обязательной оферты. Для выкупа контрольного пакета оператора группа уже привлекла у Сбербанка первый кредит на 30 млрд руб. (вместе с процентами и банковской комиссией — 36,511 млрд руб.), в сообщении «Дела» уточнялось, что эта сумма составляет 127,45% от стоимости активов группы. Всего на выкуп акций «Трансконтейнера» «Делу» может понадобиться до 120 млрд руб.

Весь бизнес группы «Дело» представлен несколькими компаниями. Выручка ООО «Делопортс» (владеет стивидорными активами группы в порту Новороссийск, контейнерным терминалом НУТЭП, расположенным в юго-восточной части этого порта, зерновым терминалом КСК и сервисной компанией) на конец 2018 года составила 11,919 млрд руб., EBITDA — 8,781 млрд руб., чистый долг — 19,333 млрд руб. Оборот «Рускона» (интермодальный оператор) по итогам 2018-го — 4,127 млрд руб. В 2018-м структура Шишкарева также выкупила за \$250 млн 30,75% Global Ports — крупнейшего в России оператора морских контейнерных терминалов — с выручкой по итогам шести месяцев 2019-го на уровне \$181,2 млн (около 12 млрд руб.).

Но самым крупным активом в структуре «Дела» станет именно «Трансконтейнер»: его выручка в 2018 году составила 76,9 млрд руб., чистая прибыль — 9,5 млрд руб.

EBITDA всех активов группы «Дело» находится на уровне 35–40 млрд руб., из которых на «Трансконтейнер» приходится примерно 21 млрд руб., сказал РБК руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. Долг группы, по его оценкам, — около 75 млрд руб., включая 30 млрд руб., полученных от Сбербанка на покупку контрольного пакета «Трансконтейнера». Таким образом, при мультипликаторе 5–6 показателей EBITDA оценка всей компании за вычетом долга — 100–165 млрд руб., сказал он.

Зачем «Росатому» понадобился частный партнер

Географическое присутствие, компетенции и транспортно-логистическая инфраструктура группы компаний «Дело» должны стать ключевой платформой для решения задач, стоящих перед «Росатомом», указано в сообщении госкорпорации. На базе логистических активов «Росатома» и группы «Дело» предполагается создать новую контейнерную арктическую линию.

Еще в марте 2018 года, в рамках послания к Федеральному собранию, президент **Владимир Путин** заявил, что грузопоток по Северному морскому пути к 2025 году должен возрасти в десять раз — до 80 млн т. «Наша задача — сделать его глобальной конкурентной транзитной артерией», — сказал тогда президент. По данным **Минтранса**, по итогам 2018 года грузопоток по СМП уже составил 17 млн т.

Как позднее отмечал гендиректор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев, грузооборот может быть и больше «благодаря строящимся атомным ледоколам и намеченному развитию инфраструктуры» — 92,56 млн т к концу 2024 года. Но и этот уровень он назвал «промежуточным финишем», анонсировав к 2030 году загрузку на уровне 110–120 млн т в год. «Создание оператора позволит наконец работать в «одно окно», объединит усилия государства и бизнеса по более эффективному использованию такой важной транспортной артерии, как СМП», — объяснял глава госкорпорации роль в этом «Росатома».

Железнодорожные контейнерные операторы могли составить конкуренцию «Росатому» в развитии СМП, поэтому госкомпания логично рассматривала возможности выхода и в этот сегмент, отмечает источник, близкий к одному из претендентов на «Трансконтейнер».

Перед «Росатомом» стоят «амбициозные задачи»: развить новое логистическое направление и создать совместную с «УК Дело» платформу для запуска международного транспортно-логистического бизнеса, указано в сообщении госкорпорации. Основными направлениями сотрудничества станут развитие глобальных мультимодальных и транзитных перевозок на маршруте Азия — Европа — Азия, в том числе через Северный морской путь. «Росатом» намерен не просто выйти на круглогодичное использование Северного морского пути, а значимо улучшить всю евразийскую логистику и наряду с Суэцким каналом предложить не менее привлекательные условия движения грузов из Азии в Европу», — указывает пресс-служба госкорпорации.

Инвестиции в создание необходимой транзитной инфраструктуры на СМП «Росатом» оценивает в \$7 млрд, говорится в подготовленной для банков презентации «Росатома» (есть у РБК). Годовой оборот нового перевозчика оценивается в \$5,6 млрд на пике начиная с 2026 года. Пилотный запуск контейнерной линии на Северном морском пути запланирован на 2024 год, его мощность в «Росатоме» оценивают в 30 млн т в год к 2028 году (70% от общего грузопотока по СМП). Для перевозки целевого объема контейнерных грузов через СМП потребуется арктический флот из 33 коммерческих судов (контейнеровозов), инвестиции в создание флота госкорпорация оценивает в \$5,8 млрд. Для реализации проекта она планирует привлечь проектное финансирование (70%), собственные средства и деньги соинвесторов (30%).

Цель «Росатома» — реализация конкурентного преимущества СМП относительно Южного морского пути через Суэцкий канал: расстояние по «северному» маршруту на 40% короче, время доставки грузов на 20–30% меньше в зависимости от ледовых и погодных условий, а также сопоставимая себестоимость и возможность ее оптимизации при использовании атомных ледоколов, указано в материалах госкорпорации. При этом грузопоток по Южному морскому пути уже составляет 1 млрд т, из них больше половины (570 млн т) — перевозка в контейнерах. По прогнозу госкорпорации, на Северный морской путь можно перевести с «южного» маршрута 47 млн т в контейнерах.

<https://www.rbc.ru/business/03/12/2019/5de4ac8c9a7947d88b488164?from=center>

ТАСС; 2019.12.03; ФАС: ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН ДЛЯ «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО ИМЕЕТ ПРИЗНАКИ РАЗДЕЛА РЫНКА

Перечень стран, в которые иностранным авиакомпаниям можно будет летать из Пулково в рамках «открытого неба», имеет признаки раздела рынка, сообщили в Федеральной антимонопольной службе (ФАС).

«Перечень открытых и закрытых международных маршрутов имеет признаки раздела рынка. ФАС России примет меры реагирования», - говорится в сообщении регулятора.

Как ранее сообщал ТАСС источник в одной из российских авиакомпаний, **Минтранс РФ** утвердил список международных маршрутов для вылета из аэропорта Пулково в рамках режима «открытого неба», в него вошли 30 стран.

«Необходимо обеспечить открытую конкурентную среду в аэропорту Пулково согласно решениям правительства Российской Федерации», - уточнили в ФАС.

По информации источника, использование седьмой степени «свободы воздуха» в Пулково (позволит иностранным авиакомпаниям совершать полеты в петербургский аэропорт Пулково не из «домашнего» региона) будет введено в аэропорту в тестовом режиме с 1 января 2020 года на пять лет.

Какие страны смогут летать из Пулково в рамках открытого неба

Отобранные 30 стран разделены на две группы. Страны первой группы смогут летать в Пулково по седьмой «свободе воздуха» без ограничений. В эту группу включена 21 страна: Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Авиакомпании второй группы стран смогут летать в Пулково с некоторыми ограничениями по пунктам вылета и прилета. В эту группу вошли Австрия (кроме Вены), Болгария (можно осуществлять полеты только в Софию), Великобритания (кроме Лондона), Германия (кроме Берлина, Дюссельдорфа, Гамбурга, Мюнхена), Испания (кроме Барселоны и Малаги), Италия (кроме Рима и Милана), Кипр (за исключением Ларнаки и Пафоса), Франция (кроме Ниццы и Парижа) и Чехия (кроме Праги).

Вопрос введения режима открытого неба в Пулково стал обсуждаться только в этом году.

Замминистра транспорта РФ Александр **Юрчик** в октябре отмечал, что седьмая степень свободы будет вводиться постепенно, конкретных заявок от авиакомпаний пока нет.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) в октябре отмечала, что такое решение может привести к финансовым потерям российских авиакомпаний.

Седьмая степень свободы воздуха

Коммерческие права на выполнения рейсов в гражданской авиации разделены на 9 степеней «свободы воздуха», по степени расширения возможностей для перевозок для авиакомпаний. Так, если первая степень дает возможность перевозчику просто пересекать воздушное пространство иностранного государства без посадки, то уже девятая подразумевает право на перевозку пассажиров внутри иностранного государства без промежуточной посадки в домашнем регионе авиакомпании.

Седьмая «свобода воздуха» дает возможность перевозчику выполнять рейсы между двумя зарубежными странами без промежуточной посадки в домашнем регионе.

<https://tass.ru/ekonomika/7257167>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20191203/830637663.html>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.12.03; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИЛСЯ СО СТРАНАМИ ДЛЯ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ПУЛКОВО; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ СПИСОК ЕВРОПЕЙСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЛЯ ВЫЛЕТА ИЗ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО В РАМКАХ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА». АКЦИОНЕРАМ ПУЛКОВО УДАЛОСЬ УБЕДИТЬ РЕГУЛЯТОРА И БИЗНЕС, ЧТО ЭТО НЕ НАНЕСЕТ УЩЕРБ РОССИЙСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ

Минтранс определился со списком стран, куда смогут летать иностранные авиакомпании из петербургского аэропорта Пулково в режиме «открытого неба» с 1 января 2020 года. Об этом сообщили РБК два источника, знакомых с решением министерства.

Минтранс должен был определиться с этим перечнем до 1 декабря по поручению курирующего транспорт вице-премьера Максима **Акимова**, который поддержал введение такого режима для петербургского аэропорта. Это список обсуждался с Федеральной антимонопольной службой, Ростуризмом, правительством Санкт-Петербурга, а также с самим аэропортом и российскими авиакомпаниями. По мнению **Минтранса**, предложенные для иностранных компаний направления «не нанесут ущерба» деятельности российских перевозчиков, подчеркивает собеседник РБК, ознакомившийся с позицией ведомства.

РБК направил запросы в пресс-службу **Минтранса** и Росавиации.

Что такое «открытое небо»

«Открытое небо» (или так называемая седьмая степень «свободы воздуха») позволяет авиакомпаниям перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране ее регистрации. «Например, ирландская авиакомпания Ryanair] может выполнять рейсы между Петербургом и городом в третьем государстве», — пояснял представитель вице-премьера Максима **Акимова**. Например, из Петербурга можно будет летать ирландскими или британскими авиалиниями в Амстердам. Сейчас иностранная авиакомпания может везти пассажиров из российского аэропорта без пересадки только в страну, где находится ее штаб-квартира.

Куда теперь можно улететь из Пулково

Всего в список попали 30 европейских стран из ранее предложенных 33-х. В их числе Нидерланды, Финляндия, Норвегия, Бельгия и Португалия. В этом списке также есть страны, куда иностранным перевозчикам предлагается летать с ограничениями.

Без ограничений: Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Швейцария, Швеция и Эстония

С ограничениями: Австрия, Великобритания, Болгария, Чехия (ограничения этих четырех стран касаются только столиц), Германия — за исключением Берлина, Дюссельдорфа,

Мюнхена и Гамбурга. Кроме того, допускаются перевозки в Испанию кроме Барселоны и Малаги, в Италию — кроме Рима и Милана, на Кипр — за исключением Ларнаки и Пафоса. Во Францию можно летать во все города кроме Парижа и Ниццы

В число стран для «открытого неба» Пулково не вошли Израиль, Хорватия и Греция. При этом в Хорватию и Грецию до сих пор нет прямых рейсов из Петербурга (в Грецию осуществляются чартерные перевозки только летом), в то время как в столицу Израиля можно добраться на рейсах «России».

Как рассказывал ранее РБК гендиректор «Воздушных ворот Северной столицы» (оператор Пулково) Леонид Сергеев, в августе на полеты из Пулково уже подали заявки европейские лоукостеры — ирландская Ryanair, британская EasyJet и венгерская Wizz Air, которые летают по Европе не только из столиц соответствующих стран, где находятся их штаб-квартиры, но и из третьих стран (например, на Ryanair можно долететь из французского Бове в Рим).

Сергеев подчеркивал, что за счет эксперимента с «открытым небом» к 2025 году можно привлечь в Петербург до 6 млн дополнительных туристов в год (за 2018 год за рубеж летали 7 млн пассажиров из Петербурга). Согласно предварительным планам маршрутов, иностранные лоукостеры будут летать круглогодично: распределение перелетов летом и зимой — 60 на 40% соответственно.

Как к «открытому небу» относятся российские перевозчики

Российские авиакомпании выступали против «открытого неба» в Петербурге. Они предлагали **Минтрансу** разрешить иностранным конкурентам полеты из Пулково только в города в радиусе не менее 200 км от направлений, куда уже летают российские перевозчики.

«Мы показали **Минтрансу** и правительству, что не будет конкуренции между иностранными лоукостерами и российскими авиакомпаниями из-за «седьмого неба» в Пулково, — рассказывал РБК руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитал» Олег Панкратов еще до того, как был подготовлен итоговый список стран («ВТБ Капитал» — акционер аэропорта с долей 25%). — Пулково, как и другим российским аэропортам, выдаются допуски на полеты в другие страны. Есть города, куда назначены перевозчики из этого аэропорта, но никто не летает. Ровно такой аргумент у нас был».

«Если у нас есть, например, ирландская Ryanair, то почему им разрешать летать только из Ирландии. Мы говорим о том, что нужно разрешить такого рода перевозчикам летать в Пулково оттуда, откуда они хотят летать, — пояснял Панкратов. — Лоукостеры практически доминируют на европейском рынке. Почему мы им запрещаем так же летать в России?»

По словам топ-менеджера «ВТБ Капитала», «открытое небо» в Пулково будет «полезной мерой», стимулирующей российские авиакомпании. Авиакомпания «Победа» поддержала эту идею, добавил он.

РБК направил запросы в пресс-службу «Победы», «**Аэрофлота**», авиакомпании «Россия», для которой Пулково является базовым аэропортом, а также в S7.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/business/03/12/2019/5de117ac9a79475357b2fa33>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7256041>

<https://www.kommersant.ru/doc/4180377>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.03; ЕВРОПА СЛЕТАЕТСЯ В ПУЛКОВО; АЭРОПОРТ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СЕДЬМУЮ СВОБОДУ С НЕБОЛЬШИМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ

Правительство может с января 2020 года предоставить аэропорту Пулково право на седьмую степень свободы воздуха с ограничениями, направленными на защиту интересов авиакомпании «Россия». **Минтранс** внес в правительство список из 30 стран, из которых иностранным лоукостерам разрешено будет летать в Петербург. Либерализация авиасообщения призвана ускорить увеличение пассажиропотока Пулково, ускорив окупаемость инвестиций в введенный в конце 2013 года терминал, но ударит по интересам российских авиакомпаний, которые столкнутся с конкуренцией со стороны европейских лоукостеров.

Седьмая степень свободы воздуха будет введена в Пулково с 1 января 2020 года, сообщает ТАСС со ссылкой на источники. Режим открытого неба будет работать в тестовом режиме в течение пяти лет.

Седьмая степень свободы воздуха позволяет иностранным авиакомпаниям летать из Пулково в третьи страны напрямую, без посадки в стране регистрации перевозчика. Данную модель перевозок развивают европейские лоукостеры — Ryanair (Ирландия), WizzAir (Венгрия), EasyJet (Великобритания) — в противовес традиционным авиакомпаниям, чья маршрутная сеть завязана на один или несколько международных аэропортов (Lufthansa, KLM). Модель получила развитие в Европе, где действует режим открытого неба.

Либерализовать авиаперевозки в Пулково в этом году предложили «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС), управляющая компания аэропорта. Летом ВВСС направили соответствующее письмо президенту РФ Владимиру **Путину**, который оставил на нем положительную резолюцию. Позже либерализацию поддержал курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов**. Резко негативно на данную инициативу отреагировали российские авиакомпании, рискующие потерять часть доходов и петербургского пассажиропотока. **Минтранс** также пытался сопротивляться: осенью сообщалось о предложенном министерством варианте либерализации, при котором иностранным авиакомпаниям будет разрешено летать в Санкт-Петербург только из аэропортов, расположенных в 200 км от тех городов, куда уже летают российские перевозчики. Данный протекционистский вариант свел бы к нулю эффект от либерализации.

По данным ТАСС, **Минтранс** подготовил два списка стран, куда разрешено будет летать иностранным перевозчикам по открытому небу.

В 21 страну можно будет летать без ограничений:

в Бельгию,
Данию,
Ирландию,
Исландию,
Латвию,
Литву,
Люксембург,
Македонию,
Мальту,
Нидерланды,
Норвегию,
Польшу,
Португалию,
Румынию,
Сербию,
Словакию,

Словению,
Финляндию,
Швейцарию,
Швецию
и Эстонию.

Еще в девять стран иностранные компании смогут летать из Пулково с ограничениями:
в Австрию (кроме Вены),

Болгарию (можно будет летать только в Софию),

Великобританию (кроме Лондона),

Германию (кроме Берлина, Дюссельдорфа, Гамбурга и Мюнхена),

Испанию (кроме Барселоны и Малаги),

Италию (кроме Рима и Милана),

Кипр (кроме Ларнаки и Пафоса),

Францию (кроме Парижа и Ниццы)

и Чехию (кроме Праги).

Собеседник “Ъ” в одной из российских авиакомпаний отмечает, что список ограничений в целом отвечает интересам авиакомпании «Россия», дочерней структуры «Аэрофлота», базирующейся в Пулково.

Международные пассажирские перевозки между российскими и зарубежными аэропортами регламентируются двухсторонними соглашениями российских и иностранных авиавластей.

Собеседники “Ъ” объяснили, что **Минтранс** будет заключать отдельные договоренности с каждой из стран, куда ведомство планирует разрешить перевозки по пятой степени свободы воздуха.

В ФАС России заявили, что сформированные **Минтрансом** перечни «имеют признаки раздела рынка», и пообещали принять меры реагирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4180309>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ЧУНОВА АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.12.04; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ПОЖАЛОВАЛСЯ НА РОСТ СТОИМОСТИ УСЛУГ В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ; ПО ЕГО МНЕНИЮ, ЭТО СНИЖАЕТ ДОСТУПНОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК И ВЕДЕТ К СТАГНАЦИИ ОТРАСЛИ

Стоимость обслуживания рейсов в российских аэропортах растет выше уровня инфляции, пожаловался гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в письме руководителю ФАС Игорю Артемьеву. «Ведомости» ознакомились с копией документа, его подлинность подтвердил человек, близкий к одной из сторон переписки. Представитель ФАС сообщил о получении жалобы.

В основном аэропорты увеличивают цены на не регулируемые ФАС услуги, а на регулируемые сборы сохраняют тарифы на предыдущем уровне или увеличивают их не выше уровня инфляции, отмечается в письме. Так, в аэропорту Ижевска в июне 2019 г. по сравнению с июнем 2018 г. рост регулируемых сборов составил 21%, нерегулируемых – 38%, а в целом стоимость обслуживания выросла на 25%. Еще один пример – Кемерово, где регулируемые сборы выросли на 5%, нерегулируемые – на 70%, общая стоимость обслуживания – на 31%.

Стремление аэропортов нарастить собственную прибыль негативно влияет на доступность авиаперевозок, ведет к наращиванию убытка авиакомпаний и стагнации отрасли, считает Савельев.

Савельев также обращает внимание на ценовую политику поставщиков топлива в разных регионах. Самая высокая цена на авиационный керосин в июне 2019 г. была зафиксирована на Дальнем Востоке, что можно объяснить удаленностью аэропорта,

пишет гендиректор «Аэрофлота». Но в аэропорту Саратова стоимость тонны керосина оказалась на 5% дороже, чем в Петропавловске-Камчатском. Авиакомпании также беспокоятся о различии в ценах на керосин в различных пунктах Дальневосточного федерального округа (ДФО). Например, в Южно-Сахалинске тонна топлива стоит на 10 000 руб. дороже, чем в Хабаровске и Владивостоке, а в Магадане разница достигает 20 000 руб.

Представитель ФАС заявил, что ведомство ведет работу по жалобе «Аэрофлота». Против Топливо-обеспечивающей компании в аэропорту Южно-Сахалинска было заведено дело о нарушении антимонопольного законодательства. Рассматриваются материалы и по другим аэропортам ДФО, в том числе по стоимости обслуживания. ФАС также проверяет информацию о попытках некоторых аэропортов переложить расходы международных терминалов на внутренние рейсы.

Ранее «Аэрофлот» ограничил доступ в бизнес-залы некоторых региональных аэропортов владельцам золотых бонусных карт с билетами эконом-класса. Причиной стало то, что аэропорты отказались снижать стоимость обслуживания пассажиров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/03/817716-gendirektor-aeroflota>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.03; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ОБВИНИЛ 17 АЭРОПОРТОВ В РЕЗКОМ ПОДРОЖАНИИ УСЛУГ; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ПОПРОСИЛ ФАС ВНИМАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА РОСТОМ ЦЕН НА АЭРОПОРТОВЫЕ УСЛУГИ И ТОПЛИВО. НАРАЩИВАНИЕ ПРИБЫЛИ АЭРОПОРТОВ ПРИВЕДЕТ К СТАГНАЦИИ ОТРАСЛИ И УБЫТКАМ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, СЧИТАЕТ ТОП-МЕНЕДЖЕР

Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев сообщил о резком подорожании аэропортовых услуг, которые не попадают под регулирование Федеральной антимонопольной службой (ФАС). Об этом говорится в письме топ-менеджера, отправленном еще 15 августа главе ФАС Игорю Артемьеву. Копия документа есть у РБК, его подлинность подтвердил источник, близкий к компании. В пресс-службе ФАС подтвердили получение письма.

В письме речь идет о 17 региональных аэропортах — от Геленджика до Комсомольска-на-Амуре и Петропавловска-Камчатского — и сравниваются тарифы на нерегулируемые услуги за год — с июня 2018 года по июнь 2019-го.

Как пишет Савельев, в пределах инфляции (рост на 4,7%) удержались тарифы на услуги, регулируемые ФАС: на взлет — посадку, стоянку судов, авиабезопасность, предоставление аэровокзального комплекса и обслуживание пассажиров. Однако есть исключения, где стоимость таких регулируемых услуг обогнала инфляцию: в аэропорте Ижевска они выросли на 21%, в Кемерово и Петропавловске-Камчатском — на 5%.

Основное увеличение тарифов пришлось на услуги, которые ФАС не регулирует, жалуется глава «Аэрофлота». К ним относятся буксировка, уборка, подача трапа и прием — выпуск самолетов. Так, в Петропавловске-Камчатском они выросли на 14%, в Ижевске — на 38%, а в Кемерово — и вовсе на 70%. Существенное повышение также есть в аэропортах Нового Уренгоя (25%), Уфы (34%) и Новокузнецка (56%).

По словам Савельева, наращивание прибыли аэропортов «в отсутствие конкурентной среды» оказывает негативное влияние на доступность перелетов для населения, росту убытков авиакомпаний и стагнации отрасли.

Согласно отчету Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), совокупный убыток российских авиакомпаний в первом квартале 2019 года составил 45,3 млрд руб. Эта цифра оказалась сопоставимой с убытком за весь 2018 год, составившим, по оценкам Минфина, около 50 млрд руб. Основные статьи затрат авиакомпаний: аренда и лизинг, топливо и аэропортовое обслуживание.

Президент **Владимир Путин** поручал до ноября компенсировать авиакомпаниям за счет резервного фонда расходы на керосин (речь идет о 23 млрд руб.), но в **Минтрансе** заявили о переносе этих выплат на 2020 год. «Денег таких свободных нет», — объяснял **заместитель министра** транспорта Александр **Юрчик**.

Глава «Аэфролота» также призвал Артемьева обратить внимание на ценовую политику поставщиков топлива. Самая высокая цена керосина — на Дальнем Востоке, что «еще можно объяснить удаленностью региона», отмечает он. Но, например, в аэропорту Саратова, находящемся в непосредственной близости от Саратовского НПЗ «Роснефти», в июне 2019 года 1 т керосина оказалась на 5% дороже, чем в Петропавловске-Камчатском. 2 декабря в пресс-службе ФАС сообщили, что после жалоб «Аэрофлота» возбудили дело в отношении Топливо-обеспечивающей компании в аэропорту Южно-Сахалинск. «Рассматриваются материалы по другим аэропортам Дальневосточного федерального округа», — отмечали в ведомстве.

РБК направил запрос в авиакомпанию «Ижавиа» (у нее 100% аэропорта Ижевска), холдинга «Новпорт» Романа Троценко (владеет аэропортом Кемерово), компании «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга (владеет аэропортом Саратова), а также аэропортов Петропавловска-Камчатского, Нового Уренгоя, Уфы и Новокузнецка.

<https://www.rbc.ru/business/03/12/2019/5de546b29a794724508d7979?from=center>

ТАСС; 2019.12.03; ФАС ПРОВЕРИТ ДАННЫЕ О ПЕРЕКЛАДЫВАНИИ РАСХОДОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТЕРМИНАЛОВ НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) проверяет информацию о попытках отдельных аэропортов переложить расходы международных терминалов на внутренние рейсы. Также изучаются материалы по стоимости услуг в аэропортах Дальнего Востока, сообщает пресс-служба антимонопольного ведомства.

«Изучаются материалы по стоимости других услуг в аэропортах Дальнего Востока: заправка, буксирование, подача трапов, уборка, питание и другие услуги. Также проверяется информация о попытках отдельных аэропортов переложить расходы международных терминалов на внутренние рейсы - это будет пресечено», - говорится в сообщении ФАС.

Отмечается, что «особое внимание уделяется аэропортам с неразвитой конкуренцией, где авиакомпания не имеет альтернатив по выбору поставщика какой-либо из перечисленных услуг».

Кроме того, по жалобе «Аэрофлота» возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства в отношении АО «Топливо-обеспечивающая компания» в аэропорту Южно-Сахалинска.

Ранее авиакомпания «Аэрофлот» обратила внимание ФАС на серьезное увеличение стоимости обслуживания в региональных аэропортах, а также на резкий рост стоимости заправки самолетов. Это следует из письма генерального директора «Аэрофлота» Виталия Савельева руководителю ФАС Игорю Артемьеву. Отмечалось, что повышение цен на аэропортовое и наземное обслуживание в ряде аэропортов РФ в июне 2019 года по сравнению с июнем 2018 года произошло в значительной степени выше уровня инфляции. Савельев также указал, что топливо-заправочные компании значительно увеличили стоимость заправки самолетов топливом в региональных аэропортах, больше всего в июне 2019 года выросла стоимость заправки самолетов в городах Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/7253319>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191203/1561912758.html>

ТАСС; 2019.12.03; ТРУТНЕВ: В КАБМИНЕ СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ «ПЛОСКИХ ТАРИФОВ» «АЭРОФЛОТА»

Рабочую группу, в которую войдут представители «Аэрофлота», Минтранса и Минвостокразвития РФ, создадут для оптимизации «плоских тарифов» авиакомпании, при которых цена билета является фиксированной и не зависит от сезона и даты покупки. Об этом сообщил ТАСС вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

Ранее Минтранс РФ говорил о необходимости пересмотреть механизм «плоских тарифов» «Аэрофлота», так как он убыточен для авиакомпании, а также нарушает конкуренцию на дальневосточном направлении. Кроме того, Трутнев выступил против продажи билетов по «плоским тарифам» вахтовикам, так как в Магаданской области они выкупают до 70% таких билетов.

«Мы договорились о том, что мы рабочую группу создаем. Там очень много сплетено проблем, поэтому надо разбираться и с «Аэрофлотом», и с Минтрансом, и с Минвостокразвития. Поэтому вместе поработаем - сейчас рабочая группа будет создана, <...> а результаты ее потом посмотрим», - сказал Трутнев.

Он отметил, что необходимо рассмотреть целый комплекс вопросов. Одной из главных проблем остается нехватка билетов по плоским тарифам, которая образуется, в том числе, из-за выкупа их вахтовиками. «Мы все это вместе попробуем рассмотреть и принять какие-то решения по оптимизации», - добавил вице-премьер.

Программа предоставления билетов по «плоским тарифам» работает в России с 2015 года. В настоящее время она действует на рейсах между Москвой и Симферополем, Калининградом, городами Дальнего Востока. Такие билеты дешевле, чем перелет по минимальному тарифу. Стоимость перелета из Москвы в Петропавловск-Камчатский и обратно составляет 22 тыс. рублей, в одну сторону - 13,2 тыс. рублей. При этом плоские тарифы не субсидируются государством, убытки от программы ложатся на компанию.

<https://tass.ru/ekonomika/7249471>

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.12.04; КАДРЫ, ДЕНЬГИ, ДВА ЗАКОНА; РЕГИОНЫ РАССКАЗАЛИ, ЧТО МЕШАЕТ ИМ ЦИФРОВИЗИРОВАТЬСЯ

Нехватка квалифицированных кадров — основной барьер для развития цифровой экономики на местах, заявили участники опроса, проведенного среди региональных органов власти аналитическим центром при правительстве (АЦ). Жаловались регионы также на нехватку денег, завышенные показатели и различные недоработки со стороны федеральных чиновников.

В опросе приняли участие 70 регионов (в числе не ответивших на запрос оказались цифровые лидеры — Москва и Татарстан, а также Крым и Чечня), лишь три субъекта заявили, что не видят преград для цифровизации. Организаторы опроса разделили ответы на семь тематических групп по упоминаниям кадровых, нормативно-правовых, финансовых и административно-управленческих барьеров, сложностей развития информационной инфраструктуры, наличия асимметрии информации и проблем с реализацией проектов на базе «сквозных» цифровых технологий.

Однако по большому счету жалобы регионов сводятся к ограниченности ресурсов, завышению «спущенных сверху» показателей цифровой нацпрограммы и неготовности федеральной методической и нормативной базы.

О проблемах с подготовкой кадров заявили в общей сложности 50 регионов (18,8% от общего числа ответов по множественной выборке), в том числе 27 пожаловались на нехватку квалифицированных кадров из-за недостаточного количества выпускников в сфере цифровой экономики (особенно с управленческими и аналитическими компетенциями). 17 регионов заявили об отсутствии таких программ и курсов повышения

квалификации (и о том, что требуемые в рамках нацпрограммы показатели по числу выпускников могут в десять и более раз превышать возможности региональных учебных заведений). 16 регионов отметили отсутствие перечня компетенций в сфере цифровой экономики — на местах не понимают, кто кого и чему должен учить.

Наличие нормативно-правовых барьеров признали 46 регионов, причем в первую очередь речь шла об отсутствии в законодательстве описания целевого состояния государственных и муниципальных услуг, включая основные декларируемые принципы «Сервисного государства 2.0» — реестровую модель предоставления, проактивность, экстерриториальность и многоканальность (30 регионов). Изменения до сих пор не внесены в профильный закон 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», а многочисленные акты Минздрава, Минтранса, Минприроды, Минпросвещения, Минкомсвязи и других ведомств препятствуют оказанию гражданам услуг в электронной форме и электронному взаимодействию. Семь регионов отметили необходимость уточнения закона о «О защите персональных данных» — например, для проактивного оказания госуслуг или передачи медицинской информации.

О нехватке денег на реализацию нацпрограммы и достижение региональных показателей заявили 40 субъектов, 21 пожаловался, что при декомпозиции не были учтены региональные особенности, а спущенные из центра показатели завышены. При этом наличие несбалансированного бюджета в некоторых регионах приведет к тому, что средства на мероприятия по цифровой экономике будут выделяться по остаточному принципу.

Кроме того, регионы недовольны недостатком методической поддержки (17 субъектов) и низким уровнем взаимодействия с федеральными ведомствами (12). 22 респондента назвали барьером и межрегиональное цифровое неравенство (чаще всего имелась в виду нерентабельность строительства сетей связи в малонаселенных и отдаленных регионах), 20 сообщили о нехватке информации по мерам поддержки проектов в сфере цифровой экономики, в 11 субъектах не нашлось компаний, способных вести разработку и исследования в сфере «сквозных» цифровых технологий. Напомним, в июле в АЦ уже констатировали проблемы с региональной цифровизацией: тогда собственной программы цифровой трансформации не оказалось у 45 из 79 респондентов, а имевшиеся были посвящены информатизации, а не сквозным цифровым технологиям (см. “Ъ” от 31 июля).

<https://www.kommersant.ru/doc/4180395>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ДАТСКИЙ БИЗНЕС ЗАИНТЕРЕСОВАН В РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ, ЗАЯВИЛ ПОСОЛ ДАНИИ

Частные датские компании заинтересованы в развитии Северного морского пути, в Дании понимают перспективность Арктики, заявил в интервью РИА Новости посол скандинавской страны в РФ Карстен Сендергорд.

«Арктика - это очень важный вопрос. Мы полностью понимаем заинтересованность России в развитии этой части мира. Это огромный регион, в который можно инвестировать... Хотя правительство Дании не принимает непосредственного участия в развитии Севморпути, наш частный бизнес проявляет к этому интерес», - сказал посол.

Он отметил, что датский бизнес «активен в этом плане».

«Мы, безусловно, понимаем и видим перспективы дальнейшего развития этой части мира. Но важно, чтобы все было прозрачно и предсказуемо. В конце концов, рынок требует предсказуемости и прозрачности для Северного морского пути», - добавил Сендергорд.

<https://ria.ru/20191203/1561899200.html>

ТАСС; 2019.12.03; «АВТОДОР» РАЗРАБОТАЛ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ СЕТИ СКОРОСТНЫХ АВТОДОРОГ В РОССИИ ДО 2035 ГОДА

Госкомпания «Автодор» разработала концепцию развития сети скоростных автомобильных дорог в России до 2035 года, соответствующая стратегия будет представлена в ближайшее время, сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

«Стратегия предполагает последовательное развитие сети скоростных автомобильных дорог в соответствии с национальными целями. При этом на всех этапах реализации стратегии сеть будет иметь целостную структуру - новые скоростные дороги будут интегрироваться с существующей сетью федеральных и региональных дорог», - пояснили в «Автодоре».

Представить разработанную концепцию опорной сети госкомпания планирует 4 декабря в рамках конференции «Скорость, безопасность, комфорт. Опыт десятилетия».

«Наша цель - обозначить ориентиры и готовность к дальнейшей проработке направлений развития сети скоростных автомобильных дорог с широким кругом заинтересованных сторон (регионы, смежные виды транспорта, бизнес, люди) - с нашими клиентами, пользователями», - рассказали в госкомпании.

Что надо построить

В «Автодоре» пояснили, что для достижения целей стратегии в период с 2025 по 2035 годы необходимо построить и реконструировать не менее 14 тыс. км федеральных автомобильных дорог.

Согласно предлагаемой концепции, протяженность скоростных автомобильных дорог Российской Федерации к 2035 году может составить порядка 17,6 тыс. км (включая подъезды к скоростным дорогам, участвующие в формировании непрерывной сети, для которых допускается II категория) или около 25% от общей протяженности федеральных автомобильных дорог.

«Скоростными дорогами будет «охвачено» 44 региона Российской Федерации, где проживает 75% населения страны», - отметили в «Автодоре».

Ранее глава Минтранса России Евгений Дитрих сообщал, что Росавтодор и госкомпания «Автодор» в ближайшее время представят в правительство направления развития сети скоростных автомобильных дорог на период до 2035 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-razrabotal-koncepciu-razvitia-seti-skorostnyh-avtodorog-v-rossii-do-2035-g>

ТАСС; 2019.12.03; ОКОЛО 130 КМ НИЖЕГОРОДСКИХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ С ПРИМЕНЕНИЕМ БЕРЕЖЛИВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Около 130 км автомобильных дорог в Нижегородской области в 2020 году отремонтируют с применением бережливых технологий, сообщил во вторник журналистам глава региона Глеб Никитин.

«Одно из требований нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» - увеличение доли контрактов, по которым ремонт дорог ведется с использованием новых бережливых технологий. Около 130 км дорог в Нижегородской области в 2020 году планируется отремонтировать по новым технологиям», - сказал Никитин.

Глава региона уточнил, что одна из таких ресурсосберегающих технологий - холодная регенерация (ресайклинг). Ее суть заключается в использовании старого измельченного асфальтобетонного покрытия с добавлением битумной эмульсии или цемента.

«За счет этой технология и экономична, и экологична, и сокращает сроки ремонта. В этом году по этой технологии было отремонтировано 18 дорог протяженностью более 130 км в Ардатовском, Арзамасском, Дивеевском, Дальнеконстантиновском, Кулебакском, Павловском, Лысковском, Тоншаевском и Шатковском районах», - уточнил Никитин.

По его словам, применение новых методов асфальтирования позволило снизить стоимость ремонта 1 км дороги на 17% по сравнению с 2017 годом.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/okolo-130-km-nizegorodskih-dorog-otremontiruut-s-primeneniem-berezlivyh-tehnologij>

ТАСС; 2019.12.03; В ОРЛЕ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 380 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 11 УЧАСТКОВ ДОРОГ

Более 380 млн рублей на ремонт 11 участков дорог по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД) направят в Орле в 2020 году. Об этом во вторник сообщается на сайте администрации города.

«Согласно предварительным подсчетам, ремонт всех 11 дорог обойдется в 385,6 млн рублей. Известно, что на реализацию БКАД в Орле [из федерального бюджета] планируется выделить 381,8 млн рублей», - говорится в сообщении.

В нормативное состояние планируется привести улицы Автовокзальная, Ливенская, Розы Люксембург, Тульская, Старо-Московская, переулок Южный, Новосильское шоссе, участок от моста «Дружбы» до Первой Курской на улице 5 Августа, участки от Максима Горького до Октябрьской на улице 60-летия Октября, от переулка Западного до Карачевского шоссе на улице Васильевская, от Рошинской до границы города на Московском шоссе. Городские власти планируют до конца декабря провести конкурсы по выбору подрядчика, уточнили в пресс-службе горадминистрации. Таким образом, у организаций, выигравших торги, останется время на закупку необходимого оборудования, а у администрации, в случае неудачных конкурсных процедур, провести повторные.

Исполняющий обязанности начальника управления коммунальным хозяйством Дмитрий Фролов на рабочем совещании во вторник сообщил, что на восьми из девяти участков, запланированных для ремонта в 2019 году, работы завершены и приняты. На улице Московская подрядчик «Артстрой» устраняет замечания. «Специалистами «Орелгосзаказчика» проводится контроль качества выполненного ремонта, отбор проб выполнен по всем подрядчикам на улицах, где произведены ремонтные работы. По результатам осмотров и лабораторных испытаний, подтвержденных протоколами, выполненные работы по объему и качеству соответствуют нормативам», - сказал он.

Всего в 2019 году Орлу на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» выделено 391,7 млн рублей. В нормативное состояние приведено 323,4 тыс. квадратных метров дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-orle-v-2020-godu-napravat-bolee-380-mln-rublej-na-remont-11-ucastkov-dorog>

ТАСС; 2019.12.03; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ЗАВЕРШИЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ИЗ ПЕРМИ В БАШКИРИЮ В ОБХОД КУЕДЫ

Строительство обьездной дороги вокруг поселка Куеда Пермского края, которая связывает регион с Республикой Башкирия, завершено. В этом году объект попал в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом во вторник сообщается на сайте краевого правительства.

«В Пермском крае открыто движение по новой автодороге «Обход Куеды». Она связывает Пермский край с Республикой Башкортостан, выводит транспортный поток в Оренбуржье и к границе с Казахстаном, а также обеспечивает безопасность на пересечении железнодорожной линии Казань - Екатеринбург Горьковской железной дороги. Объект начали строить летом прошлого года. С этого года строительство велось в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, - отмечается в сообщении.

Протяженность новой трассы - 3,3 км, построены автодорога и 80-метровый путепровод через железнодорожные пути, который позволит транспорту проезжать железнодорожные

пути, исключая длительные простои на переезде. Подрядчик также укрепил откосы, организовал отвод и сброс воды с проезжей части, установил сигнальные столбики и более 100 дорожных знаков. В районе посёлка Куеда установили два комплекса фотовидеофиксации и пункт автоматического весогабаритного контроля транспортных средств. Общая стоимость работ составила более 660 млн рублей. Эта объездная дорога обеспечит пропуск транзитного транспорта в обход поселка Куеда и безопасность на пересечении в разных уровнях железнодорожной линии Казань - Екатеринбург.

По данным краевого правительства, всего в 2019 на развитие дорожной инфраструктуры в бюджете Пермского края году было заложено 16,1 млрд. рублей. В общей сложности планировалось отремонтировать порядка 800 км дорог, в том числе около 100 км по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-permskom-krae-zaversilos-stroitelstvo-dorog-iz-permi-v-baskiriu-v-obhod-kuedy>

КОММЕРСАНТЪ ЛИЗИНГ ПРИЛОЖЕНИЕ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.12.04; НЕ ЛИЗИНГОМ ЕДИНЫМ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ДО СИХ ПОР НЕ ПОНИМАЮТ, КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ «ЕДИНАЯ ЛИЗИНГОВАЯ СУБСИДИЯ» С 2020 ГОДА

В 2019 году промышленный блок правительства нацелился на повышение эффективности господдержки машиностроения и с 2020 года намерен заменить ряд разрозненных мер субсидирования, в том числе прямого финансирования производителей, на единую лизинговую субсидию. Она должна охватить автотранспорт, специальную и сельхозтехнику, городской электротранспорт и железнодорожный подвижной состав. Лизингодателям предложили посоревноваться за господдержку, пообещав передать клиентам больше техники за меньшие средства бюджета. К декабрю документ все еще не принят, и, видимо, программа стартует со второго квартала 2020 года. Но у лизингодателей за полгода обсуждения не уменьшилось число вопросов к ее параметрам. В основном на рынке видят риски недобросовестной конкуренции и невыполнения планов из-за форс-мажоров, которые не освобождают от штрафов.

С 2020 года правительство планировало заменить разрозненную поддержку сегментов машиностроения на единый сразу для нескольких отраслей механизм льготного лизинга, дающего потребителю скидку на авансовый платеж. Сейчас бюджет компенсирует 10% авансового платежа на лизинг автотранспорта (8,9 млрд руб. в 2019 году) и спецтехники (2,1 млрд руб.), а также напрямую субсидирует покупку газомоторной (2,5 млрд руб.) и сельхозтехники (11 млрд руб., предполагается увеличить до 14,5 млрд руб.), городского электротранспорта (1,5 млрд руб.) и железнодорожного подвижного состава. Спрос в этих отраслях теперь предлагалось поддержать в рамках единого льготного лизинга.

Помимо желания унифицировать господдержку промышленности логика изменений правил заключалась и в том, чтобы отказаться от прямого субсидирования производителей как менее эффективного. В ЛК «Европлан» в этой части отмечают, что в российской промполитике объем поддержки производителей (сторона предложения) всегда оказывается значительно больше объема поддержки покупателей (сторона спроса), хотя именно реализация техники конечному пользователю больше помогает конкуренции и российской экономике. В «Сбербанк Лизинге» подчеркивают, что лизинг превратился в важнейший инструмент приобретения основных средств (для примера: более 70% грузового транспорта приобретается посредством лизинга), а сосредоточение поддержки через единый механизм представляется благом как для конечного потребителя, так и для лизинговой отрасли.

Механизм субсидирования в любом виде в первую очередь интересен лизингополучателям, говорит гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер, и компания в этом случае выступает как посредник, предоставляющий возможность своим клиентам

получить поддержку от государства при приобретении отечественной техники: «Мы всегда говорим о необходимости упрощения мер поддержки»,— подчеркнул он.

Но лизингодатели также могут выиграть за счет включения в господдержку через лизинг новых отраслей машиностроения. Так, включение в единую лизинговую субсидию поддержки приобретения газомоторного транспорта, электрического подвижного состава и сельскохозяйственной техники позволит «Сбербанк Лизингу» нарастить продажи в этих сегментах, считают в компании. Оживление спроса в сегменте газомоторной техники ожидают и в «ВТБ Лизинге». Перспективы для увеличения портфеля сделок за счет нового механизма видят и в «Газпромбанк Лизинге».

Изначально предполагалось, что новая схема господдержки спроса на продукцию машиностроения через единый льготный лизинг будет принята в июле, а осенью начнется отбор заявок. Такие сроки в правительстве объясняли тем, что необходимо заранее предусмотреть бюджетные лимиты и не допускать работы компаний в долг. Но в итоге процесс затянулся: документ до сих пор не принят.

Сейчас старт программы отложен. Текущая редакция документа подразумевает проведение отбора лизинговых компаний в феврале—марте 2020 года, соответственно, и начало работы программы ожидается во втором квартале, сказали “Ъ” в «Сбербанк Лизинге». Время на согласование еще есть, говорит гендиректор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов: к началу декабря его должны вынести на утверждение в аппарат правительства. Это подтверждает и источник “Ъ” в промблоке кабинета.

Как будет устроена новая система

Несмотря на то что документ еще не принят, летом “Ъ” уже стали известны основные параметры единого льготного лизинга. В рамках него существенные суммы должны быть направлены только на автопром (за исключением газомоторной техники: на нее выделено менее 0,01%), спецтехнику и спецоборудование, подвижной состав, городской электротранспорт и оборудование для фармацевтической отрасли, хотя Минпромторг уточнял, что в итоге отраслевые лимиты могут пересматриваться в зависимости от потребности.

Главная особенность нового механизма — необходимость лизингодателей соревноваться между собой за получение бюджетных субсидий по параметру результативности: нужно передать в лизинг как можно больше техники и оборудования в расчете на 1 руб. субсидии. В проекте для автопрома минимально возможный порог получения субсидии составлял 10 руб. стоимости техники на 1 руб. господдержки. В аппарате профильного вице-премьера Дмитрия Козака рассказывали “Ъ”, что рассматривался вариант, при котором субсидирование будет отдельно и в приоритетном порядке идти по лизинговому портфелю, по которому производители техники взяли на себя долгосрочные экспортные обязательства по корпоративным программам повышения конкурентоспособности (перечень компаний, подписавших такие соглашения, пока неизвестен).

Деньги лизинговые компании должны были получать не сразу, а только по итогам года в зависимости от фактически проведенных сделок. То есть речь шла о конкурсе на основе прогнозных показателей, чтобы «забронировать» под себя средства. Не выполнив обещанное, лизинговой компании пришлось бы заплатить штраф на разницу в размере ключевой ставки ЦБ.

Что думают на рынке

Пройдя конкурсный отбор, лизинговая компания может быть уверена, что получит бюджетные средства на возмещение скидки лизингополучателю, и это большой плюс, полагает Максим Агаджанов. При этом, чтобы заявиться на конкурс, компаниям придется проделать большую работу с клиентами: выявить потребности и объемы, оценить реальность выполнения обязательств как со стороны клиента, так и лизинговой компании, подчеркивает он. Новый механизм, по его словам, предполагает большую ответственность лизинговой компании перед государством.

В то же время прогнозирование оптимального объема техники и субсидии на будущий год, учитывая возможные изменения спроса в экономике, господин Агаджанов называет и основным проблемным фактором изменений. Штрафные санкции предусмотрены во всех программах поддержки лизинга и сейчас, отмечает Дмитрий Ивантер, говоря, что «ВТБ Лизинг» аккуратно прогнозирует свои возможности и возможности клиентов и партнеров, учитывая риски, которые могут привести к невыполнению заявленных показателей.

Хотя «бронирование» объемов субсидий одновременно несет и риски. Крупная компания может «забронировать» себе большую часть субсидии под будущих клиентов, которых еще у нее нет, а компаниям, которые работают с реальными клиентами, может уже не хватить льгот, говорят в «Европлане» — есть риск, что такое распределение ограничивает конкуренцию по сравнению с действовавшим ранее механизмом, когда лизинговые компании стремились заключить максимально возможный объем сделок по программе на рыночных условиях и получить субсидию из выделенной на год суммы пропорционально своему результату. Первый заместитель гендиректора «Регион Лизинга» Александр Кожевников добавляет, что механизм конкуренции оканчивается на конкурсе по квотам, далее клиентам придется выбирать между ограниченным числом компаний, чтобы получить субсидируемый лизинг. «По мере того как часть компаний будут выбирать свою квоту, выбор будет сужаться, и за счет этого оставшиеся компании будут под конец года обладать эксклюзивом, а значит, смогут задиравать стоимость лизинга. Механизм может стать существенно менее конкурентным», — считает господин Кожевников.

Скорее всего, авторы механизма полагали, что конкуренция между лизингодателями за бюджет окажет положительное влияние на рынок, приведет к снижению стоимости приобретения колесной техники конечным пользователем — российскими предприятиями, отмечает руководитель управления госрегулирования, комплаенс и авторизации ГК «Альфа-Лизинг» Римма Иващук. «Со стороны выглядит очень рыночному, но по факту пострадают мелкие и средние предприниматели, лизинговые компании, а выиграют мошенники», — считает она. По проекту лизингодатель не имеет четкого руководства к действию, то есть отсутствуют критерии, за которые выплачивается субсидия, нет четкого размера предоставляемой скидки и отсутствует требование предоставить клиенту скидку на лизинг, продолжает она. В то же время лизингодатели обязаны вернуть субсидии полностью, если не выполняют критерий результативности, и оплатить штрафы, если не выполняют план продаж, и «возврат субсидий потребует даже при общемировом кризисе и форс-мажоре, то есть государство полностью возложило макроэкономические риски на лизинговую компанию».

Кроме того, по словам госпожи Иващук, к субсидии предполагается допускать всех подряд (независимо от даты регистрации и опыта в лизинге). «То есть недобросовестные компании будут дестабилизировать лизинговый рынок большими скидками, а в результате государству возврат субсидий получить не удастся, вместо этого пойдет волна уголовных дел по участникам и разработчикам данной программы», — опасается она. Добропорядочные лизинговые компании будут вынуждены конкурировать с недобросовестными за лизингополучателей, тратя усилия не на развитие рынка лизинга и системную работу, а на приспособление к условиям субсидирования.

В целом эти основные параметры механизма не менялись, в него вносились только незначительные корректировки, говорят собеседники “Ъ”. Также не менялся и общий пул заменяемых им мер господдержки. В «Европлане» отмечают, что основные изменения, которые претерпел механизм, касаются распределения средств господдержки между лизинговыми компаниями: сумма субсидии теперь распределяется в начале года на основании подаваемых заявок.

В Объединенной лизинговой ассоциации (ОЛА, объединяет большинство компаний сектора) “Ъ” сказали, что проект требует доработки и замечания к нему были переданы в правительство. Основным замечанием там называют тот факт, что отбор компаний сейчас

ведет к допуску в единый лизинг компаний, взявших на себя наибольшие обязательства по объему приобретаемой для клиентов техники, но претендующих на меньший объем субсидии. Это, считают в ОЛА, может превратить программу в меры индивидуальной поддержки избранных компаний. В своих обращениях в правительство члены ассоциации говорят о необходимости формирования перечня техники, подпадающей под условия программы (по аналогии с существующими для автолизинга и лизинга спецтехники).

Сколько потратят на единый льготный лизинг

Глава министерства Денис Мантуров в конце июня оценивал объем единой субсидии в 33,5 млрд руб. за три года, что существенно меньше объема финансирования всех поглощаемых ей текущих мер поддержки. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что сейчас Минпромторг также заявляет финансирование около 10 млрд руб. на 2020 год.

Впрочем, вливание даже такого объема средств может повлиять на рынок лизинга. Выделяя 10 млрд руб. на субсидирование единой лизинговой программы в 2020 году и еще 10 млрд руб. на субсидирование кредитования, государство не оставляет варианта не участвовать в программе, полагает Римма Иващук, так как такой объем вливаний перекашивает рынок лизинга, где конкурировать без применения субсидий и наращивать при этом бизнес становится маловероятным. В «Сбербанк Лизинге» отмечают, что заложенные на следующий год объемы не очень сильно скажутся на бизнесе компании, но «для менее крупных, особенно региональных, игроков снижение уровня поддержки может существенно отразиться на динамике лизингового портфеля».

Как прошел эксперимент внедрения нового механизма

О том, что будет представлять собой единый льготный лизинг, можно судить по аналогичной схеме, которую с лета текущего года (и только на этот год) запустили для спецтехники. Спрос в этом сегменте и раньше поддерживался через льготный лизинг: бюджет по договорам лизинга субсидировал фиксированную долю от цены техники — 10% для европейской части РФ и 15% для Дальневосточного, Сибирского ФО, Калининградской области, Крыма и Севастополя. Согласно принятому в конце июня новому механизму, этот размер скидки стал максимальным, то есть лизинговые организации теоретически могли предлагать и меньший ее объем, чтобы нарастить показатель результативности. Целью изменений называлось увеличение рынка лизинга техники в стоимостном выражении.

Корректировки механизма, внесенные в текущем году, позволили лизинговым компаниям установить целевые показатели в части объемов российской техники, планируемых к реализации в течение года, сказали “Ъ” в Минпромторге. В целом, как и в едином лизинге, здесь также под каждого лизингодателя заранее резервировался бюджет.

В министерстве говорят, что сформированный механизм конкурса позволил отобрать наиболее эффективные лизинговые компании, нацеленные на наращивание портфеля лизинга российской техники. С 2017 года Минпромторгом заключены соглашения о предоставлении субсидии с более чем 95 лизинговыми организациями, говорят там, но получили субсидии в итоге порядка 60 компаний. В 2019 году в отборе приняли участие 49 компаний, с 34 из них заключены соответствующие соглашения, говорят в министерстве.

Некоторые лизинговые компании, вероятно, не стали участвовать в пилоте. Так, в частности, поступил «Регион Лизинг»: Александр Кожевников объясняет решение тем, что риски не просчитываемы.

Оценить плюсы от того, что средства для каждой компании были выплачены в соответствии с «бронью», пока невозможно. В «Европлане» говорят, что лизингодатели предоставили скидки, в полном объеме выполнили свои обязательства, отчитались перед бюджетом, но компенсацию пока не получили. В Минпромторге подтверждают, что на сегодня осуществили лишь компенсацию не выплаченных за 2018 год субсидий, говоря о том, что уже «поступают заявления о предоставлении субсидий по договорам лизинга,

заклученным в 2019 году». В целом детальные итоги реализации механизма в 2019 году возможно будет подвести по итогам года, считают в министерстве.

В Минпромторге еще раз подчеркивают, что с 1 января отдельное правительственное постановление №518 по льготному лизингу спецтехники утратит силу, а дальнейшее ее субсидирование будет осуществляться в рамках механизма единой лизинговой субсидии. По результатам «пилота» по спецтехнике чиновники обещают, что «лучшие практики по результатам применения механизма в 2017–2019 годах будут учтены при формировании механизма, планируемого к запуску в 2020 году».

<https://www.kommersant.ru/doc/4173439>

КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2019.12.03; ТАКСИСТЫ ВЫЕХАЛИ НА МИТИНГИ; КАК ВОДИТЕЛИ ТРЕБУЮТ У АГРЕГАТОРОВ ПЕРЕСМОТРЕТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА

Москвичи на два дня могут остаться без такси — столичные водители объявили бойкот агрегаторам. Сегодня и завтра часть таксистов обещает не принимать заказы. Так они хотят обратить внимание агрегаторов на тяжелые условия работы, которые они им навязывают. Акция пройдет не только в Москве, но и по всей России. Некоторые водители объявили бойкот еще в 2 декабря. По их словам, из-за этого стоимость поездок в столице увеличилась в несколько раз. Правда, не все согласны с тем, что это связано с бойкотом. Тему продолжит Владислав Виктор.

Претензии таксистов к агрегаторам звучат не первый год. Больше всего их возмущает размер комиссии, которую приходится платить за каждый заказ. У «Яндекс.Такси», например, это порядка 20%, а прибавить к этому расходы на бензин — и у водителей, по их словам, практически ничего не остается. Из-за этого они вынуждены работать по 15 часов, чтобы оставаться в плюсе. Ранее таксисты уже устраивали бойкоты — чаще всего это были одиночные акции. Теперь же речь идет о всероссийской забастовке. По словам председателя общественного движения «Форум такси» Олега Амосова, многие таксисты начали отказываться от поездок 2 декабря, клиенты не могли это не заметить: «Забастовка уже началась. С утра Москва просто задохнулась. С коэффициентом стоимость поездки выросла иногда в три раза. На самом деле, она больше ощущается в регионах, и из-за этого невозможно заказать такси. Основное требование — снизить комиссии агрегаторов».

По словам активистов, 3 декабря крупнейшая акция протеста пройдет Санкт-Петербурге. Там на согласованный митинг должны прийти не только таксисты, но и водители общественного и грузового транспорта. Больше всего претензий у них накопилось к агрегатору «Яндекс.Такси». Помимо высокой комиссии? водителей не устраивает, что от них скрывают конечный адрес и тариф, по которому придется везти, что часто приводит к конфликтам с клиентами. И бойкот должен заставить компанию обратить внимание на эту проблему, говорит столичный таксист Денис: «Коэффициент был 3,8. Подача по “эконому” составляет 89 руб., средняя поездка стоила 400 руб. Водитель сейчас просто не выходит на линию. Есть YouTube-каналы и Telegram-сообщества, где пишут, когда планируется забастовка. Обычно утром с 7 до 10 часов, когда люди едут на работу. Допустим, вы три дня не можете вызвать один агрегатор, на четвертый вы вызовете другого, и он подъедет в ближайшие две минуты».

Впрочем, несмотря на оптимизм участников бойкота, в «Яндекс.Такси» нехватку водителей 2 декабря не заметили. Хотя действительно в некоторых регионах стоимость поездок в моменте увеличивалась, сообщила “Ъ FM” представитель агрегатора Наталья Рожкова. Но по ее словам, это связано с другими факторами, и в ближайшие дни вряд ли что-то изменится в худшую сторону: «У нас количество водителей на линиях растет. По сравнению с прошлой неделей, их больше в среднем на 5-10%. И это понятная тенденция. Декабрь — самое выгодное время для таксистов».

Кроме того, в регионах из-за заморозков значительно повысился спрос на такси.

Это тоже нормальная сезонная ситуация, поэтому где-то мог и сработать повышающий коэффициент. У нас сервис работает в штатном режиме. Мы не видим нехватку водителей на линии».

Председатель профсоюза водителей такси «Возрождение» Андрей Кудинов вообще считает, что бойкот провалился. По его словам рост стоимости поездок был связан вовсе не с акцией, а с так называемыми «фейковыми заказами» — это когда водитель приезжает к клиенту, а после нескольких минут ожидания поездка отменяется. Из-за этого таксисты теряют деньги. И в последнее время такие ситуации стали происходить чаще, говорит Андрей Кудинов: «Это не бойкот, это просто саботаж и диверсия. Конечно, 20-30 человек всегда найдутся, которые поддержат, а все остальное — это просто группа лиц делает фейковые заказы.

Представьте, водитель вышел на работу, проехал, потратил бензин, а клиент не выходит.

Таксисты крайне возмущены этими фейковыми заказами. Зачастую бывает такое, что ты последние 200 руб. «заливаешь» на бензин».

Как бы то ни было, декабрь — традиционно самый прибыльный месяц для таксистов. И судя по комментариям в соцсетях, немногие готовы лишиться себя дополнительного заработка в предновогодние дни. Хотя там же водители отмечают, что всячески поддерживают требования активистов о пересмотре условий работы. Частично решить проблемы, о которых говорят активисты должен был так называемый «закон о такси». Депутаты пытаются принять его уже пять лет, и в августе профильный комитет Госдумы подготовил ко второму чтению новую версию документа. Например, там появился пункт о том, что тарифы на поездки будут устанавливаться по специальной методике **Минтранса**. Но окончательного решения по этому законопроекту до сих пор нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4179864>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИТ МВД ПРОРАБОТАТЬ КРИТЕРИИ УСТАНОВКИ ПЕРЕДВИЖНЫХ КАМЕР

Премьер-министр и лидер «Единой России» **Дмитрий Медведев** поручит специальной комиссии и главе МВД проработать критерии установки передвижных камер на дорогах.

Об этом сам глава правительства сообщил на встрече с гражданами в общественной приемной ЕР.

Один из посетителей рассказал **Медведеву**, что при виде передвижных камер водители зачастую резко тормозят, а едущие сзади не всегда успевают сбросить скорость. Собеседник премьера предложил, в частности, устанавливать предупреждающие дорожные знаки.

Медведев отметил, что камеры и дорожные знаки надо устанавливать так, «чтобы этим не манипулировали» сотрудники ГИБДД.

«Дорожные знаки ставят не ради того, чтобы казна пополнялась или тем более карман гаишника, <...> дорожные знаки стоят для другого: чтобы не было дорожно-транспортных происшествий, и они должны ставиться разумно».

Премьер также затронул тему снижения нештрафуемого порога превышения скорости до десяти километров в час. Он отметил, что водитель не всегда может почувствовать разницу и ее не всегда видно на спидометрах «не очень новых» машин.

По словам **Медведева**, такое нововведение может стать поводом для наказания людей, которые не собирались нарушать ПДД. Он подчеркнул, что не прогнозирует, каким будет окончательный подход в этой дискуссии, но поручит вице-премьеру Максиму **Акимову** и министру внутренних дел Владимиру Колокольцеву еще раз изучить вопросы камер и скоростного ограничения.

В июне 2019 года на заседании Госсовета **Владимир Путин** заявил, что камеры на дорогах устанавливаются для снижения травматизма и сохранения жизней, поэтому прятать их не нужно.

<https://ria.ru/20191203/1561925124.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-vopros-ob-ustanovke-znakov-pered-vsemi-kamerami-na-dorogah-budet-prorabotan---medvedev>

ТАСС; 2019.12.03; ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч НЕ ВСЕГДА МОЖНО «УЛОВИТЬ» ДАЖЕ НА СПИДОМЕТРЕ - МЕДВЕДЕВ

Решение по вопросу о снижении нештрафуемого порога превышения скорости с 20 км/ч до 10 км/ч пока не принято. Об этом во вторник заявил председатель «Единой России», премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** во время приема граждан в центральном офисе партии в Москве.

«Я пока не предпрещаю окончательного подхода, но, как человек, который тоже за рулем сидит, во всяком случае иногда, могу вам сказать, что, конечно, по моим ощущениям, эти 10 км/ч - они очень часто на машине не «ловятся» даже самим водителем», - подчеркнул **Медведев**.

Таким образом, продолжил премьер, снижение нештрафуемого порога до 10 км/ч будет просто поводом для того, чтобы штрафовать большое количество людей в той ситуации, когда у них нет намерения нарушить правила дорожного движения. «Иногда на спидометре этого [превышения] даже не видно, особенно когда речь идет о машинах не очень новых», - заключил глава кабмина. Он пообещал дать поручение еще раз проанализировать этот вопрос вице-премьеру Максиму **Акимову** и главе МВД Владимиру Колокольцеву.

«Я на самом деле считаю, что вот эти 10 км/ч - непонятно, чуть-чуть нажал [на педаль], и все», - еще раз заметил **Медведев**, комментируя слова одного из участников встречи о том, что по этому поводу поступает большое число обращений.

Ранее премьер-министр РФ уже поручал проработать вопрос о введении штрафов для автомобилистов за превышение скорости на 10-20 км/ч., сроки доклада по этому вопросу были установлены до 2 декабря.

В настоящее время нарушение скоростного лимита до 20 км/ч не штрафуются. В **Минтрансе** в апреле заявляли, что поддерживают установление административного штрафа в 500 рублей за такое нарушение правил дорожного движения. Помимо этого, Госавтоинспекция предлагала увеличить штраф за превышение скоростного режима на 20-40 км/ч с 500 до 3 тыс. рублей и лишить систематических нарушителей правил дорожного движения возможности оплатить штраф с 50-процентной скидкой.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191203/1561925960.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/medvedev-prevysenie-skorosti-na-10-kmc-ne-vsegda-mozno-ulovit-daze-na-spidometre>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.03; АФОНСКИЙ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СВЕДЕНИЯ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА ДТП С ТАКСИ

Увеличение числа аварий с участием такси — ещё один сигнал к тому, чтобы серьёзно подойти к вопросу о регулировании этой сферы, причём решаться он должен комплексно. Об этом «Парламентской газете» сказал зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству **Владимир Афонский**.

Ранее начальник организационно-аналитического управления ГИБДД **Сергей Рыжов** рассказал, что за 10 месяцев 2019 года количество ДТП, виновниками которых

становились таксисты, выросло на 60 процентов - до 2,7 тысячи аварий. Если эта цифра — общая по стране, то в Москве, например, процент таких аварий дошёл до 70, превысив 1,3 тысячи ДТП.

Для такси написали новый закон

Афонский уверен, что основные виновники такой статистики — компании-агрегаторы, которые не несут ответственности за качество услуг перевозки, техническое состояние машин и не следят за водителями.

Он привёл данные ГИБДД, которая в результате проверки одной из таких компаний установила, что из 126 тысяч работающих в ней таксистов более 600 лишены прав управления и 720 ожидают решения суда по нарушениям, связанным с вождением в нетрезвом состоянии.

«Я поддерживаю предложение о создании единого открытого федерального реестра выданных разрешений на работу в такси, чтобы не только сотрудники ГИБДД и **Ространснадзора**, но и пассажиры могли проверить сервис заказов такси-агрегатора и конкретного водителя, — сказал Афонский. — Кроме того, нужно чётко отслеживать режим труда и отдыха водителя. Отдельный вопрос — знание водителями городской среды, которое позволит им меньше отвлекаться на навигатор и больше следить за дорогой. При этом хочу напомнить, у работодателя и сейчас есть право проверить квалификацию водителя в рамках системы независимой оценки квалификации».

Парламентарий напомнил, что к внесению в Госдуму готовится базовый закон о такси, призванный стать эффективнее, чем действующий.

«Но работа над ним ведётся довольно сложно, поскольку каждая принятая нами норма не должна противоречить ранее принятым нормам российского и международного права», — подчеркнул Афонский.

<https://www.pnp.ru/social/afonskiy-prokommentiroval-svedeniya-ob-uvlichenii-chisla-dtp-s-taksi.html>

ТАСС; 2019.12.03; КАМЕРЫ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ: ДОГАДКИ И РАСЧЕТЫ ВМЕСТО ФАКТОВ?; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО — О ТОМ, ЧТО НЕОБХОДИМО ИЗУЧИТЬ ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАКИХ КАМЕР, ПЕРЕД ТЕМ КАК ДЕЛАТЬ НА НИХ СТАВКУ

Две новости всколыхнули наше автомобильное сообщество на днях, и обе — на одну тему. Во-первых, Верховный суд РФ вынес решение по делу жителя Смоленской области Николая Баусова и отменил штраф, выписанный за превышение средней скорости. Во-вторых, Государственная дума РФ в ближайшее время рассмотрит законопроект, который вообще может запретить практику выносить наказания за среднюю скорость. Однако на самом деле вопрос надо ставить шире. И многие это уже делают.

Казанские штучки

Оказывается, что впервые системы, которые способны рассчитывать среднюю скорость движения автомобиля между двумя камерами, появились в нашей стране в Татарстане еще в 2013 году. Суть технологии в том, что устройства фиксируют время и координаты проезда машины под одной камерой, затем под второй; на сервере вычисляется средняя скорость на участке, и, если эта средняя скорость выше разрешенной, выносится штраф.

После того как система была апробирована, она моментально получила прописку на родине, в Татарстане, а потом быстро начала распространяться по всей стране. И сегодня подобные комплексы работают как минимум в 11 регионах страны. Так, три месяца назад на четырех федеральных трассах в Московской области заработали новые комплексы, контролирующие среднюю скорость движения. В столице подобные системы сначала установили, затем от них отказались, а теперь снова рассчитывают вернуться к практике их использования.

В описаниях принципов работы приборов я нашел несколько ссылок на то, что подобные системы успешно работают во многих странах Европы; в Англии, к примеру, еще с 1999 года. К сожалению, нигде не удалось найти свидетельств о том, что камеры, вычисляющие среднюю скорость, установлены на дорогах той или иной страны. В ПДД европейских стран тоже не нашел ссылок на наказания за превышение средней скорости. Точно лишь известно, что во многих государствах такие комплексы используют для фиксации скорости проезда в тоннелях. Но не на дорогах. Более того, в Германии подобный принцип работы запрещен.

Так что, похоже, наши специалисты взяли некий зарубежный опыт и творчески его переработали. И получилась некая система, которая очень нравится чиновникам и очень не нравится многим автомобилистам. Один вот даже дошел до Верховного суда страны.

Зашел — вышел

Верховный суд РФ (постановление от 7 октября 2019 г. №36-АД19-3) рассмотрел обращение жителя Смоленской области Николая Баусова и вот что выяснил. Еще прошлым летом тот на своем кроссовере ехал по трассе М-1 «Беларусь» и между городами Сафоново и Вязьма попал в поле зрения двух камер системы «Бумеранг». Компьютер высчитал среднюю скорость продвижения на этом участке и выдал результат: 115 км/час. То есть на 25 км/ч быстрее, чем разрешают здесь правила (90 км/ч). ГИБДД вынесла постановление и назначила штраф — 500 рублей.

Обычный водитель, наверное, смирился бы с этим, тем более что можно было заплатить всего половину (250 рублей), если поспешить. Но водитель Баусов решил пойти на принцип и попытался отменить наказание. Во-первых, потому, что в наших ПДД отсутствует само понятие «средняя скорость»: нарушением считается просто превышение скорости в конкретное время в конкретном месте. А во-вторых, местом совершения правонарушения в протоколе был указан участок дороги протяженностью более 70 (!!!) км (от 226-го до 297-го км). И это, понятное дело, перебор: так скоро, похоже, будут предъявлять претензии за превышение скорости на пути из Владивостока в Псков.

Николай Баусов последовательно прошел все судебные инстанции — районную, областную, — которые по традиции подтвердили правильность решения местных полицейских. И только судья Верховного суда Владимир Меркулов обратил внимание на нелепость вынесения штрафа за среднюю скорость на таком большом отрезке трассы.

«...судебными инстанциями не проверялись доводы заявителя о том, что принадлежащее ему транспортное средство могло двигаться по иному маршруту, то есть, проехав первую камеру видеофиксации (без превышения скоростного режима), заявитель мог проследовать на иной участок дороги (объездная дорога, дублер) и выехать на автодорогу перед второй камерой видеофиксации, которую он проехал без превышения установленной скорости. Часть времени транспортное средство могло не двигаться (быть припарковано), а участок автодороги между установленными камерами преодолеть с большей скоростью, чем указано в постановлении», — пишет уважаемый судья, и с ним трудно не согласиться.

Все эти версии, пишет судья Меркулов, судебные инстанции не проверяли и не оценивали. В итоге он решил, что «указание отдельного участка дороги в качестве места совершения правонарушения... является недопустимым». И отменил штраф.

Урок арифметики

Кстати, если посмотреть на саму идею наказания за «среднее» превышение разрешенной скорости, понимаешь, что в принципе она сильно недоработана. Мягко говоря, потому что... позволяет уйти от наказания самым опасным нарушителям. Простой пример.

Допустим, на той же трассе М-1 есть населенный пункт, причем расстояние от въезда до выезда — один километр. Разрешенная скорость, понятно, 60 км/ч. Там установлены две видеокamеры, которые засекают время, за которое автомобиль проехал этот километр. «Правильный» водитель должен проехать через этот поселок за одну минуту. А если

некто потратил на проезд 30 секунд — значит, средняя скорость его составляет 120 км/час. Попался, голубчик! Получишь огромный штраф!

Правда, за скобками остается и третий вариант: тот самый «правильный» водитель мог в середине населенного пункта вдруг «пришпорить» свою машину до скорости 180 км/час, потом резко, в пол, затормозить и чинно, неспешно выехать за его пределы... Или свернуть на ближайшем перекрестке, еще до выезда из поселка, чтобы быстро-быстро поехать в соседнее село на дискотеку. Так в чем тогда вообще смысл средней скорости?

Но, при всей своей неоднозначности, «средние» камеры продолжают устанавливать по всей стране. Так, по данным ГИБДД РФ (на 01.01.2019), в России функционируют 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД. Из них более 1 тыс. камер как раз выявляют превышение скорости по среднему значению. И многие руководители регионов уверены, что хороших показателей по снижению аварийности удалось достичь как раз именно после появления таких систем.

Дума о водителях

Кстати, депутаты Государственной думы уже не в первый раз поднимают вопрос о законности работы систем, штрафующих водителей за превышение средней скорости, в принципе. Очередной законопроект по этому поводу в конце ноября поддержал комитет Госдумы по госстроительству, и он должен быть рассмотрен в начале декабря. У депутатов на то есть все основания: ну нет ни в ПДД, ни в КоАПе такого понятия, как «средняя скорость»! И тогда получается, что штраф в таком случае выносится на основе «догадок, домыслов и расчетов», как записано в пояснительной записке. В этом случае с юридической точки зрения «отсутствует фиксация нарушения в конкретном месте и в конкретное время».

Между прочим, это редкий случай, когда законопроект выносится на обсуждение в первом чтении, хотя имеется отрицательное заключение правительства. В этом документе (его готовили в МВД) неназванные авторы считают, что для доказательства нарушения достаточно иметь «любые фактические данные, на основании которых судья, орган или должностное лицо устанавливают наличие или отсутствие события административного правонарушения, виновность лица». То есть, если развить эту мысль дальше, подойдет и личное признание нарушителя: да, признаю, виноват, гнал на своем «Москвиче» по деревне со скоростью 240 км/час.

Я не могу, конечно, предсказать, какое решение примет по этому поводу наша Госдума (если примет вообще), станут ли суды выносить решения, основываясь на замечательном постановлении Верховного суда (у нас в стране нет прецедентного права), но кое-какие выводы для себя сделать могу.

Конечно же, перед обществом в целом и правительством в частности стоит важнейшая задача: сократить число ДТП, погибших и пострадавших на дорогах. И в этом смысле делается очень много, и результаты видны. Но, как мне кажется, власти слишком много ставок делают на установку камер видеofиксации нарушений. Их у нас и так уже больше, чем во всей остальной Европе, а в планах — только дальнейшее увеличение их числа. Вот в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** по всей стране установят еще более 10 тыс. камер. А ведь есть еще и региональные программы...

Конечно, они уже успели сыграть свою положительную роль в сокращении аварийности, но всегда ли количество переходит в качество? Тем более что уже даже президент страны обратил внимание на то, что в некоторых случаях камеры устанавливают совсем не там, где случаются аварии, чтобы их предотвратить, а там, где можно заработать на штрафах. Увы, такое есть, и об этом вам расскажет любой водитель, который ездит по российским дорогам.

Это в целом. А если перейти на частности — я понимаю, что создатели системы ратуют исключительно за повышение безопасности движения на дорогах. Цели их, безусловно,

благие. Но я не нашел ни одной ссылки на исследования по поводу точности изменений «средних» камер (извините за ненаучный термин) и по поводу их эффективности. Может быть, как раз пришло время такие исследования провести самим, а также ознакомиться с мировым опытом, понять, почему, например, от таких систем отказались в ФРГ? И потом уже, с цифрами на руках, можно заявить: да, такие комплексы очень эффективны, и мы будем их использовать повсеместно. Или наоборот.

А параллельно, в таком случае, надо разобраться с терминами. И внести в ПДД и КоАП понятия «средняя скорость», «превышение средней скорости», а в регламенты — правила установки таких камер. Где, когда и как. Потому что, как показывает европейский опыт, в тоннелях они эффективны. Может быть, еще на мостах. А как показывает наш опыт, при установке между городами Вязьма и Сафоново они показывают... среднюю температуру по больнице, не более того.

И пока этого сделано не будет — Верховному суду, похоже, такие дела разбирать придется еще не раз.

<https://tass.ru/opinions/7252025>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; РФ И ФРАНЦИЯ УДВОИЛИ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЗА 4 ГОДА, ДО 16,5 ТЫС

Россия и Франция увеличили контингент разрешений на грузоперевозки автотранспортом на 45% с 2016 года, до 16,5 тыс., сообщило Агентство автомобильного транспорта (Росавтотранс).

Соответствующие договоренности достигнуты на российско-французской смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок 2-3 декабря в Москве.

Контингент разрешений на перевозки грузов в двустороннем и транзитном сообщении на 2020 г. для каждой из сторон согласован на уровне 16,5 тыс. разовых разрешений, в том числе по 8,5 тыс. - для транспортной категории Евро-3 и по 8 тыс. - категории Евро-5. Каждая сторона получит 300 многократных разрешений на перевозки грузов в двустороннем и транзитном сообщении для транспорта Евро 3, 550 разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран для автомобилей этой категории и 10 разрешений на нерегулярные перевозки пассажиров.

«Таким образом, контингент разрешений на 2020 год увеличен на 45% с 2016 года. Такая квота на разрешения полностью удовлетворит потребности российских международных автоперевозчиков и обеспечит необходимое количество рейсов в следующем году на Францию», - отмечает Росавтотранс.

Аналогичный по количеству разрешений предварительный контингент для каждой из сторон согласован на 2021 год. Все разрешения будут выдаваться на транспорт категории Евро-5.

В 2022 году стороны предварительно договорились увеличить число разовых разрешений до 17,5 тыс.: по 15 тыс. - для транспорта категории Евро-5 и по 2,5 тыс. - для категории Евро-6. На 2022 год предварительно согласовано 300 многократных разрешений на перевозки грузов в двустороннем и транзитном сообщении для транспортных средств категории Евро-5, 550 разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран, в том числе для транспорта категории Евро-5 и 10 разрешений на нерегулярные перевозки пассажиров.

Как отмечает Росавтотранс, у российских автоперевозчиков сохраняется повышенный спрос на дополнительные разрешения в направлении Франции, о чем в ходе переговоров смешанной комиссии российская делегация проинформировала французских коллег. «В ходе заседания французской стороной была передана для российских перевозчиков 1 тыс. бланков разрешений на двусторонние и транзитные перевозки для транспортных средств категории Евро-5 на 2019 год, действительные до 31 января 2020 года. Также был обсужден вопрос выделения дополнительных разрешений на 2019 год в течение декабря 2019 года», - говорится в сообщении агентства.

По итогам 2018 года из России во Францию автомобильным транспортом перевезено 413,1 тыс. тонн грузов (рост на 24% к 2017 г). За 9 месяцев 2019 г. российские перевозчики выполнили 5 тыс. рейсов с грузом из России во Францию, что на 34,2% больше, чем за тот же период прошлого года.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПЛАНЫ ИСКЛЮЧИТЬ «ПЛОЩАДКУ» ИЗ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

Председатель правления Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева прокомментировала намерение ГИБДД убрать «площадку» из экзамена на права.

Эксперт поддержала инициативу, отметив, что нововведение улучшит подготовку водителей.

«Зарубежный опыт об этом свидетельствует. Практически во всех благополучных странах с точки зрения безопасности дорожного движения и с высоким уровнем подготовки начинающих водителей отсутствует этап экзамена на площадке как таковой», — пояснила Зайцева в комментарии RT.

По ее словам, отсутствие «площадки» при сдаче на права поможет решить проблему нехватки экзаменаторов и повысить качество оценки водительских навыков.

«Поэтому я только за то, чтобы водителя проверяли в тех условиях, в которых он в дальнейшем будет водить, то есть в реальных», — добавила Зайцева.

Ранее начальник отделения экзаменационной работы управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России Николай Гиляков заявил, что с 1 октября 2020 года ГИБДД намерено исключить «площадку» из экзамена на водительские права.

<https://ria.ru/20191203/1561914790.html>

ТАСС; 2019.12.03; «ЯНДЕКС» МОЖЕТ НАЧАТЬ ВЫВОДИТЬ БЕСПИЛОТНИКИ В НОВЫЕ РЕГИОНЫ С РАЗВИТИЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ

«Яндекс» вывел на дороги общего пользования 100 беспилотных автомобилей, компания будет рассматривать выход в новые для себя регионы для тестирования технологии по мере развития регулирования в этой сфере. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

«Сегодня «Яндекс» тестирует беспилотники на дорогах Москвы, Сколково, Иннополиса, Тель-Авива и Лас-Вегаса. На данный момент мы запустили наш сотый беспилотный автомобиль. Мы продолжаем развивать технологию и расширять флот, в том числе и в других странах. Например, в следующем году 10 наших беспилотных автомобилей появятся в Детройте», - рассказали в компании.

Вместе с тем, говоря о дальнейших возможностях расширения географии тестирования беспилотников, в «Яндексе» отметили, что будут готовы рассмотреть выход в новые регионы РФ при условии развития нормативного регулирования в этой сфере. «Если регулирование в сфере беспилотных технологий будет продвигаться, то будем рассматривать и другие регионы. Расширение территорий тестирования - это хорошо, но оно должно идти параллельно с развитием регулирования», - пояснили в компании.

В связи с этим в «Яндексе» напомнили, что на данный момент нормативная база РФ не позволяет использование беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования без водителя в салоне, хотя технологии уже позволяют запустить в России сервис полностью беспилотного такси. В пример компания привела сервис беспилотного такси в Иннополисе, где автомобили «Яндекса» уже могут выполнять заказы в полностью беспилотном режиме, однако из-за отсутствия необходимого законодательного регулирования автомобили нельзя использовать без инженера в салоне и брать плату за поездки.

<https://tass.ru/ekonomika/7255093>

ТАСС; 2019.12.03; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ЕЩЕ В ДЕВЯТИ РЕГИОНАХ РОССИИ НАЧНЕТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Число регионов, где будут проходить эксперименты по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, в ближайшее время увеличат до 11. Об этом сообщили ТАСС в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«В ближайшее время география эксперимента (по тестированию беспилотных авто -- прим. ТАСС) будет расширена: высокоавтоматизированные транспортные средства также планируется допустить к движению на автомобильных дорогах Санкт-Петербурга, Ленинградской, Московской, Владимирской, Нижегородской, Новгородской, Самарской областей, Республики Чувашия и Краснодарского края», - сообщили в **министерстве**.

Сейчас эксперимент проходит на территории Москвы и Татарстана. В июне «Яндекс» вывел на дороги Москвы первые пять беспилотников, в середине августа компания сертифицирована и начала тестировать в Москве еще 30 новых беспилотных автомобилей. В общей сложности до конца 2019 года. «Яндекс» планирует вывести на дороги общего пользования более сотни беспилотных автомобилей. Все беспилотники четвертого уровня автономности (предполагает высокую степень автоматизации, когда система способна взять управление автомобилем на себя и участие водителя не требуется, за исключением особых обстоятельств).

Ранее с инициативой расширить число регионов для эксперимента тестирования беспилотных авто на дорогах выступили Минпромторг РФ и НТИ «Автонет». В министерстве отмечали, что расширение территории проведения эксперимента направлено на создание благоприятных условий для совершенствования технологий автономного вождения разработчиками беспилотных автомобилей.

Правила движения беспилотного транспорта

Как отметили в **Минтрансе**, министерство ранее разработало и представило на глобальном форуме по безопасности дорожного движения (WP1) комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН изменения в конвенцию о дорожном движении 1968 г. «Изменения направлены на обеспечение движения высокоавтоматизированных транспортных средств по дорогам общего пользования», - пояснили ТАСС в пресс-службе. На площадке WP1 также была принята резолюция, содержащая перечень рекомендаций для государств, разрабатывающих и тестирующих технологии беспилотного управления транспортными средствами.

«**Минтранс** совместно с заинтересованными органами власти и организациями проводит планомерную работу по созданию условий для развития, а также безопасной и эффективной интеграции высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта в транспортный комплекс РФ», - отметили в пресс-службе.

Ранее **Минтранс** и Минпромторг РФ подготовили совместный проект концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования.

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в конце ноября заявил о необходимости разработать правила для работы беспилотного транспорта в городах РФ.

Об эксперименте

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в конце ноября 2018 г. подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер РФ **Максим Акимов** пояснял, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года. **Акимов** также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7252827>

ТАСС; 2019.12.03; «КАМАЗ» НАЧАЛ ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНОГО ГРУЗОВИКА «ОДИССЕЙ» НА ТЕРРИТОРИИ ЗАВОДА

На территории завода «КамАЗ» началось тестирование беспилотного грузовика, который будет перевозить комплектующие для собираемых машин. Проект получил название «Одиссей», сообщили в пресс-службе «КамАЗа».

«На заводской территории «КамАЗа» начались первые тестовые заезды беспилотного автомобиля «КамАЗ-4308». Грузовик без водителя будет осваивать логистику поставок кабин с прессово-рамного завода на автомобильный», - говорится в сообщении.

Как пояснили в компании, «Одиссей» оснащен четырьмя типами сенсоров - видеокамерами, радаром, лидаром и сонаром, - а также несколькими системами связи: промышленным Wi-Fi, 4G и специальным УКВ-диапазоном на случай, если заглушены другие каналы связи, то есть экстренным каналом.

«Беспилотный грузовик, который начал работать на площадке предприятия, отличается высокой точностью - погрешность навигации не превышает 3-5 см. Запуск проекта - это значимое событие не только для российского автомобилестроения, но и для промышленности в целом. Это может стать первым шагом к роботизации промышленной техники, в том числе работающей в экстремальных условиях - например, на шахтах, в карьерах и на крайнем Севере», - сказал генеральный директор госкорпорации «Ростех», председатель совета директоров «КамАЗа» Сергей Чемезов.

В сообщении компании указывается, что в перспективе такие беспилотные грузовики могут применяться на любых производствах, где требуются челночные перевозки по заданным маршрутам. В настоящее время компания также работает над созданием беспилотного карьерного самосвала для перевозки угля и грунта.

«Выход беспилотников на дороги общего пользования - революционная ситуация как в сознании людей, так и в нормативной базе», - сказал гендиректор «Камаза» Сергей Когогин. - Разработка нормативной базы для использования беспилотников во всем мире потребует времени, и это точно не произойдет в 2020-2021 годах. При этом на закрытых территориях люди могут принять на себя ответственность по эксплуатации беспилотного транспорта».

<https://tass.ru/ekonomika/7250427>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; ПОСОЛ РОССИИ В МОНГОЛИИ РАССКАЗАЛ О ТРАНЗИТЕ ПО УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖД

Транзитные перевозки между Россией и Китаем по Улан-Баторской железной дороге продолжают расти, сообщил РИА Новости посол РФ в Монголии Искандер Азизов.

«По поводу основных направлений проектного взаимодействия отмечу, что основная роль отводится совместному российско-монгольскому АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД). Это отвечает взаимным интересам России и Монголии, стремящихся реализовать свои транзитные потенциалы. Решение этой задачи позволит освоить увеличивающиеся грузопотоки между Европой и Китаем, да и Азией в целом. Она уже успешно выполняется: с 2014 по 2018 годы транзит контейнерных поездов увеличился с 8 до 857 составов, и тенденция к нарастанию сохраняется. Только за 10 месяцев этого года транзитные перевозки по УБЖД выросли на 16,3%, провезено 950 контейнерных составов», - заявил посол.

РЖД управляют 50% монгольской «Улан-Баторской железной дорогой» (УБЖД). Компания занимается развитием дороги и планирует участвовать в ее дальнейшей модернизации. Россия, в частности, может выдать Монголии кредит объемом 100 миллиардов рублей, в том числе на модернизацию УБЖД. Кроме того, представитель РЖД сообщил журналистам, что РЖД планируют реализовать ряд проектов по модернизации и развитию железных дорог в Монголии и оценивают первоочередные инвестиции в них в 260 миллионов долларов.

<https://ria.ru/20191203/1561894165.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; «ДОЧКА» РЖД ОКАЖЕТ КОНСАЛТИНГОВЫЕ УСЛУГИ ПРИ СОЗДАНИИ ЛИНИИ К ТАВАН-ТОЛГОЮ В МОНГОЛИИ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) окажет АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД, совместное предприятие ОАО «Российские железные дороги» и Монголии) услуги технического консалтинга при реализации контракта по строительству линии Таван-Толгой - Зуунбаян.

Соответствующий договор стороны подписали во вторник по итогам переговоров председателя правительства РФ Дмитрия **Медведева** и премьер-министра Монголии Ухнагийн Хурэлсуха.

РЖД уточнили, что в соответствии с договором РЖДИ будет оказывать услуги технического консалтинга «в партнерстве с одним из российских проектных институтов». Кроме того, компания «разработает рекомендации по организации строительства и схеме организации движения поездов». Срок реализации договора - 12 месяцев.

«Мы рассматриваем проект как начало долгосрочного сотрудничества по развитию железнодорожной инфраструктуры Монголии. РЖДИ готова предложить монгольским партнерам современные технологии ремонта и строительства объектов инфраструктуры, позволяющие повысить качество и эффективность строительных работ, а также повысить пропускную способность железной дороги с обеспечением безопасности движения железнодорожного транспорта», - заявил исполняющий обязанности главы «РЖД Интернешнл» Сергей Столяров, слова которого привела компания.

Железнодорожная ветка свяжет каменноугольное месторождение Таван-Толгой, расположенное на юге Монголии, с центральным железнодорожным коридором страны, проходящим с севера на юг от границ с РФ до границ с Китаем. О начале строительства железной дороги протяженностью 415 км Монголия сообщила в июле. От Таван-Толгой в направлении китайской границы предполагается проложить еще одну линию до Гашуунсухайта длиной 208,5 км (ее планируется достроить в 2021 г., ввод в эксплуатацию намечен на 2022 год).

Проекты финансируют государственные компании «Эрдэнэс Таван-Толгой» (пользователь месторождения) и «Железная дорога Таван-Толгой». На линии Таван-Толгой - Зуунбаян в октябре началась укладка рельсов. В связи с благоприятными погодными условиями частные подрядчики к январю планируют построить земляное полотно. Президент Монголии распорядился предоставить государственные гарантии компаниям, которые показывают высокий темп строительства. Помимо частных подрядчиков, к строительству привлечена армия.

Таван-Толгой - каменноугольное месторождение на юге Монголии в пустыне Гоби, одно из крупнейших в мире по размеру запасов (6,5 млрд тонн угля, около 40% из которых - коксующийся). Частичная разработка месторождения началась в 1967 г. Со строительством линий Монголия сможет экспортировать 30 млн тонн кокса и энергетического угля в год.

«Мы сблизили свои позиции по таким актуальным вопросам как модернизация УБЖД, увеличение его рентабельности, участие российской стороны в проектах строительства новых железнодорожных линий в Монголии, а также проработке реализации новых взаимовыгодных проектов», - заявил Хурэлсух во вторник на пресс-конференции по итогам переговоров.

«Мы сейчас говорили о новых инвестиционных проектах, о том, как нам лучше развивать те проекты, которые есть. В частности, говорили об «Улан-Баторской железной дороге». Это такой флагман нашего сотрудничества. На его основе можно формировать и новые транспортные коридоры, и увеличивать региональные товаропотоки. Для этого есть все

условия. Надо просто приложить некоторое старание», - в свою очередь отметил **Медведев**.

Также во вторник **Минтранс** РФ подписал соглашение с министерством развития дорог и транспорта Монголии об обучении монгольских граждан по железнодорожным специальностям.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7253343>

<https://ria.ru/20191203/1561912522.html>

RNS; 2019.12.03; МЕЖДУ КАЗАНЬЮ И УФОЙ ПОЯВИТСЯ ПРЯМОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ

Поезд по направлению Уфа — Казань и обратно начнет курсировать с 9 декабря, таким образом прямое железнодорожное сообщение между городами будет восстановлено. Об этом пишет Mkset.ru со ссылкой на башкирский госкомитет по транспорту.

Как пояснили в ведомстве, из Уфы пассажиры смогут уезжать в беспересадочных вагонах Уфа – Казань» в составе поезда № 347Й «Уфа – Санкт-Петербург» до Ульяновска и далее в составе поезда № 125Й «Самара – Казань» по нечетным дням. Путь займет 20 часов 23 минуты.

Из Казани в Уфу беспересадочный вагон проследует по четным дням вместе с поездами № 125Г «Казань – Самара» и 392У «Москва – Челябинск». Переприцепка также запланирована в Ульяновске. Дорога займет 21 час.

Ранее в ноябре Nashgorod.ru сообщил, что РЖД запустит скоростной электропоезд «Ласточка» на маршруте Тюмень—Екатеринбург—Тюмень.

<https://rns.online/regions/Mezhdu-Kazanyu-i-Ufoi-poyavitsya-pryamoe-zhd-soobschenie-2019-12-03/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКИ «ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ», RAILCOMMERCE И VAGONLINE ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Операторы электронных торговых площадок «Грузовые перевозки», RailCommerce и Vagonline (ООО «Цифровая логистика», ООО «Рейл Коммерс» и ООО «Простые перевозки», соответственно) договорились о сотрудничестве и взаимодействии в развитии и продвижении цифровых решений в области грузовых железнодорожных перевозок.

Согласно сообщению «Цифровой логистики», стороны определяют формат работы и роль каждой из них в формировании «доверенной цифровой среды», объединяющей участников перевозок.

«Сотрудничество цифровых платформ будет направлено на выработку единых принципов предоставления услуги, позволит формировать цепочки поставок при мультимодальных проектах, будет способствовать привлечению других участников рынка. Это в конечном счете повысит привлекательность и доступность услуг железнодорожного транспорта для грузовладельцев и логистических компаний РФ, СНГ и Балтии», - говорится в пресс-релизе.

ТАСС; 2019.12.03; ТРЕТИЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАЛОЖИТЬ В 2020 ГОДУ

Третий атомный ледокол проекта 22220 планируется заложить в мае-июне 2020 года на «Балтийском заводе» в Петербурге. Об этом сообщил журналистам заместитель генерального директора по строительству флота ФГУП «Атомфлот» Константин Князевский.

«Третий ледокол серии [планируется заложить] в мае-июне 2020 года, четвертый - в мае-июне 2021 года», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

В настоящее время готовность головного ледокола проекта 22220 «Арктика» составляет 93%, его планируют отправить на ходовые испытания 12 декабря этого года.

Еще два универсальных атомных ледокола проекта 22220 - «Сибирь» (первый ледокол проекта) и «Урал» (второй ледокол проекта) строятся на Балтийском заводе. Все суда, включая ледокол «Арктика», должны быть введены в эксплуатацию до 2022 года. На них будут работать атомные силовые установки нового поколения. Всего в рамках концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти серийных ледоколов проекта 22220. Ввод в эксплуатацию четвертого серийного ледокола запланирован на 2024 год, пятого - на 2027 год.

<https://tass.ru/ekonomika/7252177>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2019.12.04; В ДЕЛЕ «ТРАНСАЭРО» НЕ ХВАТИЛО РАСКАЯНИЯ; ЗА ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ С АКТИВАМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА БУДУТ СУДИТЬ ЕГО УПРАВЛЯЮЩЕГО

Как стало известно “Ъ”, до суда дошло первое уголовное дело, связанное с банкротством авиакомпании «Трансаэро». Ее бывшего временного управляющего Михаила Котова будут судить по обвинению в злоупотреблении полномочиями, благодаря которым были расхищены активы авиаперевозчика, оцениваемые более чем в 1 млрд руб. Михаил Котов признал свою вину, рассчитывая на небольшой срок в особом порядке, но суд решил рассматривать громкое дело в обычном.

Уголовное дело в отношении Михаила Котова о злоупотреблении полномочиями (ч. 2 ст. 201 УК РФ) Савеловский райсуд должен был рассмотреть в особом порядке. Об этом подсудимый ходатайствовал, когда следствие сняло с него обвинение в особо крупной растрате (ч. 4 ст. 160 УК РФ) средств и имущества «Трансаэро». Вину во вмененном московским межрегиональным следственным управлением на транспорте Следственного комитета России (СКР) злоупотреблении Михаил Котов признал. Впрочем, на первом же заседании, уже после того как подсудимый выступил с последним словом, обнаружились противоречия между оглашенным прокурором обвинительным заключением и позицией самого Михаила Котова. В итоге суд принял решение провести процесс в обычном порядке с исследованием всех доказательств и допросом свидетелей. Сегодня должно состояться первое заседание по существу.

По данным знакомого с ситуацией источника “Ъ”, вину Михаила Котова в хищении средств и имущества «Трансаэро» СКР пытался доказать в течение полутора лет.

Отметим, что расследование этого громкого дела начиналось еще в 2017 году с банальной невыплаты зарплаты свыше двух месяцев (ч. 2 ст. 145.1 УК РФ). Установив, что с марта по октябрь 2016 года 6,8 тыс. работников авиакомпании не получили более 400 млн руб., следствие обнаружило в действиях топ-менеджмента авиакомпании еще и растрату в особо крупном размере, а также злоупотребление полномочиями с тяжкими последствиями.

Напомним, что в сентябре 2015 года «Трансаэро», вторая по величине на тот момент авиакомпания, не смогла справиться с финансовыми трудностями и попросила о помощи у правительства. В качестве одного из вариантов спасения компании рассматривалась покупка «Аэрофлотом» 75% плюс 1 акции «Трансаэро» за 1 руб., но сделка не состоялась. По итогам внеплановой проверки финансово-экономического состояния перевозчика Росавиация 26 октября аннулировала сертификат «Трансаэро», что привело к краху компании.

Как был арестован Михаил Котов

В итоге все эти уголовные дела в марте 2018 года объединили в одно производство, а его фигурантами стали скрывшийся за границей экс-гендиректор авиакомпании Александр Бурдин и бывший управляющий «Трансаэро» Михаил Котов. Летом нынешнего года компанию им составил бывший главный бухгалтер авиаперевозчика Андрей Ковалев. В

отличие от находящегося до сих пор в СИЗО Михаила Котова, его поместили под домашний арест.

По первоначальной версии следствия, Александр Бурдин, Михаил Котов и Андрей Ковалев, вступив в преступный сговор, в период с октября 2015 года по сентябрь 2017 года, злоупотребляя своими полномочиями, совершили ряд финансово-экономических сделок с целью хищения имущества «Трансаэро». В частности, как следует из материалов дела, речь идет об аренде нескольких складов по завышенной цене, продаже по заниженной стоимости 113 принадлежащих авиакомпании автомобилей, а также авиадвигателей. В общей сложности ущерб оценивался в 1,7 млрд руб.

Однако в выделенном деле в отношении Михаила Котова, который, по версии следствия, не принял меры к сохранности средств и имущества «Трансаэро», сумма нанесенного ущерба сократилась до 1,1 млрд руб.

«То, что следствие сняло с моего подзащитного обвинение в хищении, вполне логично,— заявил “Ъ” адвокат Эдуард Чургулия.— Мы с самого начала настаивали на том, что в действиях Михаила Котова отсутствует состав преступления. Как можно похитить то, чем ты не распоряжаешься?»

При этом и оставшуюся часть обвинения, после того как суд отказал в особом порядке рассмотрения дела, Михаил Котов и его защита теперь намерены оспаривать. Расследование же в отношении Александра Бурдина и Андрея Ковалева продолжается до сих пор. Последнему Мещанский райсуд Москвы продлил вчера срок домашнего ареста еще на два месяца.

Отметим также, что все претензии к бывшим основным акционерам «Трансаэро» Ольге и Александру Плешаковым в уголовную плоскость не перешли. Банк ВТБ как конкурсный кредитор обанкротившейся авиакомпании в Арбитражном суде Санкт-Петербурга пытается привлечь бывших совладельцев и руководителей к субсидиарной ответственности на общую сумму около 249 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4180428>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; РОСАВИАЦИЯ ПОСТАВИЛА НА УЧЕТ БОЛЕЕ ДЕВЯТИ ТЫСЯЧ БЕСПИЛОТНИКОВ

Росавиация с 27 сентября поставила на учет более 9 тысяч беспилотных воздушных судов (БВС) с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, следует из материалов ведомства.

Правила учета БВС максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, произведенных в РФ или ввезенных на ее территорию, правительство утвердило в конце мая. Они вступили в силу с 27 сентября. Полномочия по учету дронов возложены на Росавиацию.

Всего с 27 сентября по 1 декабря в Росавиацию поступило 9271 заявление о постановке БВС на учет. Поставлено на учет 9093 беспилотника, в 279 заявлениях было отказано, говорится в материалах.

«Основной причиной отказа в постановке БВС на учет является несоответствие заявлений установленным требованиям, а именно отсутствие СНИЛС владельца БВС, СНИЛС владельца БВС указан некорректно, отсутствуют паспортные данные владельца БВС, отсутствуют номер телефона и (или) адрес электронной почты владельца БВС, не указан или указан некорректно ОГРН (ИНН) организации, некорректный серийный номер БВС, заявление подписано лицом, не имеющим соответствующих полномочий, подано заявление о постановке БВС, которое по своей взлетной массе не подлежит учету, в одном заявлении указаны БВС разных типов, тип БВС не соответствует фотографии, приложенной к заявлению», - поясняет ведомство.

В конце сентября начальник управления безопасности полетов Росавиации Сергей Мастеров пояснял, что гражданские беспилотные воздушные суда, уже находящиеся в

эксплуатации, нужно будет ставить на учет в течение месяца со вступления в силу соответствующих правил; новые БВС, ввезенные и купленные в РФ после вступления правил учета - в течение 10 дней. Он уточнял, что всего в стране около 500 тысяч беспилотников в категории, попадающей под необходимость учета.

<https://ria.ru/20191203/1561902014.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.03; S7 В ЯНВАРЕ 2020Г ОТКРОЕТ ШЕСТЬ НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ НОВОСИБИРСКА

S7 Airlines (бренд авиакомпаний «Сибирь» и «Глобус») с января 2020 года открывает регулярные рейсы из Новосибирска в Ульяновск, Кемерово, Барнаул, Нижнекамск, Магнитогорск и Ханты-Мансийск, сообщила пресс-служба группы во вторник.

Со 2 января авиакомпания начнет полеты из Новосибирска в Ульяновск (дважды в неделю), Кемерово и Барнаул (по пять раз в неделю). Два раза в неделю с 4 января будут выполняться рейсы в Нижнекамск и Магнитогорск, с 5 января - в Ханты-Мансийск.

Прямые регулярные рейсы в города Западной Сибири, Урала, Татарстана, Приволжья и Югры будут осуществляться на самолетах Embraer-170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров в салоне эконом-класса.

«Новые рейсы позволяют пассажирам не только совершать деловые и личные поездки в Новосибирск, но и планировать путешествия в другие города маршрутной сети S7 Airlines. Мы постарались составить расписание таким образом, чтобы обеспечить максимальное количество удобных стыковок в аэропорту Толмачево», - приводит пресс-служба слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

Он добавил, что в большинстве регионов возможность прямого перелета в Новосибирск появляется впервые.

По данным пресс-службы аэропорта Толмачево (Новосибирск), все шесть указанных направлений входят в число субсидируемых на 2020 год. Причем только рейсы в Ханты-Мансийск субсидировались и ранее, остальные вошли в программу впервые.

Согласно расписанию на сайте Толмачево, до 9 января 2020 года по три рейса в неделю из Новосибирска в Ханты-Мансийск выполняет авиакомпания «Ютэйр» (МОЕХ: UTAR). Дальнейший график полетов не представлен. Полеты из Новосибирска в Ульяновск, Кемерово, Барнаул, Нижнекамск, Магнитогорск сейчас не осуществляются.

РИА НОВОСТИ; 2019.12.03; В ЮГРЕ МУЖЧИНА ОТСУДИЛ У «АЭРОФЛОТА» 15 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА ОВЕРБУКИНГА

Житель Нижневартовска (ХМАО), которому, несмотря на наличие билета, не хватило места в самолете, отсудил у авиакомпании «Аэрофлот» 15 тысяч рублей, сообщили РИА Новости во вторник в пресс-службе городского суда.

Согласно информации суда, в марте местный житель приобрел авиабилеты из Нижневартовска через Москву до Вены. Подойдя к стойке регистрации в аэропорту, он узнал, что вылететь указанным авиарейсом, несмотря на наличие билета, он не сможет - свободных мест на борту нет.

«В аэропорту истцу оформили билет на новый рейс, но вылета самолета пришлось ждать в аэропорту три часа. В связи с тем, что ему пришлось несколько часов ждать вылета самолета в аэропорту, отпускное настроение было испорчено, истцу и его троим несовершеннолетним детям тем самым причинен моральный вред, который истец просил взыскать с ответчика - ПАО «Аэрофлот», - сообщили в пресс-службе.

Представитель перевозчика на суде возражал, что требования не являются обоснованными: компания выполнила свои обязательства, переоформила билеты, а время отправления и прибытия не относятся к существенным условиям договора перевозки. Тем не менее, суд оказался на стороне жителя Нижневартовска, установив, что его семья действительно не смогла вылететь вовремя из-за отсутствия свободных мест в самолете.

«С «Аэрофлота» взыскано в счет компенсации морального вреда 10 тысяч рублей, штраф за задержку транспортного средства - 75 рублей, штраф за несоблюдение в добровольном порядке удовлетворения требований потребителя - в размере 5 тысяч рублей. Всего взыскано 15,1 тысячи рублей... Решение в законную силу не вступило», - добавили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20191203/1561884808.html>

[Вернуться в оглавление](#)