



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АВИАКОМПАНИЯ "ПОБЕДА" ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ПЕРЕВЕЗЛА ПОЧТИ 30 МЛН ПАССАЖИРОВ.....	3
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2019.12.18; СТЮАРДЕССА, СПАСШАЯ 43 ПАССАЖИРА В АВИАКАТАСТРОФЕ АН-24 В БУРЯТИИ: «НАГРАДА БУДЕТ НАПОМИНАТЬ МНЕ О ПОДВИГЕ ПОГИБШИХ КОЛЛЕГ»	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ БЕЛАРУСИ АЛЕКСЕЙ АВРАМЕНКО: НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ	4
РИА НОВОСТИ; 2019.12.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОТИВ ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ РЫНКА ВИДЕОФИКСАЦИИ.....	6
ТАСС; 2019.12.18; РОСРЕЕСТР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; РОСТЕХНАДЗОР ПОДТВЕРДИЛ ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА, РОСАВТОДОР ВЫДАЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВВОД	7
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; ПРЕДСТОЯЩЕЕ ОТКРЫТИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ СТАНЕТ ВАЖНЕЙШИМ СОБЫТИЕМ ГОДА - ПЕСКОВ	8
ТАСС; 2019.12.18; ПРОЕКТ УРАЛЬСКОЙ ВСМ ВНЕСЛИ В СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЕКАТЕРИНБУРГА	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВИКТОР ШПАКОВ; 2019.12.18; СИСТЕМНАЯ АВАРИЯ.....	8
ТАСС; 2019.12.18; ПОЧТИ 3,5 ТЫС. ДОРОЖНЫХ КАМЕР УСТАНОВЛЕНО В РОССИИ В 2019 ГОДУ	10
ТАСС; 2019.12.18; ВИДЕОТРАНСЛЯЦИЯ: ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ".....	10
ТАСС; 2019.12.18; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 230 КМ ДОРОГ	11
ЛЕНТА.РУ; 2019.12.18; ДАГЕСТАН ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ ...	11
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "ОБЪЕДИНЕННАЯ ЗЕРНОВАЯ КОМПАНИЯ" УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ДО 2024 ГОДА	11
ТАСС; 2019.12.18; СТРОИТЕЛЬСТВО МЕЖДУГОРОДНЕЙ АВТОСТАНЦИИ В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО НАЧНЕТСЯ В 2023 ГОДУ	12
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.12.18; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ПОВТОРНО ВНЕСЛИ В ГОСДУМУ	12
RNS; 2019.12.18; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕВОЗКАХ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В РФ МОГУТ ОБЯЗАТЬ ВЫПЛАЧИВАТЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА НАНЕСЕНИЕ УЩЕРБА ПАССАЖИРАМ - ЗАКОНОПРОЕКТ.....	14
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.18; РЕГИОНАМ ПОМОГУТ С ПОКУПКОЙ ТРАМВАЕВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ	14
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ; 2019.12.18; ПЕТЕРБУРГСКИЙ ОПЫТ ТРАМВАЙНЫХ КОНЦЕССИЙ РАСПРОСТРАНЯТ НА ДРУГИЕ РЕГИОНЫ	15

ТАСС; 2019.12.18; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПОСТРОИЛИ ДОРОГУ К РОССИЙСКО-КИТАЙСКОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР	16
ТАСС; 2019.12.18; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020 ГОДУ	16
РИА НОВОСТИ; 2019.12.18; СТРОЙКА МОСТОВ В ЛЕНОБЛАСТИ ЧЕРЕЗ ВОЛХОВ И СВИРЬ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	17
КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2019.12.18; КАРШЕРИНГУ ИЩУТ УПРАВУ; МВД ПО ТАТАРСТАНУ ПРЕДЛОЖИЛО УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ МАШИН.....	17
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН; 2019.12.18; ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЕ ПРИДАЛИ СКОРОСТИ; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО СПЕШИТ ЗАБРАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРАЖДАН У ГОРОДОВ....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТДАСТ САМАТРАНССТРОЮ ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ВЫЕЗДА ИЗ САМАРЫ ЗА 5,6 МЛРД РУБ.	20
ТАСС; 2019.12.18; В НОВОСИБИРСКЕ ОТКРЫЛСЯ АВТОВОКЗАЛ С ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ 1,5 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД	21
ГТРК ЛОТОС # АСТРАХАНЬ; 2019.12.18; РЕМОНТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДХОДИТ К ЗАВЕРШЕНИЮ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АССОЦИАЦИЯ ФИНТЕХА И ЦБ РФ ПРОВОДЯТ "ПИЛОТ" ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БИОМЕТРИИ В МОСКОВСКОМ МЕТРО	22
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.19; ВЭБ СОЗДАЕТ ТРЕТЬЕГО ПО ВЕЛИЧИНЕ В РОССИИ ОПЕРАТОРА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ОБЪЕДИНЯЕТ СВОЙ ПАРК С ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИЕЙ «ТРАНСФИН-М» АЛЕКСЕЯ ТАЙЧЕРА.....	23
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.12.18; КОМПАНИЯ АБРАМОВИЧА ЗАЯВИЛА О ПРИОСТАНОВКЕ ЭКСПОРТА УГЛЯ ЧЕРЕЗ УКРАИНУ ПРОБЛЕМЫ С ПОСТАВКАМИ В ЕВРОПУ ВОЗНИКЛИ ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ ПОСРЕДНИКА — БЕЛОРУССКОГО БИЗНЕСМЕНА НИКОЛАЯ	24
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.18; ЭКС-МЕНЕДЖЕР РЖД И ВЭБ СОЗДАЛИ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ВАГОНОВ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДЕТ ЭКСПЕДИРОВАТЬ "РЖД ЛОГИСТИКУ"	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; РЖД ХОТЯТ КРАТНО УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ И РЕФКОНТЕЙНЕРАХ В СООБЩЕНИИ С КАЛИНИНГРАДОМ.....	26
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.19; «ЗВЕЗД» НЕ ХВАТАЕТ; НОВАТЭК ХОЧЕТ СТРОИТЬ ГАЗОВОЗЫ ЗА РУБЕЖОМ.....	27
КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.12.19; НОВЫЙ ПОРТ НЕ УГОДЕН УГОДЬЯМ; ЭКОЛОГИ ПРЕДУПРЕЖДАЮТ О ВОЗМОЖНОМ НАРУШЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРИРОДООХРАННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ	28
ПРАЙМ; 2019.12.18; ЕЭК 19 ДЕКАБРЯ ОБСУДИТ ОТСРОЧКУ ВВОДА В РФ НОВЫХ НОРМ ИМО ПО СУДОВОМУ ТОПЛИВУ - МИНЭНЕРГО	30
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; ЮТЭЙР ПРЕДУПРЕДИЛА О ТРЕТЬЕМ ПО СЧЕТУ ДЕФОЛТЕ ПО 7-ЛЕТНИМ КРЕДИТАМ, СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДАХ	30
ТАСС; 2019.12.18; ЕЖЕГОДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ПЕТЕРБУРГА ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛ 19 МЛН ЧЕЛОВЕК	31

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АВИАКОМПАНИЯ "ПОБЕДА" ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ПЕРЕВЕЗЛА ПОЧТИ 30 МЛН ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания "Победа" за пять лет с начала выполнения полетов перевезла 29 млн пассажиров, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

"За эти годы компания перевезла 29 млн пассажиров, 12% из них сели в самолет впервые. "Победа" расширяет горизонты, дает возможность людям пользоваться воздушным транспортом", — отметил министр на мероприятии в аэропорту Внуково, посвященном пятилетнему юбилею компании.

Дитрих подчеркнул, что сегодня "Победа" правильно выстраивает региональную маршрутную сеть, перевозит пассажиров туда, куда другие никогда не летали. Он поздравил коллектив компании с юбилеем и пожелал перевозчику дальнейшего успешного развития.

Генеральный директор АО "Международный аэропорт "Внуково" Дмитрий Сапрыкин сообщил, что за пять лет сотрудничества аэропорт Внуково обслужил 133,6 тыс. рейсов и 23,076 млн пассажиров авиакомпании "Победа". При этом с 1 января по 15 декабря 2019 года в аэропорту Внуково было совершено 41,2 тыс. рейсов и обслужено 7,306 млн пассажиров авиакомпании.

Флот "Победы" состоит из 30 самолетов Boeing 737-800, поставляемых в компанию напрямую с завода-производителя. Средний возраст авиапарка около двух лет. Средняя загрузка рейсов "Победы" составляет 95-96%, а на большинстве рейсов достигает 100% — самый высокий показатель среди российских регулярных авиакомпаний.

Ранее в среду премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поздравил коллектив авиакомпании "Победа" с пятилетием и назвал перевозчика ярким примером востребованного проекта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7369263>

<https://rns.online/transport/Medvedev-pozdravil-s-pyatiletnim-yubileem-aviakompaniyu-Pobeda-2019-12-18/>

<https://www.bfm.ru/news/432276>

<https://www.1tv.ru/news/2019-12-18/377655->

[edinstvennomu_rossiyskomu_loukosteru_pobeda_pyat_let](https://www.1tv.ru/news/2019-12-18/377627-)

<https://www.1tv.ru/news/2019-12-18/377627->

[v_eti_dni_ispolnyaetsya_pyat_let_s_nachala_regulyarnyh_poletov_aviakompanii_pobeda](https://www.1tv.ru/news/2019-12-18/377627-)

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3221875>

<https://www.vestifinance.ru/videos/53272>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/820974/>

<https://360tv.ru/news/transport/kak-pobeda-stala-chempionom-po-zagruzke-rejsov/>

<https://www.aviaport.ru/news/2019/12/18/619665.html>

<https://ren.tv/news/v-rossii/638317-aviakompaniia-pobeda-otmechaet-piatiletie-s-nachala-reguliarnykh-poletov>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2019.12.18; СТЮАРДЕССА, СПАСШАЯ 43 ПАССАЖИРА В АВИАКАТАСТРОФЕ АН-24 В БУРЯТИИ: «НАГРАДА БУДЕТ НАПОМИНАТЬ МНЕ О ПОДВИГЕ ПОГИБШИХ КОЛЛЕГ»

За мужество, отвагу и решительность, проявленные при спасении людей в экстремальных условиях. Иркутская бортпроводница Елена Лапуцкая которая 27 июня этого года совершила настоящий подвиг во время авиакатастрофы Ан-24 в аэропорту бурятского поселка Нижнеангарск, наконец, получила медаль Нестерова, которой ее в конце октября наградил Владимир Путин. Напомним, именно благодаря Елене в то утро никто из 43 пассажиров Ан-24 не погиб после того, как самолет, после жесткой посадки, выкатился за пределы полосы, и врезавшись в здание очистных сооружений, загорелся. Елена, которая

была единственной бортпроводницей, быстро открыла аварийные двери и помогла всем людям выбраться из салона.

Награду Елене, а также выжившему пилоту Сергею Сазонову, 18 декабря вручил в Москве глава минтранса Евгений Дитрих. Кроме того, указом президента, погибшие при аварии командир Ан-24 Владимир Коломин и бортмеханик Олег Барданов были посмертно награждены орденами Мужества.

- Приехали на награждение прямо между рейсами, - рассказывает корреспонденту «КП-Иркутск» Елена Лапуцкая. – Даже на фуршет не пошли, ведь вечером нам нужно возвращаться в Иркутск. Работа не ждет. Кстати, вместе с нами прилетели сыновья Владимира Коломина и Олега Барданова, которые получали награду за отцов. Этот момент меня тронул больше всего. Я до сих пор тяжело переживаю гибель коллег, и вспоминаю их каждый день. Все-таки очень мало времени прошло с момента трагедии. Церемония прошла очень душевно.

Елена Лапуцкая признается, что полученная медаль, будет всегда напоминать ей не о самой трагедии, а о погибших летчиках.

- Конечно, боль о потере друзей не пройдет никогда, - говорит Елена. – Но я буду смотреть на нее, и вспоминать героизм и подвиг Владимира Коломина и Олега Барданова. То, как они, пожертвовав своей жизнью, спасли всех нас. Сейчас мы с Сергеем постоянно общаемся с их сыновьями, поддерживаем друг друга.

Добавим, что Елена Лапуцкая, работает в авиации уже 18 лет (все эти годы она проработала в одной авиакомпании) во время авиакатастрофы получила переломы ребер, многочисленные ушибы и синяки. Восстанавливалась Елена ровно четыре месяца, и совершила свой первый рейс после трагедии только 27 октября. Как раз в этот день и был подписан указ о ее награждении.

- И я, и Сергей Сазонов уже полностью восстановились, - говорит Елена. – Мы продолжаем работать. Есть ли страх? Нет, у меня его и не было. А сейчас уже вошла в рабочий лад, как и раньше.

Что касается причин авиакатастрофы, то Межгосударственный авиационный комитет опубликовал промежуточный отчет расследования уже через месяц. Оказалось, что через три минуты после того, как Ан-24 начал снижение в Нижнеангарске, у него отказал левый двигатель. К слову, это заметили и некоторые пассажиры. Летчики, доложив диспетчеру, отключил автопилот. Посадку выполнял пилот-инспектор Владимир Коломин. Уже в 10.13 диспетчер объявил на аэродроме сигнал «Тревога». Воздушное судно несколько минут снижалось. На аэродроме в это время уже готовилась аварийно-спасательная группа. В 10.23 колеса шасси АН-24 коснулись «взлетки». И тут началось самое страшное...

– После посадки самолет стал уклоняться вправо, сошел со взлетно-посадочной полосы, – поясняется в отчете МАК. – Он пробежал по грунту, пробил забор ограждения аэродрома, столкнулся со зданием очистных сооружений и остановился. При столкновении самолет загорелся. Бортпроводница эвакуировала пассажиров через багажную дверь. Командир и бортмеханик оказались зажатыми в горячей кабине. Второй пилот покинул самолет через левый передний аварийный люк.

<https://www.irk.kp.ru/daily/27069/4139114/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ БЕЛАРУСИ АЛЕКСЕЙ АВРАМЕНКО: НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ

Об актуальных вопросах развития единого транспортного пространства говорилось на прошедшей в Москве 10 декабря научно-практической конференции "Союзное государство: достижения, проблемы, перспективы". Наш сегодняшний гость министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко знает обо всем этом не понаслышке.

Алексей Николаевич, недавно вы подписали с российским коллегой Евгением Дитрихом соглашение о Схеме автомобильных дорог Союзного государства и Плане мероприятий по их совершенствованию. Что имеется в виду?

Алексей Авраменко: Мы достаточно долго обсуждали эту тематику. Исходили из того, что нам нужна согласованная политика в развитии наших транспортных коридоров, в данном случае автомобильных. Беларусь - транзитная страна, и развитие транспортной инфраструктуры - одно из самых важных направлений.

Исходя из этого и были разработаны и 20 ноября в Москве подписаны названные документы. Работа проводилась в рамках Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2019-2021 годы. Результатом в ближайшие 10 лет станут согласованные действия по модернизации основных транзитных магистралей, пересекающих наши страны.

В первую очередь это так называемые трансъевропейские коридоры на отрезках Москва - Минск - Брест, Санкт-Петербург - Псков - Витебск - Гомель...

Глава РАН академик Александр Сергеев: Действуем по науке

На днях вы говорили о перспективах модернизации одного из таких направлений, актуального для россиян: Брест - Мозырь - Гомель - граница России...

Алексей Авраменко: Это дорога М-10, которая может быть состыкована на востоке с магистралью "Меридиан" длиной две тысячи километров. Это будет кратчайший южный маршрут в Европу. Свою часть мы намерены модернизировать на принципах государственно-частного партнерства. Проявил интерес и пул российских банков. В декабре должны определиться пять компаний, среди которых проведем конкурс. Итогом станет магистраль первой категории с двумя полосами движения в каждую сторону.

А когда будет модернизирована М1, или "олимпийка", как ее называют в народе, из Москвы через Минск на Брест?

Алексей Авраменко: Определенные работы уже идут. В следующем году будет готово технико-экономическое обоснование реконструкции. Это главная дорога страны, и наша цель - убрать все препятствия. Создавая более комфортные маршруты, мы подразумеваем тему Великого шелкового пути с тем, чтобы привлечь огромные транзитные потоки из Китая в Западную Европу.

У каждой стороны единого транспортного процесса свои экономические интересы. Насколько удалось их согласовать?

Алексей Авраменко: Транзит позволяет зарабатывать белорусским предприятиям и наполнять наш бюджет. Так, на железнодорожном транспорте российский транзит составляет более половины перевозок. В части автотранспорта мы договорились с российскими коллегами о безразрешительной системе перевозки грузов в двухстороннем сообщении и транзите. То есть белорусский перевозчик может неограниченное количество раз перемещаться по российской территории, и наоборот. Осталось уточнить два момента, над которыми мы работали в ходе подготовки дорожных карт. Это разрешительная система перевозок в/из третьих стран. Чтобы, например, белорусский перевозчик мог беспрепятственно забрать груз в Москве и доставить, скажем, в Париж. Нам на год выделяют 75 тысяч таких разрешений, которых не хватает. По второму вопросу решение принято, но еще не ратифицировано - это возможность каботажных перевозок по России (а для россиян - по Беларуси). Это особенно важно на дальнем плече, когда груз везется, скажем, из Минска в Екатеринбург, а на обратном пути до Смоленска мы пока взять ничего не можем. Решение этих двух вопросов даст существенный толчок перевозкам автомобильным транспортом.

Какой видится вам перспектива строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали из Санкт-Петербурга в Оршу, Минск и далее в Берлин и Гамбург?

Алексей Авраменко: Магистраль, с нашей точки зрения, должна быть грузопассажирская. В нашей совместной с российскими коллегами рабочей группе производятся соответствующие расчеты. В Беларуси даже зарезервирована земля под такую линию. Понятно, что инвестиции потребуются огромные, их у нас сейчас нет. Думаю, инициатива должна исходить от российской стороны. Если появится пул крупных заинтересованных банков - то почему бы и нет?

Проект вырисовывается международный. Не "съест" ли простой на границе ускорение, полученное на маршруте?

Алексей Авраменко: Прежде всего следует обеспечить максимальное упрощение различных процедур, в том числе за счет цифровизации. С января 2019 года партнерам

БелЖД стало доступно мобильное приложение, которое обеспечивает оформление и сопровождение грузоперевозок с использованием юридически значимых электронных документов.

В 2018 году железные дороги Беларуси и России перевели на безбумажные цифровые технологии практически все грузовые железнодорожные перевозки в двустороннем сообщении... В итоге маршрутная скорость отдельных контейнерных поездов в рамках II Общеευропейского транспортного коридора достигает 1400 км/сутки, что является одним из лучших показателей. Дальнейшее ускорение пересечения границы зависит от согласованности действий целого ряда министерств и ведомств Беларуси и России и третьих стран.

Многие белорусы ежедневно ездят в Смоленск и иные приграничные российские города на учебу, работу, и наоборот. Электричка для них - самый надежный транспорт. Она в свое время связывала Оршу и Смоленск, но давно уже не ходит. В чем причина?

Алексей Авраменко: Сегодня курсирование поездов в приграничном сообщении возможно только до первой станции сопредельной железнодорожной администрации. У белорусской и российской железных дорог разные подходы к взаиморасчетам, связанным с использованием инфраструктуры на территории другого государства. Да и сам принцип финансирования так называемых пригородных пассажирских перевозок разный. Пока отсутствие сквозных электричек компенсируют автобусное движение и поезда Минск - Москва, Витебск - Москва. Кстати, с 8 декабря курсируют две пары поездов международных линий в сутки по маршруту Гомель - Новозыбков. Это расширило транспортное сообщение между Гомельской и Брянской областями.

Когда интервью готовилось к печати, стало известно, что в 2020 году Минск и Москву свяжет скоростной поезд, который будет находиться в пути всего 6 часов. А Смоленск и Минск на днях связал новый автобусный маршрут.

<https://rg.ru/2019/12/18/ministr-transporta-i-kommunikacij-belarusi-aleksej-avramenko-nam-s-vami-po-puti.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОТИВ ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ РЫНКА ВИДЕОФИКСАЦИИ

Правительство РФ выступает против изменения структуры рынка операторов фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, сообщил РИА Новости официальный представитель вице-преьера Максима Акимова.

Ранее, в июне, газета "Коммерсант" написала со ссылкой на телеграмму Минкомсвязи главам регионов РФ, что министерство готовит проект распоряжения правительства, по которому единственным исполнителем закупок работ и услуг, связанных с применением комплексов фиксации нарушений ПДД и их обслуживанием, будет назначено ООО "ГЛОНАСС БДД" (дочернее предприятие "Ростеха" и АО "ГЛОНАСС"). В начале июля глава Минкомсвязи Константин Носков заявлял, что ведомство считает назначение единого оператора нецелесообразным.

Россия приступит к массовому обновлению стратегической системы ГЛОНАСС

"Существует устойчивый, конкурентный рынок операторов фотовидеофиксации. Его ключевые преимущества - это справедливая стоимость предоставляемых услуг и стимулирование развития отечественного производства. Переформатирование сложившейся структуры нецелесообразно", - сказал собеседник агентства.

Он добавил, что позиция была доложена руководству страны в рамках исполнения соответствующих поручений.

<https://ria.ru/20191218/1562532728.html>

ТАСС; 2019.12.18; РОСРЕЕСТР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА

Росреестр поставил на учет железнодорожную часть Крымского моста. Об этом в среду сообщили журналистам в пресс-службе Росреестра.

"Росреестр поставил на государственный кадастровый учет железнодорожную часть Крымского моста - объект "Строительство транспортного перехода через Керченский пролив", - говорится в сообщении.

Автодорожная часть Крымского моста была поставлена на кадастровый учет в 2018 году, также Росреестр зарегистрировал право собственности Российской Федерации и право оперативного управления на него.

"Железнодорожные пути Крымского моста как линейное сооружение, расположенное на территории двух субъектов Российской Федерации - Республики Крым и Краснодарского края - поставлены Росреестром на государственный кадастровый учет в сокращенные сроки - в течение текущего дня", - приводит пресс-служба слова замминистра экономического развития Российской Федерации - руководителя Росреестра Виктории Абрамченко.

Планируется, что до 24 декабря сооружение передадут балансодержателю. Осуществлять эксплуатацию железной дороги через Керченский пролив будет "Крымская железная дорога" (КЖД). Первый пассажирский поезд пересечет Керченский пролив по новой железной дороге 25 декабря. Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, из Москвы в Симферополь - 24 декабря.

<https://tass.ru/ekonomika/7375051>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; РОСТЕХНАДЗОР ПОДТВЕРДИЛ ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА, РОСАВТОДОР ВЫДАЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВВОД

Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор) подтвердила технологическую готовность железнодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив, сообщила пресс-служба ведомства в среду.

"Строительство железнодорожной части Крымского моста официально завершено", - говорится в пресс-релизе.

В декабре 2019 года состоялись последние выездные проверки, по окончании которых Ростехнадзор выдал заказчику стройки - ФКУ Упрдор "Тамань" - заключение о соответствии.

"Заключение о соответствии удостоверяет - объект построен и соответствует проектной документации", - отмечается в сообщении.

Федеральное дорожное агентство (**Росавтодор**) выдало разрешение на ввод в эксплуатацию железнодорожной части Крымского моста, который соединяет полуостров с материковой частью России.

"Согласно подписанному **Росавтодором** акту, конструктив выполнен в соответствии с проектной документацией и требованиями нормативных документов", - говорится в пресс-релизе агентства. Объект был принят комиссией из представителей заказчика проекта, подрядчика, стройконтроля и авторского надзора.

Планируется, что до 24 декабря сооружение передадут балансодержателю. Осуществлять эксплуатацию железной дороги через Керченский пролив будет ФГУП "Крымская железная дорога" (Симферополь).

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября. Пассажирские поезда пойдут по ж/д части моста в третьей декаде декабря 2019 года. Грузовые поезда запустят позже, в июне 2020 года.

Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж", составляет порядка 228 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3222067>

<https://tass.ru/ekonomika/7373433>

<https://rns.online/transport/Zaversheno-stroitelstvo-zheleznodorozhnoi-chasti-Krimskogo-mosta-2019-12-18/>

<https://www.rbc.ru/society/18/12/2019/5dfa34649a79471e447cc099>

<https://rg.ru/2019/12/18/reg-ufo/stroitelstvo-zheleznodorozhnoj-chasti-krymskogo-mosta-oficialno-zaversheno.html>

<https://rg.ru/2019/12/19/reg-ufo/rostehnadzor-oficialno-prinial-u-stroitelej-vtoruiu-chast-krymskogo-mosta.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; ПРЕДСТОЯЩЕЕ ОТКРЫТИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ СТАНЕТ ВАЖНЕЙШИМ СОБЫТИЕМ ГОДА - ПЕСКОВ

В Кремле назвали предстоящее открытие железнодорожного движения по Крымскому мосту в числе важнейших событий уходящего 2019 года.

"Очень важное еще произойдет - начнет функционировать железнодорожное сообщение через Крымский мост", - сказал журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков, отвечая на вопрос, что в Кремле считают основными событиями 2019 года.

Ранее в Кремле говорили о том, что в открытии железнодорожного движения по Крымскому мосту может принять участие Владимир Путин.

ТАСС; 2019.12.18; ПРОЕКТ УРАЛЬСКОЙ ВСМ ВНЕСЛИ В СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЕКАТЕРИНБУРГА

Проекты Уральской высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Челябинском и Екатеринбургом и транспортно-логистического центра "Большое Седельниково" внесены в перечень проектов Стратегического плана развития Екатеринбурга до 2030 года. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте администрации города в среду.

"По итогам обсуждения координационный совет принял решение о разработке проектов "Уральская высокоскоростная железнодорожная магистраль Челябинск - Екатеринбург" и "Большое Седельниково" в перечне проектов Стратегического плана развития Екатеринбурга до 2030 года. Срок их полной реализации - 2035 год, с планируемым объемом грузооборота до 10 миллионов тонн в год", - говорится в сообщении.

По словам заместителя главы Екатеринбурга Александра Ковальчика, инфраструктурный проект "Уральская высокоскоростная железнодорожная магистраль Челябинск - Екатеринбург" имеет федеральное значение и рассматривается Свердловской областью как часть будущего международного транспортного коридора "Европа - Западный Китай".

"Проект магистрали Екатеринбург - Челябинск был включен в Транспортную стратегию РФ. В его рамках планируется создание четырех промежуточных станций и вокзальных комплексов (аэропорт Кольцово, города Сысерть, Снежинск и Челябинск). А проект "Большое Седельниково" включен в "Комплексный план модернизации и развития транспортной инфраструктуры на период до 2024 года" под названием "ТЛЦ "Екатеринбург" и рассматривается Свердловской областью в качестве приоритетного. Именно поэтому проекты Уральской скоростной магистрали и транспортно-логистического центра рассматриваются в комплексе", уточняется в сообщении.

Проект высокоскоростной магистрали Екатеринбург - Челябинск предполагает строительство новой двухпутной железнодорожной линии со скоростью движения 300 км/ч. Она соединит два областных центра и сократит время в пути из одного города в другой до 1 часа 10 минут с нынешних пяти с лишним часов.

<https://tass.ru/ural-news/7373245>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВИКТОР ШПАКОВ; 2019.12.18; СИСТЕМНАЯ АВАРИЯ

ДТП в Забайкалье с 19 погибшими вновь обнажило застарелую проблему — отсутствие системы в обеспечении безопасности дорожного движения (БДД). Пока мы ее не решим, подобные происшествия будут происходить с пугающей периодичностью.

К 2024 году в нашей стране планируется снизить количество очагов ДТП на дорогах в два раза, а смертность в результате аварий - в 3,5 раза. Эта цель включена в паспорт национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Но для того чтобы решать такие задачи, нужен серьезный анализ проблем.

Есть ли сегодня этот анализ? Схема "разбора полетов" у нас не регламентирована. Как член региональной межведомственной комиссии по БДД я заинтересовался в профильном министерстве Хабаровского края, получили ли они по официальным каналам данные о произошедшем в Забайкалье, поставили ли их в известность о необходимости принятия мер. Увы. В дальневосточное управление Ространснадзора информация из Москвы также не поступала. Прошло между тем почти три недели... По информации СМИ, причиной аварии на мосту через Куэнгу стало лопнувшее переднее колесо. Существуют 24 страницы технического регламента правил эксплуатации автомобильных шин. Кроме того, есть и другие регламенты. Необходимо установить причины происшествия, нормы, которые нарушил перевозчик, и устранить возможность повторения этого.

Когда я трудился в советское время директором автобусного парка, у нас была четкая система работы с крупными дорожно-транспортными происшествиями. Я уже через сутки после ДТП знал, какие принципиальные ошибки были допущены его участниками. Анализировались причины, давались рекомендации.

Мы отменили многие правила, которые были приняты в Советском Союзе. Раньше в обязательном порядке в автопарках отрабатывали 12 нестандартных ситуаций - вождение с лопнувшей шиной, в темное время суток, в гололед... Поведение отрабатывалось до автоматизма. Кто сейчас это делает? Где система работы с сотрудниками? Мы уничтожили институт повышения квалификации водителей.

Недавно при встрече с водителями одного из пассажирских автотранспортных предприятий я спросил у них, что такое место концентрации ДТП? Ни один из 17 человек не смог ответить. В прошлом году вместе с региональным министром транспорта мы проводили совещание с директорами компаний-перевозчиков. Попросил поднять руку тех, у кого в диспетчерской висит карта мест концентрации ДТП и опасных участков. Не поднял ни один! А мы хотим в целом по стране снизить количество этих мест!

В Хабаровском крае после страшного дорожно-транспортного происшествия 5 августа 2015 года, когда на трассе столкнулись два рейсовых автобуса и погибли 15 человек, заговорили о необходимости создания концепции безопасности дорожного движения. Мы, профессионалы, совместно с учеными Тихо-океанского государственного университета объединились в рабочую группу и подготовили этот документ. Его одобрили и региональные депутаты, и межведомственная комиссия по БДД, и общественный совет министерства промышленности и транспорта. Будут ли его внедрять - вопрос, на который может ответить лишь власть.

Концепция подразумевает, что в первую очередь необходимы организационные действия, которые требуют нормативного оформления на федеральном уровне. Например, нужно определить всех, от кого зависит безопасность дорожного движения. Мы насчитали 19 групп. Туда входят и транспортно-экспедиторские, и страховые, и дорожные компании, учебные заведения по подготовке водителей, предприятия техосмотра, обслуживания и ремонта автомобилей... Мы до сих пор на нормативном уровне не попытались классифицировать даже главного участника системы БДД - автотранспортные предприятия. Я уже не говорю о компаниях автомобильной инфраструктуры - в Хабаровском крае их больше двух тысяч. С ними никто не работает, они осуществляют свою деятельность по принципу "Рынок расставит все по своим местам и решит проблемы на принципах конкуренции". Не расставит, поверьте.

Следующий шаг - создание системы работы со всеми участниками, их обучение. Только с обученными людьми можно решать сложные задачи. Еще один нюанс - мы не умеем анализировать. В регионах есть центры безопасности дорожного движения. Но они не выполняют своей главной задачи - не ведут аналитическую работу. Рассматриваются лишь аварии с пострадавшими, в Хабаровском крае таких примерно две тысячи в год - четыре-шесть процентов общего количества происшествий. Мы просто не мониторим ситуации на остальных местах концентрации ДТП, не анализируем их. А еще есть нарушения правил дорожного движения (примерно 850 тысяч в год). Нужен разбор - почему они случились и что делать, чтобы больше их не было.

Сейчас на всех пассажирских автобусах появились тахографы. Но контролирующие органы интересуют только наличие этих устройств, а не то, как поставлена работа с водителями на основе расшифровки тахограмм. Создается впечатление, что оборудование

ставится на автомобилях лишь в интересах производителей тахографов. В нормативных документах отсутствует понятие маршрутной карты, в которой четко расписан скоростной режим, указаны места повышенной опасности и концентрации ДТП, площадки и время остановок автотранспорта для отдыха водителей. Расшифрованные тахограммы должны соответствовать маршрутным картам. Именно с их помощью следует выстраивать профилактическую работу с водителем - создавать систему поощрений и наказаний.

Хорошая аналитика покажет сразу: главная проблема владельцев транспортных предприятий - острый дефицит водителей. По оценкам, только в Хабаровском крае в этой сфере сегодня не хватает около 400-500 профессионалов. Подготовка одного водителя стоит от 100 до 200 тысяч рублей. Нет таких денег у владельцев транспорта. И эту проблему необходимо решать с помощью государств.

<https://rg.ru/2019/12/19/reg-dfo/dtp-v-zabajkale-vyjavilo-sistemnye-problemy-v-bezopasnosti-na-dorogah.html>

ТАСС; 2019.12.18; ПОЧТИ 3,5 ТЫС. ДОРОЖНЫХ КАМЕР УСТАНОВЛЕНО В РОССИИ В 2019 ГОДУ

Около 3,43 тыс. стационарных камер фото- видеофиксации нарушений правил дорожного движения было установлено на российских автодорогах в 2019 году, в общей сложности их количество достигло почти 12,5 тыс. штук. Об этом сообщил заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко в ходе пресс-конференции в ТАСС, посвященной реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД).

"Что касается камер фото- видеофиксации, у нас базовые цифры, которые мы зафиксировали на начало реализации при формировании паспорта национального проекта (БКАД — прим. ТАСС), их было 9049 штук, по состоянию на конец текущего года их будет 12485", — сказал он.

При этом Костюченко отметил, что ранее **Минтранс**ом РФ была разработана методика размещения камер фиксации нарушений ПДД.

"В рамках принятой методической рекомендации есть обязанность для лица, устанавливающего камеры, — уведомить в установленном порядке соответствующим дорожным знаком пользователей автодорог, что через столько-то метров — камера фото- видеофиксации", — резюмировал он.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил правительству до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения, зафиксированные неверно установленными приборами.

Как ранее сообщало издание "Коммерсант", Минкомсвязь РФ не поддержала проект создания единого федерального оператора по управлению дорожными камерами, на роль которого претендовала структура Ростеха — "ГЛОНАСС БДД". По информации издания, Минкомсвязь сделала вывод, что существующая рыночная схема является устоявшейся и конкурентной. Она привела к росту качества оборудования, а также снижению стоимости камер в 3–4 раза за последние пять лет. Благодаря этому число фиксируемых нарушений возросло с трех до 27.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pochti-35-tys-doroznyh-kamer-ustanovleno-v-rossii-v-2019-godu>

ТАСС; 2019.12.18; ВИДЕОТРАНСЛЯЦИЯ: ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

Портал "Будущее России. Национальные проекты" провел прямую трансляцию проходящей в ТАСС пресс-конференции, посвященной реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". О проблемах, возникающих в ходе реализации нацпроекта, качестве ремонтных работ, статистике ДТП и "золотом часе" для скорой помощи рассказали аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов и заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/videotranslacia-itogi-realizacii-nacproekta-bezopasnye-i-kacestvennye-avtomobilnye-dorogi>

ТАСС; 2019.12.18; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 230 КМ ДОРОГ

Объем дорожного ремонта в Волгоградской области составит в следующем году 230 км дорог, это на уровне 2019 года, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе администрации региона.

"В общей сложности, с учетом реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", а также региональных дорожных программ, в 2020 году планируется привести в надлежащее состояние 230 км дорог. В этом году, по предварительным данным, отремонтировано около 240 км", — сказала представитель пресс-службы.

Она уточнила, что объем дорожного ремонта этого года превышает планы на следующий год из-за экономии средств при проведении аукционов на подрядные работы. По ее словам, такая экономия будет и в следующем году, "поэтому объемы дорожного ремонта сохранятся примерно на том же уровне".

По данным комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, уже ранней весной, с наступлением благоприятных погодных условий ремонтные работы начнутся на участках региональных трасс "Самара - Пугачев - Энгельс - Волгоград", "Иловля - Ольховка - Камышин", "Михайловка - Серафимович - Суровикино" и других. Всего на этих участках планируется отремонтировать более 176 км дорог.

В областном центре по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" обновят 43 км городских улиц, еще около 10 км - во втором по величине городе Волгоградской области после Волгограда - Волжском.

По данным властей региона, до 2024 года с учетом всех программ в Волгоградской области запланированы не менее 240 основных проектов строительства и ремонта дорог. Самые масштабные - возведение третьей и четвертой очереди пускового комплекса моста через Волгу, продолжение реконструкции Волжской ГЭС, строительство обхода Волгограда, продление рокадной дороги (вдоль правого берега Волги) от центра Волгограда к южным и северным районам областного центра.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/VVolgogradskojoblastiv2020goduplanirujotremontirovat230kmdorog>

ЛЕНТА.РУ; 2019.12.18; ДАГЕСТАН ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

В Дагестане выполнен план на текущий год по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщает ТАСС со ссылкой на первого вице-премьера республики Гаджимагомеда Гусейнова.

«В рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" объем выполненных работ — 100 процентов, кассовое исполнение — 100 процентов», — отчитался Гусейнов в ходе заседания проектного комитета под руководством вице-премьера Максима Акимова.

Чиновник отметил, что в этом году на дагестанских дорогах появились 35 камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД. Отремонтировано 72,4 километра автодорог и улично-дорожной сети, также завершены работы на 47 объектах, связанных с организацией дорожного движения.

Модернизация региональной дорожной сети — одна из ключевых целей нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В его рамках должна вырасти доля автодорог регионального значения до 50,9 процента, будет ликвидирована половина мест концентрации аварий, вдвое увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в надлежащем состоянии, на 10 процентов снижена доля перегруженных федеральных и региональных трасс.

<https://lenta.ru/news/2019/12/18/dag/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "ОБЪЕДИНЕННАЯ ЗЕРНОВАЯ КОМПАНИЯ" УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ДО 2024 ГОДА

Совет директоров АО "Объединенная зерновая компания" (ОЗК) под председательством вице-премьера Алексея Гордеева утвердил долгосрочную стратегию развития компании до 2024 года, сообщает пресс-служба вице-премьера.

Стратегия определяет три ключевые цели. Это достижение лидерства в российском зерновом экспорте, в совокупных портовых перевалочных мощностях в России, а также в области маршрутных железнодорожных поставок зерна.

Для достижения целей стратегии компания намерена реализовать программу модернизации "Новороссийского комбината хлебопродуктов" (НКХП), а также сформировать сеть зерновых грузоформирующих узлов. "Это позволит расширить географию закупочной деятельности и организовать эффективную логистику из отдаленных зернопрофицитных регионов страны. Совершенствование товаропроводящей системы - важное направление развития, которое позволит сократить логистические затраты за счет оптимизации перемещения зерна от поля до борта судна", - сообщается в пресс-релизе.

Представленная совету директоров стратегия учитывает государственные ориентиры, определенные национальным проектом "Международная кооперация и экспорт".

ТАСС; 2019.12.18; СТРОИТЕЛЬСТВО МЕЖДУГОРОДНЕЙ АВТОСТАНЦИИ В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО НАЧНЕТСЯ В 2023 ГОДУ

Строительство междугородней автостанции в Новосибирском аэропорту Толмачево, одного из крупнейших российских авиационных хабов, начнется в 2023 году - на окончательном этапе реконструкции аэропортового комплекса, сообщил журналистам заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Вячеслав Невежин на открытии новосибирского автовокзала "Главный" в среду.

Сейчас в здании аэропорта располагается касса по продаже билетов на пассажирские автобусы, ряд междугородних рейсов прибывают туда, однако, как пояснил Невежин, Толмачево необходима полноценная автостанция с залом ожидания, сервисом для подготовки автобусов к рейсу и отдыха водителей.

"Перспектива строительства автостанции в аэропорту Толмачево - это 2023 год, окончание реконструкции аэропортового комплекса в полном объеме. <...> Сейчас обсуждается проект строительства [автостанции] на территории аэропортового комплекса, потому что аэропорт востребован для жителей соседних регионов. Это прежде всего Томская область, Кемеровская область (как юг, так и север), Барнаул", - пояснил Невежин. По словам Невежина, схема маршрутов автостанции сейчас находится в разработке.

Новосибирский аэропорт Толмачево планирует приступить к строительству первой очереди нового пассажирского терминала площадью 56 тыс. кв. м, необходимого в связи с растущим пассажиропотоком, в марте 2020 года. Завершить проект планируется в начале 2022 года. Гендиректор аэропорта Евгений Янкилевич сообщал, что общая стоимость проекта составит почти 20 млрд рублей. Первый этап строительства планируется выполнить к 2022 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7369759>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.12.18; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ПОВТОРНО ВНЕСЛИ В ГОСДУМУ

На рассмотрение Госдумы поступил доработанный законопроект о создании информационной системы тахографического контроля. Документ есть в распоряжении «Парламентской газеты».

Проектом предлагается дать в законодательстве определения терминов «карта тахографа», «тахографическая информация», а также ввести понятия «защищенный компонент тахографа» и «блок тахографической информации». Устанавливаются требования к порядку выдачи карт тахографа, требования к испытаниям по безопасности, функциональности, эксплуатационной совместимости тахографа (его компонентов) и

карты тахографа, к изготовлению квалифицированного сертификата ключа электронной подписи.

Также проектом предусмотрено создание информационной системы тахографического контроля для приёма, записи, хранения, обработки, передачи и предоставления соответствующих сведений, подлежащих учёту. Например, о времени управления транспортными средствами и времени отдыха водителей, об их режимах труда и отдыха, о направлении, скорости и маршруте движения транспортных средств и т.д.

Автор инициативы, замглавы Комитета Госдумы по транспорту и строительству Павел Федяев вносил такой законопроект в октябре. Однако документ был возвращён на доработку.

В отзыве правового управления отмечалось, что проект предусматривает создание информационной системы тахографического контроля, различных реестров (моделей тахографов, реестра мастерских и других) с возложением функции по их ведению, а также функции по госнадзору в этой сфере на **Минтранс**. Новые обязанности предполагают затраты федерального бюджета, в том числе на создание и ведение инфосистемы тахографического контроля и соответствующих реестров, а также проведение контроля, указали в управлении.

Также законопроектом предусматривалось взимание госпошлины за аккредитацию мастерской по оборудованию тахографами. Налоговым кодексом такая пошлина не предусмотрена, говорится в отзыве.

В новой версии проекта положения об аккредитации и пошлине за неё исключены. Также исключены положения по ведению **Минтрансом** реестров и информационной системы.

Организации и индивидуальные предприниматели, работающие в транспортной сфере, обязаны оборудовать автомобили тахографами. Та же обязанность действует для граждан, эксплуатирующих грузовики массой свыше 3,5 тонны и автобусы. Техническое обслуживание и ремонт тахографов проводят мастерские, однако законодательством не установлены требования к ним и контроль за их деятельностью.

<https://www.pnp.ru/social/zakonoproekt-ob-informacionnoy-sisteme-takhograficheskogo-kontrolya-povtorno-vnesli-v-gosdumu.html>

RNS; 2019.12.18; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕВОЗКАХ

Агрегаторы такси прокомментировали RNS внесенный в Госдуму законопроект, регулирующий рынок перевозок и предусматривающий совместную ответственность перевозчиков и агрегаторов за жизнь пассажиров.

В сервисе «Везет» считают, что «проект вряд ли сделает работу сервисов проще, но закрепит современные тенденции в отрасли». Об этом RNS рассказала официальный представитель компании.

Указание в проекте на возможность работы в такси самозанятых граждан «даст возможность сотням тысяч перевозчиков легализоваться доступным способом», а введение солидарной ответственности агрегаторов и перевозчиков в случае ДТП в «Везет» назвали «попыткой снять напряжение с острого вопроса». Позитивной мерой станет введение электронных путевых листов, дистанционных предрейсовых осмотров, добавили в компании.

В Gett указали на риски инициативы. «Моментальное запрещение (иностраных национальных или международных водительских удостоверений. — RNS.) без переходного периода создаст дефицит предложения, что приведет к росту цен для пользователей», — сообщили в пресс-службе сервиса.

В Gett также уточнили, что ответственность за техническую исправность машин и прохождение медосмотров водителями «с точки зрения принципов ведения бизнеса» должна лежать на перевозчике. Негативно оценили в сервисе и возможные ограничения властями субъектов количества такси в регионе, — но не менее 30 на каждую тысячу жителей. Заявления, поданные сверх лимита, будут разыграны на аукционе.

«Любые ограничения по количеству лицензий ведут к двум вещам — коррупции при выдаче таких разрешений и к искусственному ограничению предложения на рынке», — сказали в пресс-службе Gett.

В «Яндекс.Такси» и «Ситимобил» не предоставили комментарий RNS на момент публикации.

<https://rns.online/transport/agregatori-taksi-otreagirovali-na-novii-zakonoproekt-o-perevozkah-2019-12-18/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В РФ МОГУТ ОБЯЗАТЬ ВЫПЛАЧИВАТЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА НАНЕСЕНИЕ УЩЕРБА Пассажирам - ЗАКОНОПРОЕКТ

Группа сенаторов и депутатов Госдумы во главе с заместителем председателя Совета Федерации, секретарем Генсовета "Единой России" Андреем Турчаком подготовила законопроект, направленный на упорядочение работы агрегаторов заказов такси, возложив на них ответственность за обеспечение безопасности пассажиров.

"Уровень цифровизации рынка таксомоторных перевозок сильно вырос, службы заказа легкового такси, так называемые агрегаторы, теперь контролируют более 60% рынка. Они стали известными брендами, которые вызывают доверие у людей, но при этом практически не несут ответственности за безопасность пассажира во время поездки" - заявил в среду Турчак, слова которого цитирует пресс-служба "Единой России".

"Поэтому необходимо установить механизмы регулирования, которые будут учитывать тенденции развития отрасли, и, в первую очередь, ввести понятие "агрегатор" в правовое поле", - добавил он.

Ведущими российскими сервисами, агрегирующими заказы на такси, являются "Яндекс.Такси", Uber, "Ситимобил", Gett, "Везет".

Турчак считает, что "главным условием работы агрегаторов должно стать введение солидарной ответственности за вред, причиненный здоровью или жизни пассажира в случае аварии".

"Часто индивидуальный предприниматель или самозанятый гражданин, оказывающий услуги такси, не способен компенсировать пассажиру ущерб, нанесенный в ходе поездки. При солидарной ответственности пассажир может требовать компенсации как от перевозчика, так и от службы заказа такси. Пассажир может выбрать, с кого ему взыскивать долг - с перевозчика, агрегатора, или с обоих одновременно", - сказал он.

Разработчики предложили определить размер максимальной компенсации в 2 млн рублей. Помимо этого, в законопроекте закреплена финансовая ответственность агрегаторов за передачу поездок таксистам, не имеющим разрешения на осуществление деятельности такси.

Чтобы облегчить процедуру проверки водителей при регистрации в системе, законопроектом предлагается создать региональные реестры разрешений такси, к которым будет обязан подключиться каждый агрегатор.

Помимо этого, законопроект вводит требование на наличие у таксистов водительских удостоверений российского образца.

"Иностранцам нужно будет подтвердить свою квалификацию в российских государственных органах. Так мы сможем быть уверены в их квалификации", - подчеркнул Турчак.

Он подчеркнул, что "на переход на российские удостоверения предусмотрена трехлетняя отсрочка".

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7369277>

<https://tass.ru/ekonomika/7373129>

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhat-uravnyat-otvetstvennost-agregatov-taksi-i-perevozhnikov-2019-12-18/>

<https://rg.ru/2019/12/18/agregatory-budut-nesi-otvetstvennost-za-bezopasnost-passazhirov-taksi.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.18; РЕГИОНАМ ПОМОГУТ С ПОКУПКОЙ ТРАМВАЕВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Министерство транспорта определит методику, по которой регионы при выполнении определённых условий смогут получить 60-процентную скидку на приобретение трамваев, троллейбусов и автобусов на газомоторном топливе. Об этом сообщил 18 декабря на совещании в Совете Федерации директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** Алексей Бакирей.

«В национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» удалось включить мероприятия по обновлению подвижного состава транспорта общего пользования. Мы подготовили проект методики определения субъектов РФ, которые получают право на участие в этом мероприятии. Как мы предполагаем, им будет предоставляться скидка в размере 60 процентов от стоимости транспортного средства. Речь прежде всего идёт об экологически чистом транспорте. Это городской электротранспорт — троллейбусы и трамваи, также в контур проекта включены автобусы, работающие на газомоторном топливе. В тех городах, где нет электротранспорта и газозаправочной инфраструктуры, включим автобусы, которые работают на топливе экологического класса Евро-5», — рассказал Бакирей.

Проект постановления Правительства сейчас согласовывается, добавил чиновник.

Кроме того, **Минтранс** по поручению премьер-министра Дмитрия Медведева начал разрабатывать концепцию проекта федерального проекта по развитию городского пассажирского транспорта.

«Речь идёт о том, что мы можем оказывать содействие в обновлении подвижного состава, приобретении техники, но если мы говорим о городском электрическом транспорте, то очевидно, что состояние инфраструктуры оставляет желать лучшего. Её износ во многих городах около 70 процентов. Приобретать новые трамваи и ставить их на «убитые» рельсы нецелесообразно», — пояснил Бакирей.

В первую очередь упор сделают на развитие городских транспортных систем крупнейших агломераций. Будет предусмотрено, что региональные бюджеты получают федеральные средства на определённых условиях.

«Анализ показывает, что много где есть формальный подход при разработке документов планирования перевозок, комплексных схем организации дорожного движения. Поэтому при определении регионов будем анализировать эти материалы в составе заявок, смотреть, как предложения регионов по модернизации маршрутной сети будут соответствовать социальному стандарту транспортного обслуживания, насколько активно реализуются прогрессивные методы организации дорожного движения», — сказал представитель **Минтранса**.

<https://www.pnp.ru/social/regionam-pomogut-s-pokupkoy-tramvaev-i-trolleybusov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ; 2019.12.18; ПЕТЕРБУРГСКИЙ ОПЫТ ТРАМВАЙНЫХ КОНЦЕССИЙ РАСПРОСТРАНЯТ НА ДРУГИЕ РЕГИОНЫ

Министерство транспорта РФ разработало проект федерального закона, который поможет привлекать инвестиции в развитие трамвайной инфраструктуры. Об этом сообщил 18 декабря на совещании в Совете Федерации директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** Алексей Бакирей.

Подготовленный в **Минтрансе** документ предполагает, что в случае заключения концессионного соглашения не нужно будет организовывать конкурс на осуществление перевозок.

«Опыт Санкт-Петербурга, где заключены два концессионных соглашения по трамваям, будет тиражироваться по всей стране. Основные проблемы в регионах связаны с тем, что объекты трамвайной инфраструктуры находятся в муниципальной собственности. Есть законодательные ограничения по возможности участия регионального бюджета. А когда мы говорим о консолидированном бюджете, то возможностей реализовать такие проекты больше. Плюс есть сложности, связанные с получением права на перевозки в рамках концессионного соглашения. По ФЗ-220 инвестор вынужден выходить на конкурс», — рассказал Бакирей.

Ещё один законопроект касается безбилетного проезда, его Правительство внесёт в Госдуму в январе — феврале, добавил чиновник.

В свою очередь, председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов призвал **Минтранс** подключать сенаторов и представителей регионов к разработке таких проектов.

«Мы регулярно слышим, что будут вноситься какие-то законодательные инициативы, но они что-то не обсуждаются на нашей площадке. Чтобы иметь право на жизнь, они должны проговариваться с регионами», — подчеркнул сенатор.

<https://www.pnp.ru/politics/peterburgskiy-opyt-tramvaynykh-koncessiy-rasprostranyat-na-drugie-regiony.html>

ТАСС; 2019.12.18; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПОСТРОИЛИ ДОРОГУ К РОССИЙСКО-КИТАЙСКОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР

Первую в Амурской области дорогу второй категории построили к автомобильному мосту через реку Амур между Благовещенском и Хэйхэ, сообщается в среду на сайте правительства региона.

"Строительство первой в Приамурье автодороги второй категории к международному автомобильному мосту через реку Амур завершено. Трасса возведена в рамках единого проекта строительства трансграничного автомобильного моста через Амур на границе между Россией и Китаем", - говорится в сообщении. Уточняется, что работы на объекте велись в круглосуточном режиме и выполнены в срок.

"Подъездные пути к трансграничному автомобильному мосту являются частью концессионного договора. Сейчас инспекцией государственного строительного надзора Амурской области проведен осмотр объекта и выдано заключение о соответствии построенного объекта капитального строительства требованиям проектной документации. Администрацией Благовещенского района выдано разрешение на ввод объекта в эксплуатацию. Движение транспорта будет открыто после того, как будет сдан сам мостовой переход, и только после этого весь строительный комплекс будет введен в эксплуатацию", - приводятся в сообщении слова заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства области Светланы Поповой.

Отмечается, что по основным показателям мощности объекта автомобильная дорога соответствует второй категории, имеет капитальный тип покрытия, с усилением слоев дорожной одежды, рассчитанный на все виды транспортных нагрузок, всех категорий автомобильного транспорта. Ширина насыпи 15,5 м, высота - до 6 м, ширина проезжей части 7,5 м. Также подъезды включают в себя пять мостовых объектов: три путепровода и два сооружения для связи разобщенных территорий.

Застройщик объекта - компания "Амур (Хэйлунцзян)". Работы по строительству с декабря 2016 года выполнял генеральный подрядчик акционерное общество "Асфальт".

"В Амурской области автомобильная дорога второй технической категории с укреплением откосов монолитными железобетонными плитами построена впервые", - приводятся в сообщении слова руководителя филиала компании по развитию и строительству моста "Амур (Хэйлунцзян)" в Благовещенске Евгения Королькова.

<https://tass.ru/v-strane/7371789>

ТАСС; 2019.12.18; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020 ГОДУ

Работы по строительству четвертого моста через Обь в Новосибирске по концессионному соглашению начнется в 2020 году. В следующем году также планируется начать строительство семи поликлиник по ГЧП, сообщил журналистам в среду генеральный директор группы "ВИС" Кирилл Гапеев.

"В следующем году на территории области стартует несколько крупных инвестиционных проектов. Мы приступаем к активной стадии работы по новосибирскому мосту, мы приступаем к активной стадии и производству работ по поликлиникам в городе Новосибирск", - сказал Гапеев.

Он пояснил, что проектирование поликлиник закончат в феврале 2020 года, после чего проекты пройдут экспертизу, начнется строительство. Строительство моста планируется начать в 1-2 квартале 2020 года. Гапеев добавил, что сейчас стоит проблема выкупа четырех земельных участков частного сектора, находящихся на территории будущего моста, вопрос обсуждается с властями. В ноябре министр строительства Новосибирской области Иван Шмидт сообщал, что процессы по выкупу земель для подготовки площадки строительства моста "идут достаточно тяжело", больше всего времени занимают процедуры по выкупу земель частного сектора и "у третьих лиц".

Проект четвертого моста в Новосибирске реализуется с участием частного инвестора на основе концессионного соглашения, подписанного в декабре 2017 года. Концедентом выступает правительство Новосибирской области в лице Министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

Согласно данным компании, проект включает создание транспортных развязок на обоих берегах реки Оби, общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км. В настоящее время группа "ВИС" ведет подготовку территории под строительство, идет перенос коммуникаций.

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега. Мост позволит значительно разгрузить существующие переправы. Его стоимость составит около 30 млрд рублей. Мост будет строиться с использованием средств частного инвестора, проезд по нему будет платным.

Глава региона Андрей Травников на форуме в Сочи также подписал соглашение о ГЧП по строительству в Новосибирске сети поликлиник с группой "ВИС", выбранной в качестве партнера для реализации проекта. Планируется построить семь поликлиник суммарной мощностью более 6,5 тыс. посещений в сутки, объем инвестиций - почти 9 млрд рублей, из которых 7,2 млрд рублей - частные инвестиции. Срок строительства не должен превышать три года, срок действия всего соглашения - десять лет.

<https://tass.ru/sibir-news/7369297>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.18; СТРОЙКА МОСТОВ В ЛЕНОБЛАСТИ ЧЕРЕЗ ВОЛХОВ И СВИРЬ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Власти Ленинградской области приступили к заключению государственных контрактов на строительство новых мостовых переходов через реки Волхов в Киришах и Свирь в Подпорожье, документы предусматривают старт строительства в 2020 году, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы обл администрации.

По его словам, общая стоимость работ составляет порядка 8 миллиардов рублей. Срок возведения мостового перехода через Свирь составляет шесть лет, через Волхов — пять лет.

Протяженность нового двухполосного моста через Свирь составит 727 метров, подъездных путей — почти 2 километра, ширина проезжей части — 7,5 метров. Максимальная разрешенная скорость проезда по нему составит 120 километров час.

Мост через Волхов на подъезде к Киришам построят с низовой стороны рядом с существующим мостовым переходом. Длина нового моста — 437 метров, ширина — 13. На подходах к путепроводу между проезжей частью и тротуаром предусмотрена разделительная полоса, скорость движения составит 80 километров в час

"Средства на проведение работ предусматриваются в областном дорожном фонде. Для ускорения строительства регион обратился в министерство транспорта России для выделения федеральных субсидий на возведение объектов", - сказал собеседник агентства.

<https://ria.ru/20191218/1562545087.html>

КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2019.12.18; КАРШЕРИНГУ ИЩУТ УПРАВУ; МВД ПО ТАТАРСТАНУ ПРЕДЛОЖИЛО УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ МАШИН

Власти в Татарстане предлагают ввести строгий контроль над сервисами краткосрочной аренды автомобилей. Как заявил вчера глава МВД по республике Артем Хохорин, запуск каршеринга в Казани весной этого года привел к тому, что сервис «используется в

преступных целях», а его пользователи допускают нарушения ПДД. В связи с этим господин Хохорин предложил обязать агрегаторов регистрировать пользователей каршеринга только с согласия силовиков, а также установить штрафы за передачу аккаунтов. В Госдуме поддерживают идею о введении ограничений, но опасаются, что «чрезмерное регулирование загонит игроков в теневой рынок». Водители, напротив, заявляют о необходимости дать каршеринговым компаниям доступ к базам ГИБДД, чтобы они сами несли ответственность за пользователей сервиса.

С инициативой «рассмотреть вопрос правового регулирования услуг каршеринга на федеральном уровне» министр внутренних дел по Татарстану Артем Хохорин выступил на совместном заседании МВД и Кабмина республики по обеспечению правопорядка в регионе. Он заявил о необходимости «законодательно обязать агрегатора согласовывать выдачу аккаунта с компетентными органами», чтобы исключить «выдачу аккаунтов лицам, лишенным права управления». Кроме того, министр предложил ввести административную ответственность пользователей каршеринга за передачу своего аккаунта тому, кто не имеет водительских прав, либо лишился их. По словам господина Хохорина, в этом случае наказание должно быть таким же, как и при личной передаче управления автомобилем. Сейчас, согласно КоАП, за это нарушение грозит штраф в размере 30 тыс. руб.

Необходимость усилить контроль над сервисами краткосрочной аренды автомобилей Артем Хохорин объяснил тем, что сервис «используется в преступных целях», а его пользователи имеют проблемы с соблюдением ПДД. Он сообщил, что с участием автомобилей каршеринга в Татарстане в этом году произошло 255 ДТП, в результате которых один человек погиб и 13 получили ранения. При этом сотрудники ГИБДД зафиксировали около 300 нарушений со стороны пользователей сервиса. В том числе в 50 случаях автомобилем каршеринга управлял пьяный водитель, в десяти случаях — пользователь не имел прав.

«Имеется даже случай, когда водитель каршеринга в состоянии опьянения задерживался дважды в день. В Казани выявлен факт использования автомобилей каршеринга для перевозки наркотиков», — рассказал участникам заседания господин Хохорин. Он отметил рост популярности сервиса. Так, в Татарстане с мая этого года зарегистрировано 49 тыс. аккаунтов. В то же время правоохранительные органы выявили, что 152 аккаунта принадлежали лицам, лишенным водительских прав, 19 фактов использования аккаунтов третьими лицами, три факта регистрации по подложным документам, указал Артем Хохорин.

Напомним, что в Татарстане в настоящий момент представлен один крупный сервис каршеринга — «Яндекс.Драйв». Он заработал в Казани весной. На старте проекта автопарк состоял из Renault Kaptur, Volkswagen Polo, Skoda Rapid, машин бизнес-класса и грузовых фургонов. Незадолго до этого мэрия Казани объявила, что освобождает от платы на муниципальных парковках водителей, которые взяли автомобиль в краткосрочную аренду. Вчера в компании «Яндекс» комментировать “Ъ” инициативу Артема Хохорина отказались.

В Госдуме согласились, что каршерингу необходимо законодательное регулирование. «В наших российских реалиях это приобретает уродливые формы. Имеют место покупка аккаунтов каршеринга, получение автомобиля лицами, не имеющими права на управление, в том числе лицами, которые имеют криминальные планы», — заявил “Ъ” первый заместитель председателя думского комитета по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков («Единая Россия»), который возглавляет общественную организацию автомобилистов «Свобода выбора». Однако парламентарий отметил, что пока депутаты «с такси не могут разобраться», где также, по его словам, «много вопросов с агрегаторами». «Сейчас Минтранс работает над законопроектом по „блаблакару“. Возможно, правительство будет разрабатывать определенные поправки и по каршерингу. Но в лучшем случае это будет в следующем году», — указал господин Лысаков.

Депутат добавил, что «достаточно сложно регулировать отношения между государством, бизнесом и гражданами». «Во-первых, чрезмерное регулирование загонит игроков в

теневого рынок. Во-вторых, это все происходит онлайн. Закон можно принять, но кто будет его администрировать?» — заключил Вячеслав Лысаков.

Представитель Федерации авто-владельцев России в Татарстане Рамиль Хайруллин полагает, что согласование выдачи аккаунтов с правоохранительными органами будет излишним. «Такие компании, как „Яндекс“ на это не пойдут. Хотя, конечно, МВД хотело бы взять это под полный контроль», — говорит он. Господин Хайруллин считает, что целесообразнее, наоборот, дать каршеринговым компаниям доступ к базам данных ГИБДД, с помощью которых те могли бы проверять водителей. При этом он отмечает, что у водителей Казани есть нарекания к пользователям каршеринга: «Некоторые считают, что автомобиль не мой, его не жалко, и водят безобразно. Часто машины бросают во дворах как попало».

<https://www.kommersant.ru/doc/4198751>

КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН; 2019.12.18; ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЕ ПРИДАЛИ СКОРОСТИ; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО СПЕШИТ ЗАБРАТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРАЖДАН У ГОРОДОВ

Решение передать полномочия по управлению общественным транспортом нижегородской агломерации с муниципального на региональный уровень областное законодательное собрание должно принять 19 декабря. В противном случае сроки реализации транспортной реформы в Нижегородской области будут сдвинуты на год. При этом дорожная карта реформы будет готова только в начале 2020 года, а источники ее финансирования не определены.

Правительство Нижегородской области спешит забрать у муниципалитетов полномочия по организации работы общественного транспорта. -Депутаты областного парламента неделю назад узнали о готовящихся изменениях, а 18 декабря уже рассматривали готовый законопроект на заседании комитета по транспорту. По словам заместителя губернатора Сергея Морозова, спешка с принятием закона вызвана требованиями федерального законодательства, которое разрешает передавать полномочия только с 1 января, поэтому, если не передать их сейчас, в следующий раз это можно будет сделать только через год.

Как сообщал “Ъ-Приволжье”, 9 декабря нижегородский **минтранс** сообщил депутатам, что областное правительство намерено забрать у муниципалитетов права на управление перевозками на общественном транспорте. На первом этапе нововведения коснутся только восьми крупных муниципалитетов, входящих в нижегородскую агломерацию: Нижнего Новгорода, Бора, Дзержинска, Арзамаса, Балахнинского, Кстовского, Богородского и Городецкого районов. Таким способом чиновники решили бороться с «серыми» перевозчиками на рынке пассажирских услуг и добиться повышения качества перевозок. На первом этапе планируется обновить подвижной состав, модернизировать инфраструктуру в Нижнем Новгороде и интегрировать в нее транспортные схемы ряда крупных областных городов. Для управления этой системой предлагается создать единого оператора. Он будет проводить конкурсы на распределение маршрутов между муниципальными и частными перевозчиками и возьмет на себя полный контроль над всем процессом пассажирских перевозок. Полученные с пассажиров средства будут поступать в областной бюджет. Оттуда часть средств будет распределяться между перевозчиками. «Дорожная карта» по проведению реформы пока не готова, но объем необходимых на ее проведение средств оценивается в 44 млрд руб. -Чиновники обещают представить ее на обсуждение в январе 2020 года.

Глава нижегородского **минтранса** Павел Саватеев на заседании комитета заявил, что для общественного транспорта характерны «зарегулированность, несбалансированность пассажирских потоков и наложение маршрутов на межмуниципальных и муниципальных направлениях». По его мнению, все это стало результатом бесконтрольного и хаотичного развития рынка пассажирских перевозок, муниципальные транспортные предприятия потеряли часть клиентов и денег и оказались не в состоянии обеспечивать надлежащее состояние транспорта и качество услуг. «Для решения этой проблемы необходим комплексный подход, который можно реализовать, объединив полномочия по

муниципальным и межмуниципальным маршрутам под единым регулятором. В этом качестве мы видим областной **минтранс**», — заявил господин Саватеев. По его словам, дорожная карта проекта по реформированию транспортной системы будет представлена на обсуждение депутатов в январе 2020 года.

По словам Сергея Морозова, объединение полномочий по восьми крупным муниципалитетам нижегородской агломерации станет первым этапом транспортной реформы. Он затронет 2 млн человек, которые совершают 400 млн поездок на общественном транспорте в год. На втором этапе, который начнется с 1 января 2021 года, на уровень региона будут переданы аналогичные полномочия по всем остальным муниципалитетам Нижегородской области. «Наша цель добиться того, чтобы перевозчики сами начали бороться за качество услуг, а не за пассажира. Этого, в частности, можно будет добиться за счет реализации схемы с брутто-контрактами, когда все собранные с пассажиров деньги будут поступать в областной бюджет. Оттуда они уже будут идти перевозчикам за оказанные услуги», — пояснил замгубернатора.

Часть депутатов удивилась, что в первый этап реформы не вошло Павлово. По словам Василия Суханова, это направление может обеспечить не меньший транспортный поток, чем Арзамас. «Кроме самого Павлова, на этом направлении есть Кулебаки, есть Выкса, которая по бюджету и деньгам не уступает Арзамасу. Я бы рекомендовал при составлении дорожной карты включить это направление в первый этап, так как Павлово логично вписывается в логику агломерации», — заявил депутат.

Руководитель транспортного комитета Владимир Солдатенков отметил, что реформа не подразумевает, что из транспортной схемы исключаются частные перевозчики. «Они смогут на равных условиях участвовать в конкурсах при распределении маршрутов. При этом власти получают возможность рублем наказывать тех, кто нарушит условия контракта. Сегодня мы можем просто погрозить им пальцем или через суд расторгнуть контракт. По новой схеме правительство в праве будет отказать им в выплате части средств, если услуги будут оказываться некачественно», — заявил глава транспортного комитета.

По итогам обсуждения депутаты одобрили законопроект и рекомендовали его к принятию сразу в двух чтениях. Областное заксобрание рассмотрит его 19 декабря на последнем в текущем году пленарном заседании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4198533>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТДАСТ САМАРТРАНССТРОЮ ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ВЫЕЗДА ИЗ САМАРЫ ЗА 5,6 МЛРД РУБ.

ООО "Самаратранстрой" стало единственным участником электронного аукциона по выбору подрядчика строительства автомагистрали из центра к окраинам Самары за 5,6 млрд рублей, которая обеспечит выезд из города на федеральную трассу М-5.

Как говорится в материалах на сайте госзакупок, аукцион признан несостоявшимся. Аукционная комиссия приняла решение о заключении контракта с единственным участником - ООО "Самаратранстрой", так как заявка признана соответствующей требованиям документации.

Начальная (максимальная) цена контракта составляла 5,6 млрд рублей.

Планируется, что наибольший объем финансирования придется на 2022 год - 2,7 млрд рублей. В 2020 году финансирование ожидается на уровне 0,5 млрд рублей, в 2021 году - 2,4 млрд рублей.

Строительство автомагистрали, которая позволит снизить загруженность дорог в южном направлении от областного центра, является составной частью проекта "Мостовой переход "Фрунзенский". Проект предполагает возведение Фрунзенского моста через реку Самару (протяженностью 667 метров) с 4-6 полосами движения, моста через озеро Банное (длина - 79,6 м), подходов к ним, а также дороги от Фрунзенского моста до окраин города. При этом в первую очередь проекта вошли работы по строительству двух мостов и подходов к ним. Стоимость строительства первой очереди оценивается в 12,3 млрд рублей, подрядчиком выступает АО "Стройтрансгаз" (МОЕХ: STGZ). Ожидается, что

возведение объектов первой очереди завершится в ближайшее время, и до конца 2019 года движение по Фрунзенскому мосту будет открыто.

Строительство автомагистрали до окраин Самары протяженностью 7,78 км с двумя разноуровневыми развязками вошло во вторую очередь проекта.

Изначально проект "Мостовой переход "Фрунзенский" предусматривал третий и четвертый этапы строительства. Но, по данным Минтранса региона, пока об их реализации говорить рано.

В настоящее время в Самаре действуют три автомобильных моста через одноименную реку: мост по Главной улице, соединяющий центр города с Куйбышевским районом, Южный мост и Кировский мост, идущий из спального района.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", "Самаратрансстрой" в 2019 году заключил 19 госконтрактов на 6,8 млрд рублей.

Между тем в настоящее время компания является фигурантом уголовного дела, возбужденного по материалам Управления по борьбе с картелями ФАС России по делу об организации антиконкурентных соглашений ООО "Самаратрансстрой" и ООО "Ульяновсктрансстрой".

Ранее сообщалось, что осенью 2018 года ООО "Самаратрансстрой", ООО "Ульяновсктрансстрой" и ООО "С.И.Т.И." были признаны виновными в заключении двух антиконкурентных соглашений с целью поддержания цен на торгах. "Самаратрансстрой" и "Ульяновсктрансстрой" реализовали соглашение в девяти аукционах на общую сумму более 2,5 млрд рублей, а "Самаратрансстрой" и "С.И.Т.И." - в четырех аукционах на общую сумму более 1,7 млрд рублей.

ТАСС; 2019.12.18; В НОВОСИБИРСКЕ ОТКРЫЛСЯ АВТОВОКЗАЛ С ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ 1,5 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД

Автовокзал "Главный", построенный для разгрузки восточного въезда в город, с пропускной способностью 1,5 млн пассажиров в год открылся в Новосибирске, сообщил председатель совета директоров ООО "Автосервис" Андрей Гудовский на официальном открытии автовокзала.

Единственный до недавнего времени автовокзал Новосибирска находится на правом берегу реки Обь, недалеко от набережной и центра города, он был построен в 1964 году. Одна из главных его проблем - несоответствие современным требованиям, среди которых не последнее место занимают низкая пропускная способность здания и нехватка площадей. Реконструкция автовокзала началась в 2003 году, однако компания-инвестор обанкротилась и работы по модернизации здания приостановили.

"Новосибирский автовокзал "Главный" станет важной частью инфраструктуры города и области. Он откроет возможности для развития логистических пассажирских потоков. Ежедневно автовокзал сможет принимать более 200 междугородних, межсубъектных и внутриобластных рейсов. Для удобства пассажиров мэрия Новосибирска организовала дополнительную сеть городских маршрутов. <...> В год автовокзал будет обслуживать более 1,5 млн пассажиров. В ближайшие пять лет планируем увеличить пассажиропоток до двух миллионов пассажиров в год, а также открыть новую автостанцию на левом берегу Оби", - сообщил Гудовский.

Новосибирский автовокзал "Главный" начали строить в 2017 году в рамках муниципально-частного партнерства. Площадь двухэтажного здания, располагающегося на Гусинобродском шоссе (восточный въезд в город), составляет 1620 квадратных метров. В нем размещаются зал ожидания на 75 мест, комнаты для отдыха водителей, диспетчерская, кафе и другие помещения для обслуживания пассажиров, включая комнату матери и ребенка. Круглосуточную работу автовокзала будут обеспечивать 60 сотрудников. Объем инвестиций - 120 миллионов рублей. Общая стоимость проекта оценивается в 17,5 млрд рублей. Строительством автовокзала занимался МУП "Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений".

В 2020 году городские власти планируют закончить реконструкцию Гусинобродского шоссе, которое будет расширено до шести полос. Также начнется строительство трамвайной линии от ближайшей станции метро до автовокзала "Главный".

<https://tass.ru/sibir-news/7369147>

ГТРК ЛОТОС # АСТРАХАНЬ; 2019.12.18; РЕМОНТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДХОДИТ К ЗАВЕРШЕНИЮ

На 98% выполнены работы по ремонту дорог, на которые были выделены федеральные средства. Реализованные планы и ближайшие задачи по развитию дорожной инфраструктуры в регионе губернатор Игорь Бабушкин обсудил с руководителем Федерального дорожного агентства **Андреем Костюком**. Встреча прошла в Москве: стороны говорили о реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

По словам **Андрея Костюка**, протяженность федеральной дорожной сети Астраханской области на сегодняшний день около 578-и километров, а нормативному состоянию соответствует 81% дорог. Кроме того, количество ДТП по сравнению с прошлым годом сократилось на 26%. Объем финансирования федеральных дорог в нашем регионе в этом году составил 2 миллиарда 589 миллионов рублей. Почти 1,5 миллиарда из них направили на ремонт трассы Р-22 "Каспий".

Также отремонтировали автодорогу в Икрянинском районе. Речь идет о 10-километровом участке трассы, проходящем через Красные Баррикады, а также 9-километровом - вблизи населенных пунктов Троицкий и Сергиевка.

Игорь Бабушкин поблагодарил **Андрея Костюка** за поддержку. Стороны обсудили и вопросы передачи участков региональных дорог на федеральный уровень. Речь шла об автомобильной дороге Астрахань - граница с Республикой Казахстан. Срок ее приема в федеральную собственность намечен на 2021-й год.

http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=31644

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; АССОЦИАЦИЯ ФИНТЕХА И ЦБ РФ ПРОВОДЯТ "ПИЛОТ" ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БИОМЕТРИИ В МОСКОВСКОМ МЕТРО

Ассоциация финансовых технологий (АФТ) совместно с ЦБ РФ запустила пилотный проект по использованию биометрических данных для прохода в Московском метрополитене, сообщил журналистам директор департамента финансовых технологий Банка России Иван Зимин.

"Мы сейчас действительно смотрим, у нас есть ряд инициатив, мы прорабатываем с Московским метрополитеном. Тоже смотрим на то, можем ли применять биометрическую идентификацию. Понятно, тут важна скорость, и понятно, что это, скорее всего, изображение лица - наиболее доступный параметр. Действительно, чем более нагружен транзакционно транспортный сектор, тем быстрее должны работать алгоритмы", - сказал Зимин. По его словам, пилотный проект по этому направлению уже запущен.

"Наверное, еще один потенциально интересный всем вариант - это биометрические системы контроля доступа в организации", - сообщил глава департамента ЦБ. Он пояснил, что речь идет о распознавании по ладони и по лицу. "Плюс интерес вызывает биометрический "антифрод", это когда банк может подтвердить операцию клиента, не звоня ему, а, например, по биометрии лица или по совокупности биометрии лица и биометрии голоса", - отметил Зимин.

В начале декабря первый зампред ЦБ Сергей Швецов сообщил, что около 100 тыс. человек зарегистрированы сейчас в Единой биометрической системе (ЕБС).

Как сообщалось ранее, с 1 июля 2018 года в России заработала Единая биометрическая система.

Механизм удаленной идентификации позволяет гражданам получать финансовые услуги дистанционно. Для этого необходимо пройти первичную идентификацию в уполномоченном банке, который регистрирует клиента в Единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА) и в ЕБС, сняв биометрические данные (изображение лица и запись голоса). В дальнейшем для дистанционного получения услуг в новом банке гражданину нужно будет пройти авторизацию в ЕСИА и подтвердить свои биометрические данные с помощью смартфона, планшета или компьютера с использованием камеры и микрофона.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/TSB-rasskazal-ob-eksperimente-po-prohodu-v-metro-po-biometrii--2019-12-18/>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.12.19; ВЭБ СОЗДАЕТ ТРЕТЬЕГО ПО ВЕЛИЧИНЕ В РОССИИ ОПЕРАТОРА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ОБЪЕДИНЯЕТ СВОЙ ПАРК С ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИЕЙ «ТРАНСФИН-М» АЛЕКСЕЯ ТАЙЧЕРА

Группа ВЭБ.РФ и лизинговая компания «Трансфин-М» объявили 18 декабря о создании единого железнодорожного оператора. Госкорпорация купила у «Трансфин-М» 25% компании «Атлант», у которой осталось 75%. ВЭБ.РФ планирует передать «Атланту» в лизинг или в собственность «на рыночных условиях» весь свой парк грузовых вагонов – около 40 000 шт. Договоры о передаче уже подписаны в отношении 17 000. В итоге, как предполагается, «Атлант» будет управлять в общей сложности 75 000 вагонов. Сюда не войдут вагоны «Трансфин-М», которые находятся в финансовом лизинге, – около 8600 шт., уточнил представитель лизинговой компании.

«Атлант» может стать третьим игроком в России по количеству грузовых вагонов в управлении – после Федеральной грузовой компании (ФГК; «дочка» РЖД, у нее в управлении более 129 300 вагонов) и Первой грузовой компании (ПГК; свыше 112 300 шт.) Владимира Лисина, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Компания может опередить «Модум-транс» (бывшая «УВЗ-логистик»), в управлении которой на начало декабря 2019 г. было около 72 000 вагонов, добавляет он.

ВЭБ не хочет заниматься лизингом железнодорожных вагонов, следует из слов зампреда ВЭБ.РФ Артема Довлатова, приведенных в сообщении госкорпорации. Он указывает, что «Трансфин-М» «имеет значительный опыт в этом бизнесе и сможет построить крупную компанию, предоставляющую качественные услуги потребителю». А для ВЭБ.РФ «проект может стать источником увеличения доходов от парка вагонов, в том числе за счет ожидаемого роста стоимости акционерного владения», отмечает топ-менеджер.

Действительно, 40-летний Тайчер не новичок в железнодорожном бизнесе. В 2012–2015 гг. он работал президентом «СГ-транса» – крупнейшего в России оператора специальных цистерн по перевозке сжиженного газа. Затем в течение трех лет был гендиректором ФГК, а потом до лета нынешнего года – советником президента РЖД Олега Белозерова.

«Трансфин-М» Тайчер приобрел в этом году. Его «ТФМ-гарант» заплатил НПФ «Благосостояние» за лизинговую компанию 32,6 млрд руб. Сделка была профинансирована преимущественно за счет заемных денег. После этого Тайчер возглавил совет директоров компании. Сделку пришлось согласовывать с ФАС, которая потребовала от Тайчера устранить любую аффилированность с РЖД.

«Трансфин-М» входит в топ-5 крупнейших лизинговых компаний России. За 2018 г. ее лизинговый портфель (вагоны, авиационная, автомобильная техника и проч.) составил 290 млрд руб., по данным рейтингового агентства «Эксперт РА». Компания получила чистую прибыль в 4,4 млрд руб. по МСФО.

Возможность сделки с ВЭБ.РФ обсуждалась в течение 2019 г., рассказывает представитель «ТФМ-гаранта». О том, что Тайчер решил выкупить парк вагонов у ВЭБа и объединить его с «Трансфин-М», РБК со ссылкой на источники сообщал в июле.

В какую сумму госкорпорации обошлась 25%-ная доля в «Атланте», представитель «ТФМ-гаранта» не сказал. По его словам, процесс передачи вагонов ВЭБом будет продолжаться в течение 2020 г. – по мере завершения договоров на их управление с другими компаниями.

После объединения парков «Атлант» будет заниматься всеми видами грузовых железнодорожных перевозок, продолжает собеседник «Ведомостей». Возможность дальнейшего увеличения парка он комментировать не стал.

Расширение парка «Атланта» вряд ли заметно усилит конкуренцию в России, ведь передаваемые ВЭБом вагоны и так уже работают на рынке, комментирует директор по корпоративным и суверенным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов. «Объединение парка позволит увеличить маржу совладельцев «Атланта», если они будут эффективно

решать проблему обратной загрузки. Но им придется сильно постараться, чтобы загрузить все свои вагоны», – продолжает Смирнов. Крупные грузоотправители уже поделены и переубедить их только ценой не получится – нужно гарантировать работу без сбоев, подчеркивает он.

Представители ВЭБ.РФ, ФГК и ПГК не ответили на вопросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/18/819078-veb-sozdaet-po>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4198555>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.12.18; КОМПАНИЯ АБРАМОВИЧА ЗАЯВИЛА О ПРИОСТАНОВКЕ ЭКСПОРТА УГЛЯ ЧЕРЕЗ УКРАИНУ ПРОБЛЕМЫ С ПОСТАВКАМИ В ЕВРОПУ ВОЗНИКЛИ ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ ПОСРЕДНИКА — БЕЛОРУССКОГО БИЗНЕСМЕНА НИКОЛАЯ

У Evgaz Романа Абрамовича и Александра Абрамова возникли затруднения с поставкой угля в Европу через территорию Украины. Компания обратилась к заместителю гендиректора РЖД Алексею Шило с жалобой, что ей не согласовывают заявки о перевозке угля на станцию Ужгород и далее в Словакию и Венгрию в декабре 2019 года.

У РБК есть копия письма за подписью директора по логистике Evgaz Кирилла Пикалова от 13 декабря. Его подлинность подтвердил знакомый с содержанием документа источник, близкий к одной из российских металлургических компаний, поставляющих уголь в Европу.

В пресс-службах Evgaz и РЖД отказались от комментариев.

Почему РЖД отказываются везти уголь Evgaz

Топ-менеджер Evgaz попросил разъяснить причины отказа в согласовании заявок на поставки в Европу. «Evgaz срывает контракты на поставку угольной продукции предприятиям, находящимся в странах Европы, с риском получения [металлургической компанией] финансовой ответственности», — говорится в жалобе Пикалова.

Согласно письму Evgaz, РЖД рекомендовали российским грузоотправителям при поставках в Европу через территорию Украины выбирать экспедитора из предлагаемого списка. И Evgaz при подаче заявки указал экспедиторов из этого списка, утверждает Пикалов.

Однако, по словам трех источников, близких к украинским экспедиторам, причина отказа в согласовании заявки Evgaz заключается в том, что с 1 декабря назначен единственный экспедитор при транзите угля через территорию Украины. Им стала компания «Белказтранс Украина», связанная с белорусским олигархом Николаем Воробьем, и у нее пока нет договора с «Украинской железной дорогой». Эту информацию РБК подтвердил и гендиректор Ассоциации международных экспедиторов Украины (объединяет более 150 транспортно-экспедиторских организаций республики, на которых приходится 50% украинского импорта и экспорта и более 70% транзита) Виктор Берестенко. «РЖД в декабре отклоняет заявки компаний, ранее работавших по сопровождению грузов через Украину. Дело в том, что правительство России назначило единственным экспедитором компанию Воробья «Белказтранс Украина», у которой пока нет договора с «Украинской железной дорогой», в этом и причина приостановки транзита», — отметил Берестенко. Из письма топ-менеджера Evgaz неясно, предлагала ли компания поставлять свой уголь через этого посредника.

По оценке Берестенко, транзит российского угля по территории Украины достигает 7–9,5 млн т в год (600–800 тыс. т в месяц).

Руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов оценил потенциальные убытки российских производителей угля, если поставки не наладятся до конца декабря, в 3–3,7 млрд руб. при средней цене экспорта около \$75 за тонну на границе Украины. Причем предъявить ущерб и потребовать возмещения от РЖД будет крайне сложно: скорее всего, там спишут все на нарушения процедуры оформления документов.

РБК направил запросы в «Украинскую железную дорогу», компанию «Белказтранс Украина», а также в «Интерсервис» — основной холдинг Воробья. Представители других

российских поставщиков угля, «СДС-угля», «Кузбассразрезугля» и «Стройсервиса», отказались от комментариев.

Кто получил право поставлять российский уголь на Украину

На прошлой неделе источники РБК рассказали, что другая компания Воробья, NT Marine, 1 декабря стала поставщиком российского угля на Украину. NT Marine, зарегистрированная в Эстонии, получила разрешение на поставку более 600 тыс. т коксующегося и энергетического угля из России на Украину, или чуть меньше 50% всех поставок в декабре 2019 года. На этом она планирует зарабатывать по \$10 с каждой тонны угля, сообщил один из собеседников РБК. Однако пока украинские предприятия не покупали у нее сырье. По информации угольного трейдера, специализирующегося на странах СНГ, украинские заводы ждут результатов первых очных переговоров президентов России и Украины Владимира Путина и Владимира Зеленского, которые состоялись в Париже 9 декабря на саммите «нормандской четверки». Они надеются на нормализацию двусторонних отношений, что позволит закупать российский уголь без посредников.

В апреле российское правительство в рамках новых ограничений на торговлю с Украиной выпустило распоряжение, согласно которому экспортировать нефть и уголь можно только по разрешениям Минэкономразвития (специальным квотам). Новый порядок вступил в силу с 1 июня. Это ответные санкции на решение Украины ограничить импорт российских товаров. По сведениям украинской Государственной службы статистики, в 2018 году Украина импортировала из России 15 млн т угля на \$1,8 млрд. Россия, крупнейший поставщик угля на Украину, в 2018 году обеспечила 70% его импорта.

Представители Минэкономразвития, аппарата вице-премьера Дмитрия Козака (курирует вопросы топливно-энергетического комплекса в правительстве) не ответили на запросы РБК.

<https://www.rbc.ru/business/18/12/2019/5df778d09a7947024a79b501>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2019/12/18/coal/>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.18; ЭКС-МЕНЕДЖЕР РЖД И ВЭБ СОЗДАЛИ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ВАГОНОВ

Бывший топ-менеджер РЖД Алексей Тайчер и ВЭБ.РФ договорились о создании третьего по размеру грузового железнодорожного оператора. Изначально против сделки выступала ФАС, и Тайчеру пришлось уйти с поста советника главы РЖД

Госкорпорация ВЭБ.РФ получила 25% в компании «Атлант», занимающейся железнодорожными перевозками, следует из данных СПАРК. 75% — у «ТрансФин-М» Алексея Тайчера.

ВЭБ и «ТрансФин-М» будут совместно развивать этот железнодорожный оператор, сказал РБК источник, близкий к одной из сторон сделки. По его словам, в парке новой компании будет около 75 тыс. вагонов, из них 35 тыс. вагонов — от «ТрансФин-М», 40 тыс. вагонов — «дочка» ВЭБа «ВЭБ-лизинг». «ВЭБ может передать «Атланту» все свои грузовые вагоны [через «дочку» «ВЭБ-лизинг»], после чего общий парк компании составит порядка 75 тыс. вагонов. Вагоны ВЭБа будут переданы «Атланту» в лизинг, а также с правом выкупа по рыночной ставке», — добавил собеседник РБК.

Это подтвердила пресс-служба ВЭБа. «ВЭБ.РФ планирует передать ООО «Атлант» в лизинг или в собственность весь парк грузовых вагонов в размере около 40 тыс. единиц подвижного состава на рыночных условиях, в результате планируемого объединения парков обеих компаний ООО «Атлант» получит в управление порядка 75 тыс. вагонов», — говорится в сообщении ВЭБа, поступившем в РБК.

После завершения этих процедур «Атлант» может стать третьим по размеру грузовым железнодорожным оператором России, уступая только Федеральной грузовой компании («дочка» РЖД владеет 124,1 тыс. вагонов), которую Тайчер возглавлял до конца 2018 года, и Первой грузовой компании (111 тыс. вагонов) Владимира Лисина. «В результате реализована сделка по вхождению в капитал партнера, который имеет значительный опыт в этом бизнесе и сможет построить крупную компанию, предоставляющую качественные

услуги потребителю, а для ВЭБ.РФ проект может стать источником увеличения доходов от парка вагонов, в том числе за счет ожидаемого роста стоимости акционерного владения», — заявил зампред ВЭБ.РФ Артем Довлатов (его слова приводятся в сообщении).

«По первым 17 тыс. вагонов [из 40 тыс. вагонов] договоры подписаны, передача подвижного состава [«Атланту»] уже ведется», — говорится в сообщении ВЭБ. В парке «Атланта» будут полувагоны, цистерны, крытые вагоны и платформы.

За счет этой сделки госкорпорация планирует полностью выйти из операционного лизинга и увеличивать доход от парка вагонов (от сдачи в лизинг или продажи), сказал РБК источник, близкий к ВЭБу.

О том, что Тайчер решил создать крупного железнодорожного оператора на базе активов лизинговой компании «ТрансФин-М» и «ВЭБ-лизинга», РБК сообщал со ссылкой на источники 1 июля. Предполагалось, что в новой компании ВЭБ получит 49%, а также опцион на продажу этой доли Тайчеру по рыночной цене через несколько лет. Почему в итоге ВЭБ получил только 25%, стороны сделки не говорят.

Для сделки с ВЭБом Тайчер с партнерами выкупил «ТрансФин-М» у НПФ «Благосостояние» за 32,6 млрд руб. Летом 2019 года Федеральная антимонопольная служба (ФАС) неоднократно блокировала эту сделку, аргументируя тем, что факт присутствия менеджмента РЖД на рынке вызывает вопросы, «особенно в условиях снижения погрузки на сети». Разрешение от регулятора на эту сделку Тайчер получил только 23 августа, после того как ушел с поста советника главы РЖД и вышел из советов директоров ее «дочек», а также Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).

<https://www.rbc.ru/business/18/12/2019/5dfa12d69a79470ce22a9271>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/VEBRF-i-Transfin-M-sozdadut-sovmestnogo-zhd-operatora-2019-12-18/>

<https://tass.ru/ekonomika/7370153>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДЕТ ЭКСПЕДИРОВАТЬ "РЖД ЛОГИСТИКУ"

ПАО "Трансконтейнер" (МОЕХ: TRCN) в ближайшие годы будет оказывать услуги транспортной экспедиции АО "РЖД Логистика" (РЖДЛ; подконтрольно ОАО "Российские железные дороги").

Согласно сообщению оператора, во вторник стороны заключили соответствующее соглашение. "Договор вступает в силу с 1 января 2020 г. и действует до достижения лимита цены в размере не более 15 млрд 538 млн 867 тыс. 632 руб. с учетом всех налогов или по 31 декабря 2022 г. включительно в зависимости от того, какое событие наступит раньше. Автоматическая пролонгация на каждый последующий календарный год не применяется", - говорится в сообщении.

Максимальная сумма сделки составляет 23,34% стоимости активов "Трансконтейнера" по состоянию на последнюю отчетную дату. "Сделка не требует решения о согласии на совершение или о последующем одобрении уполномоченным органом управления", - отмечает в этой связи оператор.

"Трансконтейнер" является одним из основных партнеров "РЖД Логистики". Ранее компания имела аналогичный договор с оператором. Заключение таких долгосрочных договоров - стандартная практика. Смена контролирующих собственников оператора не повлияла на наши взаимоотношения, мы продолжаем взаимовыгодное сотрудничество в сфере контейнерных перевозок", - сообщил "Интерфаксу" представитель РЖДЛ, уточнив, что в рамках соглашения контейнерная компания предоставляет логистическому оператору платформы, контейнеры и осуществляет оплату тарифа на перевозки.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; РЖД ХОТЯТ КРАТНО УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ И РЕФКОНТЕЙНЕРАХ В СООБЩЕНИИ С КАЛИНИНГРАДОМ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) планируеткратно увеличить перевозки в крытых вагонах и рефконтейнерах на направлениях Калининград - Петербург и Калининград - Москва с помощью нового сервиса "Грузовой лоукостер", пишет газета "Гудок" со ссылкой на начальника Калининградского территориального центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Ивана Беседина.

"Это мультимодальный проект, разработанный для привлечения новых объемов за счет создания эксклюзивных условий для грузоотправителей в формате door to door ("от двери до двери") на наиболее востребованных направлениях Калининград - Москва и Калининград - Санкт-Петербург. Проект разрабатывается для привлечения перевозок железнодорожным транспортом в крытых вагонах и рефрижераторных контейнерах продукции предприятий среднего и малого бизнеса", - сказал Беседин.

Таким образом, в рамках сервиса "Грузовой лоукостер" предлагаются повагонные отправки от малых и средних предприятий, при формировании которых можно будет сконцентрировать в одном вагоне грузы от нескольких отправителей. Особенностью данного сервиса являются гарантированные сроки доставки - пять суток на обоих направлениях, а также прозрачное и конкурентоспособное ценообразование с возможностью получения грузоотправителями скидок при предварительном подтверждении объемов.

"Общий срок перевозки в рамках сервиса "Грузовой лоукостер" по направлениям Калининград - Москва и Калининград - Санкт-Петербург составит пять суток, при этом транспортировка грузов по железной дороге займет полтора дня - 36 часов", - добавил Беседин.

Сейчас, по словам Беседина, объем перевозок железнодорожным транспортом на данных направлениях минимальный - не более 20 вагонов в месяц. "С помощью нового сервиса планируется увеличить этот объем до 400 вагонов в месяц", - сказал он. Сроки реализации проекта - I квартал 2020 года.

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.19; «ЗВЕЗД» НЕ ХВАТАЕТ; НОВАТЭК ХОЧЕТ СТРОИТЬ ГАЗОВОЗЫ ЗА РУБЕЖОМ

Как стало известно "Ъ", НОВАТЭК просит Владимира Путина разрешить заказать десять газозов на зарубежных верфях со сроком сдачи в 2023–2024 годах. Эти суда НОВАТЭК хочет построить дополнительно к 15 газозов на дальневосточной верфи «Звезда» для проекта «Арктик СПГ 2». Компания объясняет необходимость обращения к зарубежным верфям тем, что в 2023 году планирует ввести «Обский СПГ» мощностью 5 млн тонн в год, а «Звезда», которую НОВАТЭК и так готов загрузить до 2030 года, просто не успеет построить газозовы. По данным "Ъ", однозначного согласия президент пока не дал, хотя эксперты считают, что просьба не ущемит интересы «Звезды».

По данным "Ъ", в начале ноября основной владелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон обратился с письмом к президенту Владимиру Путину, в котором попросил разрешить компании построить десять газозовов Arc7 со сдачей в 2023-м и 2024 годах на зарубежных верфях. Речь идет о дополнительном заказе: компания по-прежнему намерена построить 15 газозовов на верфи «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) для проекта «Арктик СПГ 2».

Как поясняет в письме господин Михельсон, НОВАТЭКу нужно увеличивать флот в связи с планами выйти на производство 70 млн тонн СПГ в год к 2030 году.

Так, компания уже запустила «Ямал СПГ» с реальной производительностью 17,5 млн тонн в год, в первом квартале 2020 года заработает четвертая очередь проекта мощностью еще 1 млн тонн. В 2023 году начнется запуск проекта «Арктик СПГ 2» мощностью 20 млн тонн. Кроме того, в 2020 году НОВАТЭК планирует принять окончательное решение о реализации проекта «Обский СПГ» мощностью 5 млн тонн с запуском в 2023 году.

При этом верфь «Звезда» сможет с 2023 года строить по пять газозовов в год, что должно позволить ей поставить 15 газозовов для «Арктик СПГ 2» к 2026 году. Однако этих судов не хватит для вывоза всего дополнительного СПГ с проектов НОВАТЭКа в 2023–2024 годах.

Как указывает господин Михельсон, «строительство дополнительного флота в такие сроки возможно осуществить только на зарубежных верфях» и, с учетом планов по заказу СПГ-танкеров со стороны проектов в Катаре и США, размещение заказа необходимо осуществить «в ближайшее время».

В то же время, пишет господин Михельсон, компания готова гарантировать долгосрочную загрузку «Звезды» до 2030 года, заказав на верфи еще 20 газозовов.

Владимир Путин поставил на письме резолюцию вице-премьеру Юрию Борисову с формулировкой: «Прошу доложить возможности наших верфей и соответствие их возможностей потребностям компании». В секретариате господина Борисова и в НОВАТЭКе отказались от комментариев. По данным «Ъ», окончательное решение еще не принято.

На данный момент для НОВАТЭКа не существует никаких юридических ограничений для заказа судов за рубежом. Тем не менее, с учетом планов по развитию крупнотоннажного судостроения в РФ и того факта, что Владимир Путин, по сути, лично курирует проект «Звезды», компании требуется согласовать этот вопрос, говорят собеседники «Ъ», знакомые с ситуацией.

Они полагают, что НОВАТЭК, скорее всего, получит разрешение, учитывая, что «Звезда» физически не способна построить дополнительные суда в столь сжатые сроки. Однако подобный прецедент может вызвать крайнее недовольство «Роснефти», которая, по словам источников «Ъ», рассчитывала, что «Звезда» заберет все заказы на арктические газозовы. Кроме того, заказ за рубежом может говорить о намерении НОВАТЭКа создать страховку на случай, если «Звезда» задержит сдачу газозовов для «Арктик СПГ 2».

На «Звезде» отказались от комментариев.

Ранее представители верфи заявляли, что «мощностей судостроительного комплекса "Звезда" даже на этапе строительства достаточно для выполнения всех действующих заказов без переноса сроков их исполнения». Как сообщал «Ъ», в отчете о проведенном технологическом аудите на «Звезде» по состоянию на середину ноября говорится об избыточной загрузке мощностей верфи в 2019–2021 годах и возможной нехватке заказов после 2025-го (см. «Ъ» от 9 декабря).

По данным «Ъ», НОВАТЭК еще не выбрал зарубежную верфь, но на заказ претендуют все четыре площадки, способные строить такие суда: китайская Hudong, а также корейские DSME, Samsung и Hyundai. Отметим, что у китайцев нет опыта строительства СПГ-танкеров именно арктического класса. Стоимость судов может составлять около \$3 млрд.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев говорит, что проектный объем производства СПГ на заводах НОВАТЭКа в 2024–2025 годах составит 29–35 млн тонн в год, а при учете достигнутого «Ямал СПГ» превышения расчетной производительности линий на 6% — 31–38 млн тонн. Поскольку «Звезда» планирует завершить постройку 15 газозовов для «Арктик СПГ 2» во второй половине 2025 года, к началу 2025 года общее число газозовов Arc7 (с учетом флота «Ямал СПГ») составит 25 штук. «Этого недостаточно для обеспечения вывоза продукции первой половины 2025 года, особенно при развитии круглогодичной транспортировки в восточном направлении с большей длительностью рейсов», — говорит эксперт. Он полагает, что предложение НОВАТЭКа по строительству дополнительных судов за рубежом корректно по отношению к «Звезде», поскольку основано на реальной оценке возможностей верфи.

<https://www.kommersant.ru/doc/4198541>

КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.12.19; НОВЫЙ ПОРТ НЕ УГОДЕН УГОДЬЯМ; ЭКОЛОГИ ПРЕДУПРЕЖДАЮТ О ВОЗМОЖНОМ НАРУШЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРИРОДООХРАННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Создание в Астраханской области портовой особой экономической зоны по поручению президента РФ, выяснил «Ъ», вызвало противодействие экологов. Проблема в том, что

расширение порта Оля планируется на территорию водно-болотных угодий, находящихся под международной охраной. Власти региона намерены скорректировать границы природоохранной территории, присоединив взамен больший участок,— Минприроды такой вариант решения проблемы уже согласовало. В «Гринписе» отмечают, что российские власти нарушают правила и «массово плюют» на международные экологические обязательства. При этом экологи соглашаются, что действующий порт и сейчас наносит вред природной ценности территории.

В сентябре 2019 года президент Владимир Путин поручил правительствам РФ и Астраханской области «обеспечить создание портовой особой экономической зоны» в районе морского порта Оля, расширив его «для привлечения транзитных грузов в безубыточном для круглогодичного функционирования порта объеме». Как сообщал ранее ТАСС, порты Оля и Астрахань загружены всего на 15–20% — их общий грузопоток составляет 2,5–3 млн тонн грузов в год.

Как выяснил “Ъ”, расширение порта планируется на территорию водно-болотного угодья «Дельта реки Волга», охраняемого Рамсарской конвенцией.

В пресс-службе администрации астраханского губернатора “Ъ” заявили, что «в рамках исполнения поручения президента РФ о создании портовой особой экономической зоны на территории региона» рассматриваются два варианта: изменить режим водно-болотного угодья, допустив возможность строительства, или изменить границы природоохранного участка. Как узнал “Ъ”, правительство области летом 2019 года пыталось реализовать первый вариант. Однако Минприроды заявило, что это невозможно из-за «ряда требований, предусмотренных Рамсарской конвенцией». Затем региональные власти предложили скорректировать границы экологической зоны. Согласованный природоохранным ведомством проект документа предлагает изъять часть территории водно-болотного угодья для создаваемой портовой зоны и предоставить взамен более обширную территорию.

В результате площадь водно-болотного угодья увеличится с 1122,5 тыс. га до 1124,6 тыс. га»,— сообщили “Ъ” в министерстве.

Отметим, что в подготовленной ранее информационной справке Минприроды (есть у “Ъ”) говорится, что эта территория «несет глобальное значение для региона как природного коридора масштабной миграции водоплавающих и других птиц, в том числе более 20 видов редких и находящихся под угрозой исчезновения, мирового центра разнообразия осетровых рыб». Также там говорится, что «из-за настоятельных государственных интересов» размеры таких территорий могут быть сокращены, но при обязательной компенсации потерь.

В «Гринписе» подобные планы считают «очередным наездом» на территории, имеющие международное значение.

«Мы будем требовать соблюдения требования конвенции,— заявил “Ъ” эксперт экологической организации Михаил Крейндин.— Есть основания полагать, что в результате строительства порта произойдет изменение экологического характера водно-болотного угодья». Согласно Рамсарской конвенции, обращает внимание эксперт, стороны должны предоставлять «без промедления» информацию о любых изменениях в экологическом характере угодий. В Минприроды настаивают, что проинформируют о новых границах секретариат конвенции после издания нормативного правового акта, которое запланировано на первый квартал 2020 года.

Компенсация поможет минимизировать экологические риски для объекта, обращает внимание замдиректора по научной работе Астраханского биосферного заповедника Кирилл Литвинов:

В то же время то место, которое собираются вывести, находится рядом с действующим портом — так или иначе воздействие от судоходства является фактором беспокойства птичьего населения».

Это не первый проект, затрагивающий участки, находящиеся под охраной Рамсарской конвенции. Так, в 2018 году компания Nord Stream 2 AG начала прокладку газопровода «Северный поток-2» в Кургальском заказнике (Ленобласть). Экологи утверждали, что «траншея в заказнике приведет к осушению прилегающей территории и нанесет вред экосистемам заказника». Тогда, обращает внимание эколог, Минприроды также не

информировало заранее секретариат конвенции о планируемых изменениях. В этом году «Роснефть» получила право на разработку Западно-Иркинского участка на Таймыре. Участок частично расположен на территории регионального заказника Бреховские острова, который также находится под охраной.

«Россия массово плюет на международные обязательства,— заключают в "Гринписе".— Но если у Комитета всемирного наследия ЮНЕСКО есть рычаги влияния, то в случае с Рамсарской конвенцией дела обстоят намного хуже».

<https://www.kommersant.ru/doc/4198622>

ПРАЙМ; 2019.12.18; ЕЭК 19 ДЕКАБРЯ ОБСУДИТ ОТСРОЧКУ ВВОДА В РФ НОВЫХ НОРМ ИМО ПО СУДОВОМУ ТОПЛИВУ - МИНЭНЕРГО

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) на заседании 19 декабря обсудит отсрочку введения в РФ новых международных требований по содержанию серы в судовом топливе, сообщил журналистам замминистра энергетики РФ Павел Сорокин.

"19 (заседание - ред.) ЕЭК будет", - ответил Сорокин на вопрос, когда будет решение по отсрочке в РФ новых требований к бункеровочному топливу в рамках МАРПОЛ.

С 1 января 2020 года в мире вступит в силу новый стандарт Международной морской организации (ИМО) в рамках конвенции МАРПОЛ, предусматривающий снижение содержания серы в судовом топливе с 3,5% до 0,5%. Морской транспорт дает 13% мировых выбросов диоксида серы из-за сжигания дешевого мазута. ИМО рассчитывает, что уже в 2020 году выбросы диоксида серы уменьшатся на 80%.

Газета "Коммерсант" в ноябре сообщала, что совет ЕЭК по инициативе РФ на уровне вице-премьеров должен рассмотреть вопрос о продлении до 2024 года возможности продажи в ЕАЭС топлива с содержанием серы более 0,5%. Введение отсрочки, сообщало издание, поможет судоходным компаниям на внутренних водных путях в РФ, которые в противном случае вынуждены были бы увеличить затраты на топливо на 20-30%.

Позднее в ноябре замминистра транспорта РФ Юрий Цветков сообщал, что решение о продлении продажи высокосернистого судового топлива до 2024 года ожидается до конца текущего года.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; ЮТЭЙР ПРЕДУПРЕДИЛА О ТРЕТЬЕМ ПО СЧЕТУ ДЕФОЛТЕ ПО 7-ЛЕТНИМ КРЕДИТАМ, СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДАХ

Авиакомпания "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR) (летает под брендом Utair) предупредила о третьем по счету дефолте по семилетним кредитам, выплаты процентов по которым должны быть 20 декабря.

"Чтобы обеспечить бесперебойную работу в низкий зимний сезон, компания планирует и далее отложить выплату процентов по 7-летним кредитам и займам и направить денежные средства в пользу операторов технического обслуживания, поставщиков топлива и коммерческих контрагентов", - говорится в сообщении компании.

Реструктурировать долги "ЮТэйр" начала в 2015 г., когда оказалась на грани банкротства. Перевозчика спас синдикат из 11 банков (крупнейшие - Сбербанк (МОЕХ: SBER), "Траст", "Россия"), выдавший два синдицированных кредита на общую сумму 42,6 млрд руб. Один из синдикредитов, на 18,9 млрд руб., выдавался на семь лет под 9% годовых, второй, на 23,7 млрд руб., - на 12 лет под символические 0,01%. Отдельный семилетний кредит на 17,4 млрд руб. компании предоставил Сбербанк.

В конце прошлого года компания сообщила о дефолте по семилетним кредитам, пообещав кредиторам новый план реструктуризации (консультантом был выбран Райффайзенбанк). Второй раз дефолт был допущен в июне.

"Utair продолжает комплексную реструктуризацию долговых обязательств и активно ведет переговоры с синдикатом банков. Как и было запланировано, в середине года авиакомпания частично погасила проценты по 7-летним кредитам и займам, а также регулярно производит платежи по 12-летним обязательствам", - говорится в сообщении компании в среду.

"Сейчас банки внимательно изучают результаты независимого исследования нашей финансовой модели, проведенного компанией КПМГ. Стороны находятся в конструктивном диалоге и нацелены на продуктивный результат", - прокомментировал ситуацию генеральный директор Utair Андрей Мартиросов, которого цитирует пресс-служба. По его словам, Utair "полностью и своевременно обслуживает лизинговый портфель, полеты и операционная деятельность авиакомпании осуществляются в плановом стабильном режиме".

Зампред правления Сбербанка Анатолий Попов заявлял в ноябре, что согласование финплана всеми кредиторами может произойти к концу I квартала 2020 г.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Utair-otlozhit-viplati-bankam-po-kreditam-2019-12-18/>

<https://www.rbc.ru/business/18/12/2019/5dfa3c019a7947223f81730c>

ТАСС; 2019.12.18; ЕЖЕГОДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ПЕТЕРБУРГА ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛ 19 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт Санкт-Петербурга Пулково в среду поставил рекорд по ежегодному пассажиропотоку, - впервые в своей истории обслужил 19-миллионного пассажира за год. Как сообщил ТАСС заместитель генерального директора по коммерческой деятельности управляющей аэропортом компании "Воздушные ворота Северной столицы" (ВВСС) Евгений Ильин, до конца года аэропорт планирует обслужить еще около 650 тыс. пассажиров.

"Мы встретили 19-миллионного пассажира. До конца года мы ожидаем [показателя] около 19 млн 650 тыс. [пассажиров]", - сказал собеседник агентства.

Девятнадцатимиллионным пассажиром Пулково стала Астрид Венкель, которая вылетела из Петербурга в Берлин с детьми рейсом авиакомпании "Россия". Она получила памятные подарки от авиакомпании и аэропорта.

<https://tass.ru/obschestvo/7373377>