



Ежедневный мониторинг СМИ

20 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.09.20; ТРЕТЬЕЙ БУДЕТ; ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ПРИЗЕМЛИЛСЯ НА ТРЕТЬЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО	4
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2019.09.19; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОДНОЙ АРКОЙ ВСТРЕТИЛИ САМОЛЕТ, ПРИБЫВШИЙ НА НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ	4
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.09.19; ЗАРАБОТАЛА ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.09.19; НОВАЯ ВПП РЕЗКО УВЕЛИЧИТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ АЭРОПОРТА «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	6
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАРАБОТАЛА ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА	7
ТАСС; 2019.09.19; ШЕРЕМЕТЬЕВО СТАЛ ПЕРВЫМ АЭРОПОРТОМ В РОССИИ С ТРЕМЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫМИ ПОЛОСАМИ.....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; ВЫКУП УЧАСТКОВ РЯДОМ С ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ В ТЕЧЕНИЕ 2 ЛЕТ	8
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.20; ИНИЦИАТИВА СНИЗУ; УЧЕСТЬ ЕЕ ПОМОГАЕТ ЛИЧНЫЙ ПРИЕМ ГРАЖДАН МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ	9
ТАСС; 2019.09.19; МИНТРАНС ОКАЖЕТ РЕГИОНАМ БЮДЖЕТНУЮ ПОДДЕРЖКУ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ИМИ ПРОЕКТА БКАД.....	11
ТАСС; 2019.09.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО УЧАСТКА ЦКАД ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ ДО 2030 ГОДА	12
ТАСС; 2019.09.19; ДОРОГИ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО ПРОСЬБАМ ЖИТЕЛЕЙ	12
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.20; ДНИ РАДИО СОЧТЕНЫ; ТРУДЯЩИЕСЯ ОБЕСПОКОЕНЫ СУДЬБОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРАЗДНИКОВ.....	13
КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ДЕМЕНТЬЕВА; 2019.09.20; БИОМЕТРИЯ ЗАСТРЯЛА В БАНКАХ; ЦБ РАСШИРЯЕТ ГРАНИЦЫ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО УДАЛЕННОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ.....	14
РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; НА НАЦПРОЕКТЫ В 2020-2022 ГОДАХ ВЫДЕЛЯТ ОКОЛО СЕМИ ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ	16
ТАСС; 2019.09.19; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВНЕДРЕНИЮ «УМНОЙ» ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НАЧНУТ В НОВОСИБИРСКЕ В 2019 ГОДУ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.20; ШАШЕЧКИ РАЗРУЛЯТ; ДОЛЮ КРУПНЕЙШИХ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ЖУРМАН; 2019.09.20; ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ВОДЯТ; В РЕГИОНАХ ВВОДЯТ ЗАПРЕТ ДЛЯ ГАСТАРБАЙТЕРОВ НА РАБОТУ ВОДИТЕЛЯМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ПРОКОПЬЕВ; 2019.09.20; ЦЕЛЬ И СРЕДСТВА; К ПРЕДСТОЯЩЕМУ МОЛОДЕЖНОМУ ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ХОККЕЮ В	

НОВОСИБИРСКЕ ОБНОВЯТ ПАРК ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.09.20; КУДА ОНИ КАТЯТСЯ; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РГ» УЗНАЛИ, КАК УКРОЩАЮТ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЧИКОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.20; МОСТЫ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ; О ПЛАНАХ СТРОИТЕЛЬСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ В РОССИИ	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.09.20; ГЛАВНАЯ ЗАБОТА – ЧЕЛОВЕК; ОБЩЕРОССИЙСКОМУ ПРОФСОЮЗУ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.20; ПРОВЕРИЛИ В «БОЕВЫХ УСЛОВИЯХ»; АО «ГЛОНАСС» ПРОТЕСТИРОВАЛО РАБОТУ ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» ВО ВРЕМЯ АВТОПРОБЕГА ВЛАДИВОСТОК – МОСКВА	37
ТАСС; 2019.09.19; В ЗАКОНОПРОЕКТЕ О ТАКСИ УЧТУТ РЕЗУЛЬТАТЫ МНОГОЛЕТНЕГО ИССЛЕДОВАНИЯ РЫНКА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РФ И ПОЛЬША ОСТАВИЛИ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА 2020Г НА УРОВНЕ 2019Г	39
РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; С НАЧАЛА ГОДА ПО ВИНЕ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ НА ДОРОГАХ ПОГИБЛИ 499 ЧЕЛОВЕК	39
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.20; ПОДШИПНИКИ ДОКАТИЛИСЬ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА; ИХ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ЗАМЕНА В ВАГОНАХ ВЫЗВАЛА ПРОТЕСТ	40
ВЕДОМОСТИ; 2019.09.20; ЦБ И РЖД МОГУТ ВНЕДРИТЬ БИОМЕТРИЮ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ	41
ТАСС; 2019.09.19; РЖД МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ 10-15 ЛЕТ ДЛЯ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ Ж/Д ПОДШИПНИКИ.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; SKF ГОТОВ НА 95%-НУЮ ЛОКАЛИЗАЦИЮ В РФ ПО КАССЕТНЫМ ПОДШИПНИКАМ ПРИ ЗАКАЗЕ ОТ 300 ТЫС	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ЗАЯВЛЕНИЯ ЕПК ОБ УГРОЗАХ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ МОГУТ ДИКТОВАТЬСЯ ЕЕ ПОЛОЖЕНИЕМ НА РЫНКЕ - РЖД.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПЕРЕВОД ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ЗАЙМЕТ 8-10 ЛЕТ - РЖД.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РЖД НАДЕЮТСЯ В 2020 Г. НА НАСЫЩЕНИЕ РЫНКА Ж/Д КОЛЕСАМИ И СНИЖЕНИЕ ИХ СТОИМОСТИ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; НИГЕР ХОЧЕТ РАЗВИВАТЬ СВОЮ Ж/Д СЕТЬ, ОБСУЖДАЕТ С РФ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В ЭТОМ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПРИНЯТ ЗАКОН О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ.....	47
RNS; 2019.09.19; ФАС УТВЕРДИЛА ИНДЕКСАЦИЮ ТАРИФОВ В ПЛАЦКАРТЕ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ГОСДУМА РАТИФИЦИРОВАЛА КОНВЕНЦИЮ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПРОГРАММА ЛИЗИНГА РЕЧНОГО ФЛОТА ГТЛК ПРЕДУСМАТРИВАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО 74 СУДОВ ДО 2031Г НА 75,5 МЛРД РУБ.....	49
ИЗВЕСТИЯ; 2019.09.19; С НЕБА НА ЗЕМЛЮ: МАСШТАБНОЕ РАЗВИТИЕ МОСКВЫ ОСТАНОВИТ АВИАЦИЯ?; ОГРАНИЧЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ МОГУТ ЗАТРОНУТЬ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ТЕРРИТОРИИ СТОЛИЦЫ.....	50

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.09.20; ДЕМОНСТРАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ; РОССИЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ ОКАЗАЛАСЬ ЛУЧШЕЙ!	53
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.09.20; РАБОТАЕМ В ЗОНЕ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ; АМБИЦИИ ОСТРОВНОГО АЭРОПОРТА НЕБЕСПОЧВЕННЫ.....	55
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.09.19; ПРОБЛЕМЫ UTAIR	58
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ЗАКОН О НУЛЕВОМ НДС НА ВВОЗ САМОЛЕТОВ И ЗАПЧАСТЕЙ К НИМ	59
ТАСС; 2019.09.19; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛОСЬ МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МАГАДАНОМ	59
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫЛИ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ В ПРАГУ	60
RNS; 2019.09.19; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ДОСТУП «ЗОЛОТЫХ» КЛИЕНТОВ К БИЗНЕС-ЗАЛАМ В 4 ГОРОДАХ	60
RNS; 2019.09.19; «АЭРОФЛОТ» ПРИГРОЗИЛ ИЗДАНИЮ LIFE.RU ЗАКОНОМ О ФЕЙКАХ	60
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РОССИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ТУРЦИИ НАЛАДИТЬ КООПЕРАЦИЮ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ MC-21 И SSJ-100	61
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ЦЕНТР ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ100 СОЗДАЕТСЯ НА ЛУХОВИЦКОМ АВИАЗАВОДЕ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЛ-114-300 ПЛАНИРУЕТСЯ К НОЯБРЮ 2020 Г. - ГЕНДИРЕКТОР РСК «МИГ».....	62
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; КРЫМ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 0,9 МЛРД РУБ.....	62
ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; АВИАКОМПАНИЯМ МИРА ПОТРЕБУЕТСЯ ОКОЛО 39 ТЫС. НОВЫХ САМОЛЕТОВ ЗА 20 ЛЕТ - AIRBUS	63

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.09.20; ТРЕТЬЕЙ БУДЕТ; ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ПРИЗЕМЛИЛСЯ НА ТРЕТЬЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Вчера в международном аэропорту Шереметьево торжественно открылась третья взлетно-посадочная полоса. С ее появлением количество взлетно-посадочных операций в этой воздушной гавани вырастет с 65 до 90 в час.

Открывали полосу **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, губернатор Подмосковья Андрей Воробьев и председатель совета директоров международного аэропорта Шереметьево Александр Пономаренко.

Третью ВПП в Шереметьево по праву называют долгожданной. Решение о ее строительстве было принято еще в 2009 году - две имеющихся в транспортном хабе взлетно-посадочные полосы расположены так близко к друг другу, что одновременное их использование на полной загрузке практически невозможно. Два года ушло на разработку проекта, и в 2011 году полоса наконец начала строиться. Финансировалось строительство в рамках целевого проекта «Развитие транспортной системы России на 2010 - 2020 годы» из федерального бюджета. Изначальный бюджет проекта составлял 22,5 миллиарда рублей, плюс еще порядка 6 миллиардов ушло на выкуп у собственников земельных участков, входящих в зону строительства.

Казалось бы, что сложного - уложить покрытие на 3,2 километра ровной поверхности, оборудовать ее по периметру сигнальными огнями и нанести разметку? Но сроки завершения строительства все время сдвигались. Сначала на месте третьей ВПП нашли неучтенный газопровод, с которым нужно было что-то решать. Потом разругались между собой подрядчики. Потом из-за протестов местных жителей, которых вовремя не переселили из зоны шумового воздействия новой ВПП обсуждалась невозможность использования полосы в ночное время и вытекающее из этого сокращение магистральных и рулежных дорожек. К чемпионату мира по футболу-2018, состоявшемуся в России, полосу не открыли, хотя обещали. Да и после чемпионата сроки открытия переносились. Стоимость проекта за эти годы выросла более чем в два раза.

Но теперь наконец все спорные вопросы решены. Построили не только ВПП, но и мостовой переход в ее составе - первый в стране мост для самолетов. Качественные характеристики у третьей взлетно-посадочной полосы таковы, что она может принимать все типы российских и зарубежных воздушных судов, включая дальнемагистральные самолеты. А Шереметьево стал первым аэропортом страны с тремя ВПП.

«Третья взлетно-посадочная полоса - самый сложный технический объект, необходимый для расширения пропускной способности Шереметьево. Ее ввод в эксплуатацию создает благоприятные условия для достижения стратегической цели - войти в ТОП-10 крупнейших аэропортов мира с пропускной способностью 100 миллионов пассажиров в год», - отметил Александр Пономаренко.

Первым опробовал новую взлетно-посадочную полосу самолет авиакомпании «Аэрофлот» из Санкт-Петербурга. По традиции первый борт был встречен водной аркой.

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2019.09.19; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОДНОЙ АРКОЙ ВСТРЕТИЛИ САМОЛЕТ, ПРИБЫВШИЙ НА НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

1,5 часа назад в Шереметьево приземлился самолет на новую, только что открытую третью взлетно-посадочную полосу. Это значит возможности аэропорта стали еще больше — пропускная способность значительно возрастет. Для пассажиров это дополнительная гарантия, что вылет и прилет будут строго по расписанию. Встречали этот первый рейс

высокой водной аркой, это такая традиция. Жалко, что сегодня в Москве погода не очень, а так бы еще и радуга была.

«Все, кто бывал в аэропорту Шереметьево, видел, каким образом развивается сегодня терминалы, видел, что это не просто масштабное строительство, это не просто расчет на то количество пассажиров, которое будет обслужено здесь, это, ну, это изюминка. Это красота, это, если хотите, кураж», — сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«Сегодня еще ведется большая масштабная работа, инвестиции огромные, порядка двух миллиардов долларов, нас это очень радует. Потому что это создает огромное количество рабочих мест для наших жителей», — подчеркнул губернатор московской области Андрей Воробьев.

«Здесь Шереметьево лучший аэропорт страны с точки зрения соблюдения экологического законодательства. Потому что например, зимой антиобледелительная жидкость, которой обрабатываются воздушные суда, не на землю течет, а в специальные контейнеры, которые собираются и вывозятся. Ущерба природе ноль», — отметил спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

Что касается технического оснащения новой полосы, то, как говорят специалисты, там стоит новейшее оборудование, несколько радиомаяков, приемо-передающий центр, специальная система, которая контролирует движение на аэродроме. Все это оборудование стало частью большой единой платформы, которая обеспечивает работу всего Шереметьево.

<https://www.1tv.ru/news/2019-09-19/372548->

[v_sheremetievo_vodnoy_arkoy_vstretili_samolet_pribyvshiy_na_novuyu_vzletno_posadochnuyu_polosu](#)

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.09.19; ЗАРАБОТАЛА ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

В: Крупнейший российский аэропорт «Шереметьево» с сегодняшнего дня сможет принимать и отправлять в полтора раза больше рейсов. Здесь заработала третья взлетно-посадочная полоса. Решение о строительстве было принято еще десять лет назад, и вот несколько часов назад на нее приземлился первый лайнер. Его встречал Андрей Яценко.

КОРР: Самолет из Санкт-Петербурга заходит на посадку. Еще мгновение, и шасси касаются новой полосы. Вот он - долгожданный момент. Первое приземление самолета на третью взлетно-посадочную полосу аэропорта «Шереметьево». Она может принимать все типы воздушных судов, в том числе такие гиганты, как Boeing 747. Ее решили строить в 2009-м, когда стало ясно: один из крупнейших в Европе транспортных хабов не выдерживает нагрузки. Первая и вторая полоса работают только по очереди. Третья полностью автономна.

СЕРГЕЙ ИВАНОВ, СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО ВОПРОСАМ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ЭКОЛОГИИ И ТРАНСПОРТА: Аэродром - он и так крупнейший в России. Но теперь он заживет другой жизнью. Сколько новых терминалов за это время построено, пассажиропоток увеличится.

КОРР: Проект сложный. Нужно было перенести два газопровода, обуздать подземные реки, построить самый длинный в мире мост для самолетов. Теперь воздушные суда перед взлетом и посадкой проезжают прямо над машинами.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Это дополнительные возможности для пропуска воздушных судов, для пассажиропотока. Если сегодня пропускная способность двух полос в «Шереметьеве» - это около 60-65 взлет-посадок, то с новой полосой пропускная способность «Шереметьево» вырастет до 90 взлет-посадок.

КОРР: Перед проектировщиками и строителями стояла сложная задача - вписать новую полосу совсем близко от жилой застройки. Две деревни - Дубровка и Перепечино - оказались в санитарной зоне аэропорта. Самолеты здесь буквально летают над домами.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Вызывает очень много негатива. И не радуешься тому, что это новый объект. Это постоянно идет на тебя какое-то давление и проблемы сопряжены с этим объектом.

КОРР: Суд обязал их переселить три года назад. Но пока переехали только первые сто семей. Остальные живут в опасной близости от аэропорта.

АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ, ГУБЕРНАТОР МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ: Сегодня глава муниципального образования встречался с жителями. Завтра состоится встреча, на которой Александр Васильевич, соответственно, **Нерадько**, который отвечает за расселение, должен дать все исчерпывающие ответы жителям на вопросы по расселению.

АЛЕКСАНДР **НЕРАДЬКО**, РУКОВОДИТЕЛЬ **ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**: В настоящее время у нас зарегистрирован 121 участок, владельцы которых пожелали получить выкуп и переселиться. Наше законодательство предусматривает возможность расселения и после ввода в эксплуатацию объекта капитального строительства в течение двух лет.

КОРР: Всем, кто попал в зону отчуждения, обещают выплатить компенсацию. Тем временем новая полоса уже всюю принимает самолеты. Это только часть масштабного проекта по развитию «Шереметьево», в следующем году здесь должны запустить новый шестой терминал.

Андрей Яценко, Николай Лаврухин, Дмитрий Черников, Максим Щепилов и Яна Новикова. «Вести»

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.09.19; НОВАЯ ВПП РЕЗКО УВЕЛИЧИТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ АЭРОПОРТА «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

В четверг, 19 сентября, в московском аэропорту «Шереметьево» запускают в эксплуатацию новую – третью – взлетно-посадочную полосу (ВПП). После церемонии открытия она примет первый рейс авиакомпании «Аэрофлот», который прибудет из Санкт-Петербурга.

Планируется, что в церемонии открытия ВПП-3 примут участие спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, губернатор Московской области Андрей Воробьев, руководители профильных организаций и авиакомпаний.

Ранее сроки ввода в эксплуатацию новой взлетно-посадочной полосы аэропорта «Шереметьево» неоднократно переносились, напоминает РИА Новости Так, в начале апреля текущего года в **Минтрансе РФ** планировали, что она заработает до июня, но уже в конце того же месяца Росавиация сообщала, что строительство планируется завершить 1 июля, позже этот срок был передвинут на 1 сентября.

С открытием третьей ВПП количество взлетно-посадочных операций в воздушной гавани увеличится почти вдвое — с 55 до 90 в час. Длина новой полосы — 3200 метров, ее ширина – 60 метров.

Аэропорт «Шереметьево» регулярно занимает высокие места в рейтингах лучших воздушных гаваней мира, напоминает телеканал «Россия 24». Так, он стал номером 1 по версии британской компании Stasher. Оценивались два показателя: соблюдение расписания рейсов и доступность парковки. В этом рейтинге «Шереметьево» опередил лондонский «Хитроу» и аэропорт острова Тринидад, получившие второе и третье места соответственно. Также российский аэропорт вошел в тройку лучших в мире по числу залов ожидания.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3190614>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАРАБОТАЛА ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА

Московский аэропорт Шереметьево запустил в четверг в эксплуатацию третью взлетно-посадочную полосу (ВПП), став первым аэропортом РФ с тремя ВПП, передает корреспондент портала «Интерфакс-Туризм».

Первым самолетом с пассажирами, совершившим посадку на новую ВПП, стал Airbus A321 «Аэрофлота», прилетевший рейсом SU 019 из Санкт-Петербурга.

«Сегодня долгожданное событие для жителей Москвы и области, но и для всех, кто прилетает в столицу», — заявил на церемонии открытия **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Он напомнил, что до сегодняшнего дня две полосы работали в аэропорту зависимо, поэтому нельзя одновременно было совершать взлет и посадку. «Третья ВПП позволит делать это независимо. Если сейчас пропускная способность аэродрома составляет 60-66 взлетно-посадочных операций в час, то с открытием третьей ВПП она возрастет до 90», — сказал он.

«Третья взлетно-посадочная полоса — самый сложный технический объект аэродромной инфраструктуры, необходимый для расширения пропускной способности аэропорта Шереметьево. Ввод в эксплуатацию новой ВПП, строящегося терминала С и ряда других объектов создают благоприятные условия для достижения нашей стратегической цели до 2026 г. войти в топ-10 крупнейших аэропортов мира с пропускной способностью 100 млн пассажиров в год», — заявил председатель совета директоров АО «Международный аэропорт Шереметьево» Александр Пономаренко.

ВПП-3 имеет размеры 3200х60 м, что позволяет осуществлять посадку всех типов воздушных судов. Полоса будет обеспечивать заходы на посадку по III А категории ИКАО. В ходе строительства ВПП-3 сооружен мостовой переход, рассчитанный на движение самолетов.

Строительство ВПП-3 в Шереметьево ведется с 2011 года. В декабре 2018 года гендиректор аэропорта Михаил Василенко анонсировал открытие ВПП-3 в апреле 2019 года. Позднее замглавы **Минтранса РФ Александр Юрчик** заявлял, что ведомство рассчитывает на готовность объекта к июню. В апреле Росавиация сообщала, что «строительная готовность комплекса новой взлетно-посадочной полосы в полном объеме» ожидается 1 июля 2019 года. Позднее появились сообщения, что полосу откроют до 1 сентября. В конце августа аэропорт анонсировал открытие полосы 1 сентября, но 31 августа перенес мероприятие на более поздний срок.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/62668>

На ту же тему:

<https://riamo.ru/article/382234/v-sheremetevе-otkryli-tretyu-vzletno-posadochnuyu-polosu.xl>

<https://www.mskagency.ru/materials/2929107>

<https://rns.online/transport/Na-novuyu-VPP-v-SHeremetevе-prizemlilsya-pervii-samolet-2019-09-19/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d83828a9a79474aafc8f6f3>

<https://1931.aero/news/tretya-vzletno-posadochnaya-polosa-v-sheremetevе-oficialno-otkryta>

<https://vm.ru/news/751559-novuyu-vzletno-posadochnuyu-polosu-otkryli-v-stolichnom-sheremetevе>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/19/811603-tretya-vzletno-posadochnaya-sheremetevе>

<https://rg.ru/2019/09/19/sheremetevе-stal-pervym-v-rossii-aeroportom-s-tremia-vpp.html>

ТАСС; 2019.09.19; ШЕРЕМЕТЬЕВО СТАЛ ПЕРВЫМ АЭРОПОРТОМ В РОССИИ С ТРЕМЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫМИ ПОЛОСАМИ

Третья взлетно-посадочная полоса, решение о строительстве которой было принято в 2009 году, введена в эксплуатацию в международном аэропорту Шереметьево, передает корреспондент ТАСС с места события.

Первым на новую ВПП приземлился Airbus A321 авиакомпании «Аэрофлот», следовавший по маршруту Санкт-Петербург - Москва.

«Это долгожданное событие для всего московского авиационного узла, для всех наших пассажиров, для всех жителей Москвы, Подмосковья, для всех тех, кто прилетает в Москву и в московский регион, - сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** во время торжественной церемонии открытия. - Если сегодня две полосы, которые работают в Шереметьево, работают в зависимом режиме, их удаление друг от друга такое, что одновременно два самолета садиться или взлетать по ним не могут, должен быть интервал, то третья полоса абсолютно независимая, дает возможность садиться или поднимать воздушные суда без оглядки на друг на друга».

Первым на новую ВПП приземлился Airbus A321 авиакомпании «Аэрофлот», следовавший по маршруту Санкт-Петербург - Москва. По традиции воздушное судно встретили на аэродроме водной аркой.

ВПП-3 имеет размеры 3200x60 м, что позволяет осуществлять посадку всех типов воздушных судов как российского, так и иностранного производства.

Кроме новой взлетно-посадочной полосы, в 2019 году в Шереметьево планируется ввести терминал С1 пропускной способностью 20 млн пассажиров, в 2021 году - терминал С2 на 10 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6905057>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; ВЫКУП УЧАСТКОВ РЯДОМ С ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ В ТЕЧЕНИЕ 2 ЛЕТ

Выкуп участков, расположенных близко к новой взлетно-посадочной полосе московского аэропорта «Шереметьево», может завершиться в течение двух лет, сообщил журналистам глава Росавиации Александр **Нерадько**.

Третья ВПП «Шереметьево» 19 сентября была введена в эксплуатацию.

Подмосковное управление Роспотребнадзора обратилось с просьбой к властям Подмосковья как можно скорее расселить жителей близлежащих к ВПП-3 деревень, так как, по мнению ведомства, проживание на территории санитарно-защитной зоны аэропорта сокращает продолжительность жизни на три-пять лет.

«Все осуществляется в соответствии с законодательством. Наше законодательство предусматривает возможность расселения и после ввода в эксплуатацию объекта капитального строительства в течение двух лет. Поэтому выкуп осуществляется в соответствии с действующим законодательством. Часть участков выкупили до ввода в эксплуатацию, а часть будет выкуплена в течение двух лет после ввода в эксплуатацию», - сказал **Нерадько**.

«В настоящее время, после того, как проведена независимая оценка стоимости участков и сооружений, вчера мной подписаны 13 первых приказов, поручений ФГУП АГА(А) по выкупу первых 13 участков. После того, как деньги будут уплачены, зарегистрированы в Росреестре сделки, в течение примерно одного месяца первые 13 лиц получают эти деньги», - сказал **Нерадько**.

Нерадько отметил, что в федеральном бюджете предусмотрено 1,5 миллиарда рублей для выкупа участков и расположенных на них зданий и сооружений, этих средств достаточно, чтобы расселить всех желающих. В настоящее время зарегистрирован 121 участок лиц, которые пожелали чтобы у них выкупили эти участки.

«Из 121 участка на девяти нет никаких сооружений и построек. Остальные 112 - это те, на которых находятся здания и сооружения, и владельцы которых пожелали получить выкуп и переселиться», - сказал он, отметив, что пять собственников не хотят переезжать.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих добавил, что границы санитарно-защитной зоны по ходу замера шумов и других обстоятельств могут корректироваться. «По тем аэродромам, которые сейчас уже эксплуатируются, санитарно-защитные зоны устанавливаются именно в таком режиме. Поэтому, по ходу пьесы, те жители, которые находятся в границах существующей установленной защитно-санитарной зоны или те, кто посчитают, что воздействие шумовое или другое на их дома, жилые строения, превышено, они обращаются за экспертизой и могут соответственно быть включены в границы этой санитарно-защитной зоны. Именно поэтому эта работа осуществляется поэтапно. Работы... будут завершены в самом начале следующего года», - сказал **Дитрих**.

<https://realty.ria.ru/20190919/1558864641.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/ZHivuschih-ryadom-s-novoi-VPP-v-SHeremetev-rasselyat-v-techenie-2-let-2019-09-19/>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/19/811610-rasselenie-domov-sheremetev>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.20; ИНИЦИАТИВА СНИЗУ; УЧЕСТЬ ЕЕ ПОМОГАЕТ ЛИЧНЫЙ ПРИЕМ ГРАЖДАН МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ

Такая форма общения министра транспорта РФ с гражданами, записавшимися к нему на прием, практикуется уже давно. Вопросы, с которыми люди обращаются в приемную Правительства РФ, разные. Одних волнуют работа пассажирского транспорта, заторы на городских улицах, качество автодорог. Других – строительство новых транспортных объектов и внедрение инновационных разработок. И в этот раз спектр вопросов, адресованных министру транспорта РФ, был довольно широк...

В приемную Правительства РФ на Краснопресненской набережной столицы входит председатель первичной профсоюзной организации летного состава АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» Владимир Заварухин. Этот авиаотряд – старейшее предприятие Северо-Западного региона России, в следующем году ему исполнится 55 лет. В январе прошлого года распоряжением Правительства РФ осуществлена передача 100% акций этого акционерного общества в собственность Архангельской области. По словам Владимира Заварухина, в апреле на Международном арктическом форуме в Санкт-Петербурге губернаторами Архангельской области и Ненецкого автономного округа было заявлено о создании на базе 2-го Архангельского авиаотряда компании «Арктика». Вскоре было принято решение об отстранении от занимаемой должности прежнего генерального директора авиаотряда Юрия Давыдова.

Как пояснил Владимир Заварухин, авиакомпания «Арктика» должна стать дочерним предприятием 2-го Архангельского объединенного авиаотряда. Но для такой реорганизации, считает он, у предприятия нет авиационного и технического персонала, нет и техники для обслуживания самолетов. Непонятно, из каких источников будут финансироваться дополнительные материальные затраты, включая зарплату пилотам. К тому же подсчет пассажиропотоков будущего предприятия на ближайшую перспективу произведен некорректно.

– Вопрос о смене руководителя авиаотряда надо задавать собственнику, – считает **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. – Что касается планов развития небольшой авиакомпании, то этот вопрос мы можем задать руководству области. Сейчас компания работает стабильно. А что принесет ей будущая реорганизация? В совете директоров авиапредприятия сейчас нет представителя территориального управления воздушного транспорта. Мы можем попросить область восстановить это представительство. Чтобы

специалисты могли в случае необходимости подсказать какие-то моменты по формированию бизнес-плана компании, ее будущей структуры, маршрутной сети.

Важно, чтобы инициативы по развитию предприятия не ухудшили его положение, чтобы они были тщательно продуманы и проработаны, чтобы регион не лишился пусть небольшого, но довольно стабильного авиаперевозчика, подчеркнул министр.

Из деревни Петряево Тверской области приехала на прием к министру фермер Елена Хазова. Душой она болеет за свой родной Краснохолмский район. Мечтает, что придет время, и жители, покинувшие в свое время здешние места, начнут возвращаться. Многое тут, конечно, зависит от местных дорожных коммуникаций. К примеру, давно требует капитального ремонта 10-километровый участок дороги Братское – Мартыново, входящий в состав межмуниципальной трассы Дмитровка – Мартыново – Лискино – Михайловское.

Сколько лет местные власти обещают восстановить там дорожное покрытие, но ничего не меняется. А ведь по этому разбитому участку дороги каждый день автобус возит детей в школу. В распутицу «скорая» и такси в прилегающие деревни ехать отказываются.

Рассказ фермера из тверской глубинки министр выслушал внимательно. По вопросам, которые он задавал Елене Хазовой, чувствовалось, что проблемы сельских жителей ему небезразличны. Для того и принимаются региональные программы дорожных работ, чтобы развивались дорожные коммуникации, способствуя социально-экономическому развитию территорий. Что касается данного случая, то привести в нормативное состояние 10-километровый участок межмуниципальной дороги можно, предусмотрев этот объект в программе дорожных работ Тверской области на следующий год, пояснил **Евгений Дитрих**. На это обратят внимание региональных коллег специалисты **Минтранса** России.

В правительственной приемной – предприниматель Нурислам Саидов из Дагестана. Его деятельность связана с грузовыми автомобильными перевозками. Вопрос соблюдения режима труда и отдыха для российских дальнобойщиков актуален. Им важно, чтобы на пути следования грузоперевозчиков в нужных местах размещались объекты дорожного сервиса с приемлемыми условиями для отдыха и обслуживания автомобиля. Однако площадки отдыха далеко не всегда размещены вдоль трасс равномерно.

По словам Нурислама Саидова, эта проблема заострена на маршруте, по которому возят грузы в центральные районы страны перевозчики из Дагестана. Основная часть маршрута проходит по федеральной автодороге Р-22 «Каспий». Создать в нужных местах площадки отдыха для водителей и стоянки для грузовиков с минимальным набором услуг дагестанские предприниматели готовы сами. Но уж слишком больших расходов требует их присоединение к дороге – создание съездов-выездов и разгонных полос. Нельзя ли предпринимателям помочь в этом? А бывает и так: построил коллега все необходимые примыкания, но с началом реконструкции дороги их разрушили и теперь требуют делать заново.

Принявший участие в обсуждении проблемы заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Александр Проходцев пояснил: Генеральной схемой размещения объектов дорожного сервиса определены точки их размещения вдоль федеральных трасс. В частности, на участке автодороги Р-217 «Кавказ», проходящем по территории Дагестана, протяженностью 272 км расположены 90 ОДС. В настоящее время ведется реконструкция трассы Р-217, в рамках которой планируется устройство двух площадок отдыха на 830-м км слева и справа от дороги. Срок завершения работ намечен на конец 2019 года.

Нурислам Саидов предлагает привлекать грузоперевозчиков к процессу проектирования будущих ОДС, интересоваться их мнением при определении мест размещения таких объектов. По словам предпринимателя, в Карабудахкентском районе, откуда он родом, сосредоточены до 3,5 тыс. грузовиков. Площадки отдыха нужны водителям именно на территории района, а не за десятки километров от него.

Согласовывать с перевозчиками решения о местах размещения ОДС на федеральных трассах, наверное, необходимо, согласился с предпринимателем **Евгений Дитрих**. В этом году должна быть окончательно запущена информационно-аналитическая система мониторинга формирования и использования средств дорожных фондов, которая наполняется данными обо всех федеральных и региональных автодорогах страны. Размещенная на сайте dorfond.ru информация очень скоро будет дополнена данными о дорожных работах, ведущихся на том или ином участке трассы, и объектах сервиса, которые там имеются или должны быть построены. Предполагается, что пользователи автодорог, в том числе грузоперевозчики, смогут оставлять на сайте свои пожелания, касающиеся размещения МФЗ, ОДС, включая площадки отдыха для грузоперевозчиков, пояснил министр. Возможность обратной связи позволит учитывать мнения людей, заинтересованных в нормальном функционировании таких объектов, еще на стадии их проектирования.

Перевозки грузов автомобильным транспортом также касались вопросы, с которыми обратилась к министру представитель автомобильных перевозчиков Уральского федерального округа Ирина Шведова. Один из вопросов затрагивал сферу перевозки грузов, следующих по железной дороге в опломбированных контейнерах. Пункт назначения таких контейнеров чаще всего не железнодорожная станция, а какое-то предприятие или склад, находящиеся на приличном расстоянии от «железки», куда донести этот контейнер можно только автотранспортом.

Так вот, чаще всего в контейнерах перевозятся сборные делимые грузы, пояснил специалист, приглашенный на встречу в качестве эксперта. Но поскольку промежуточное вскрытие опломбированного контейнера не допускается даже в случаях, если его вес превышает допустимые параметры, предусмотренные для автомобильных дорог, такой груз фактически является неделимым. Однако оформить на его перевозку спецразрешение нельзя. Вот и приходится перевозчикам действовать, как говорится, на свой страх и риск. Но штрафы за ущерб, нанесенный автодорогам из-за проезда по ним тяжеловесных транспортных средств, могут составлять от 150 до 300 тыс. руб. С другой стороны, опломбированный контейнер нужно доставить в предельно сжатый срок. Что же делать?

Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предполагает к 2024 году увеличение скорости и объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западных регионов России в 4 раза, напомнил министр. При таких параметрах ускорения напрашивается только одно решение вопроса: признать груз в опломбированном железнодорожном контейнере неделимым. С вытекающей отсюда необходимостью оформлять спецразрешения на его перевозку по автодорогам в случаях, когда его вес превышает установленные законом параметры. Впрочем, принятие такого решения должно быть детально проработано.

В тот день в приемной Правительства РФ побывали еще несколько человек. По ряду вопросов, с которыми граждане обратились к министру, им были даны ответы в ходе приема. Другая часть вопросов потребует более глубокого изучения и проработки.

<http://transportrussia.ru/item/5166-initsiativa-snizu.html>

ТАСС; 2019.09.19; МИНТРАНС ОКАЖЕТ РЕГИОНАМ БЮДЖЕТНУЮ ПОДДЕРЖКУ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ИМИ ПРОЕКТА БКАД

Реализация национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» станет критерием для выбора регионов, которым **Минтранс** РФ будет оказывать бюджетную поддержку. Об этом говорится в пресс-релизе министерства по итогам всероссийского совещания по актуальным вопросам реализации национального проекта.

«При принятии решений о финансовой поддержке любых транспортных проектов регионов **Минтранс России** будет руководствоваться результатами реализации

национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - подчеркнул первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, слова которого приводятся в сообщении.

Как говорится в пресс-релизе **Минтранса**, в ходе совещания также был рассмотрен вопрос реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Согласно его паспорту, в 2019 году планируется, что из 1313 государственных контрактов в регионах 191 должен предусматривать выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, а 470 - включать использование наилучших материалов и технологий повторного применения.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1093429>

ТАСС; 2019.09.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО УЧАСТКА ЦКАД ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ ДО 2030 ГОДА

Строительство второго участка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) планируется начать в 2025–2029 годах, после запуска основной части трассы сообщили portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является агентство ТАСС, в госкомпании «Автодор».

«В соответствии с утвержденным 31 мая 2019 года сетевым планом-графиком мероприятий по реализации проекта строительства ЦКАД, строительство второго пускового комплекса ЦКАД запланировано на 2025–2029 годы», — сообщили в госкомпании. Как добавили в «Автодоре», вопрос о более конкретных сроках строительства ЦКАД-2 будет изучен после запуска основного кольца ЦКАД и оценки его фактической загрузки и прогнозов ее роста.

Второй участок ЦКАД – это обходной участок «бетонки» к западу от Москвы, ЦКАД пройдет там вдоль Московского большого кольца (порядка 100 км от МКАД) от М-1 «Беларусь» до М-11 «Москва — Санкт-Петербург». При этом на северо-западе участок новой дороги замыкать не планируется: вернуться от «большого полукруга» на основной участок ЦКАД можно будет по платной трассе М11 «Москва — Санкт-Петербург». Его протяженность составит 121,6 км.

Проектная документация на его строительство получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» еще в 2012 году, а документация по планировке территории была утверждена в 2015 году. Ранее ожидалось, что строительство этого может начаться после 2020 года.

В конце июня правительство РФ продлило срок строительства основных пусковых комплексов ЦКАД до 2021 г. (завершение изначально планировалось в 2019 г.). Начало фазы эксплуатации дороги сдвинуто с 2018 г. на 2020 г. Как следует из обновленного графика строительства, первый, третий и пятый участки ЦКАД должны быть построены в октябре 2020 г., четвертый — в октябре 2021 г.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1093487>

ТАСС; 2019.09.19; ДОРОГИ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО ПРОСЬБАМ ЖИТЕЛЕЙ

Власти Сахалинской области добились внесения в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 10 дорожных участков Южно-Сахалинска. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе правительства региона.

В правительстве области отмечают, что городам с небольшим населением достаточно сложно попасть в **нацпроект**. Теперь реконструкция и ремонт 10 дорожных объектов Южно-Сахалинска будут идти за счет не только областного, но и федерального бюджетов. Выбранные участки давно не ремонтировали, и по ним поступало больше всего обращений местных жителей.

«10 дорожных участков в Южно-Сахалинске вошли в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». <...> Это улицы Вторая Центральная, Дёповская, Зимы, 1905 года, Ленина в сторону Украинской и другие дороги, по которым поступало больше всего обращений жителей», - говорится в сообщении.

По информации правительства, все объекты находятся на особом контроле. Их независимую оценку производят федеральные учреждения - «Росдортехнология» и РосдорНИИ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1095747>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.20; ДНИ РАДИО СОЧТЕНЫ; ТРУДЯЩИЕСЯ ОБЕСПОКОЕНЫ СУДЬБОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРАЗДНИКОВ

Регуляторная гильотина может лишить граждан не только устаревших норм, но и части праздников. Среди документов СССР и РСФСР, которые предлагается отменить, оказались те, что вводят, например, День железнодорожника, День радио и День воздушного флота. Многие из них активно отмечают в профильных отраслях на всех уровнях, участники рынка уже с тревогой обсуждают угрозу потери верного повода для тостов. В правительстве напрямую сохранить праздники не обещают, но подчеркивают, что перечни отменяемых актов еще будут дорабатываться. Юристы полагают, что проблем не будет: есть определяющие праздники документы, не представленные к отмене.

Как стало известно “Ъ”, в рамках регуляторной гильотины рассматривается возможность признать утратившим силу ряд нормативных актов СССР, вводящих старейшие профессиональные праздники.

Так, на предмет отмены рассматриваются постановления Совнаркома СССР от 28 июля 1936 года «О праздновании Дня железнодорожного транспорта Советского Союза», вводящее День железнодорожника, и от 9 июля 1940 года «О праздновании Всесоюзного дня железнодорожника», назначающее его на первое воскресенье августа. Также могут быть отменены постановления Совета министров СССР от 6 мая 1967 года «О праздновании Дня радио» (7 мая) и Совнаркома от 28 апреля 1933 года «О праздновании Дня воздушного флота СССР», которым был введен первый регулярный российский праздник авиаторов, отмечавшийся до 1980-х годов 18 августа, а потом перенесенный на третье воскресенье месяца.

Проблему обнаружили представители профильных компаний при анализе предложенных в рамках гильотины перечней, и она их крайне встревожила.

Во многих отраслях профессиональные праздники — значимые события, их отмечают и официально, и неформально, проводят массовые мероприятия, соревнования, забеги, распродажи.

Так, в ОАО РЖД мероприятия, посвященные Дню железнодорожника, являются обязанностью работодателя в рамках коллективного договора. «День железнодорожника — старейший профессиональный праздник в России,— сообщили “Ъ” в ОАО РЖД.— Безусловно, мы заинтересованы в его сохранении».

В аппарате правительства пояснили, что срок подготовки проекта постановления правительства с конкретным списком отменяемых правовых актов с 1 февраля 2020 года,— 15 ноября. Профильным ведомствам поручено внести свои предложения об исключении отдельных документов из перечней, а также представить в правительство предложения по их дополнению к 10 октября.

В Минтрансе отказались комментировать список до его окончательного формирования, в Росавиации на запрос не ответили. В Минкомсвязи пояснили, что поручение правительства сейчас находится в работе, и отметили, что День радио находится в общих

списках актов СССР и РСФСР, а не тех, что рекомендованы к отмене. Но источники “Ъ” в отрасли уверены, что без вмешательства чиновников нужные акты будут отменены.

Управляющий партнер юридической компании «Шаги» Андрей Шарков отмечает, что до октября еще будут проходить рабочие группы по формированию перечней отменяемых актов. Он обращает внимание на то, что целью регуляторной гильотины является сокращение неоправданной нагрузки на предпринимателей, и задача в том, чтобы были сокращены документы, утратившие актуальность, но содержащие обязательные требования. Цели отменять праздники нет.

По словам юриста, переживать не стоит: на данный момент все профессиональные праздники, отмечаемые в России, установлены либо нормативными актами РФ, либо указом президиума Верховного Совета СССР «О праздничных и памятных днях» от 1 октября 1980 года №3018-Х, который не входит в число отменяемых нормативных актов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4097250>

КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ДЕМЕНТЬЕВА; 2019.09.20; БИОМЕТРИЯ ЗАСТРЯЛА В БАНКАХ; ЦБ РАСШИРЯЕТ ГРАНИЦЫ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО УДАЛЕННОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ

В биометрическом проекте, одном из ключевых для ЦБ, наступает новый этап — переход от сбора данных к их применению. Но пока лишь немногие банки начали запускать подобные проекты. На фоне отсутствия энтузиазма, регулятор планирует обязать все банки предоставлять ключевые услуги физлицам — открытие счетов и вкладов, переводы, выдача потребительских кредитов — дистанционно через Единую биометрическую систему. А к сбору данных и их применению решено подключить нефинансовые организации и госструктуры.

Неторопливые клиенты

Сбор биометрических данных граждан начался 1 июля 2018 года в более чем 400 отделениях девяти банков. С тех пор число кредитных организаций, собирающих биометрию, выросло до 172, сдать данные можно более чем в 10 тыс. отделениях. Но пока рост числа точек сбора не обеспечивает сопоставимого наполнения базы ЕБС. По данным ЦБ, в ней лишь около 30 тыс. слепков. По словам зампреда правления «Уралсиба» Максима Белоусова, это говорит о крайне низкой заинтересованности граждан. Причина в «отсутствии явных бенефитов и информированности о том, что это даст людям в конечном итоге». Глава направления развития транзакционных продуктов Райффайзенбанка Ксения Андреева отмечает, что значительного спроса на услугу нет из-за отсутствия масштабной рекламной кампании и ограниченного применения.

Кроме того, сбор данных идет крайне неравномерно. Зампред правления Совкомбанка Алексей Панферов видит позитивную динамику сдачи биометрических шаблонов отмечается в Сибири и на Дальнем Востоке: «За последние полгода в этом регионе было сдано более 40% биометрических шаблонов, собранных по всей России».

Единая биометрическая система (ЕБС) — цифровая платформа для дистанционной биометрической идентификации граждан. Инициатором ее создания выступили ЦБ и Минкомсвязь, разработчиком и оператором назначен «Ростелеком». Система заработала в 2018 году. ЕБС может использоваться в любой сфере. На первом этапе предполагается, что банки с помощью биометрии будут предоставлять ограниченный спектр финансовых услуг: открытие счетов и вкладов, денежные переводы, выдача кредитов (кроме ипотеки). Возможно, у граждан просто нет стимула сдавать биометрию, поскольку ее негде использовать: лишь немногие банки дистанционно предоставляют услуги для клиентов, сдавших данные. К настоящему моменту с использованием данных ЕБС банками, по информации «Ростелекома», предоставлено лишь около 1,5 тыс. услуг. В ЦБ говорят о десяти банках, которые уже имеют подобные сервисы или готовы к запуску. “Ъ” удалось найти только пять: Промсвязьбанк, Почта-банк, ХКФ-банк, Совкомбанк, Тинькофф-банк.

Из них лишь первые два предлагают все опции (открытие счетов и вкладов, выдачу кредитов, переводы). В банке «Русский стандарт» заверили, что в октябре намерены представить сервис по проведению платежей с помощью биометрии из ЕБС, а затем и к другим продуктам.

Но в целом банки не спешат расширять линейки за счет продуктов, оформляемых через ЕБС. «На сегодняшний день клиентская конверсия минимальна, так как пользователю нужно сначала потратить время, чтобы сдать биометрию, только после чего он может открыть счет или получить кредит», — пояснили, в частности, в ВТБ.

Осторожные банки

Пока нет спроса на такие сервисы, «банкам нет особого смысла их запускать, то есть кто предлагает продукты через ЕБС, делают это скорее в имиджевых целях», уверен собеседник “Ъ” в одном из госбанков. Впрочем, и реальных стимулов у банков нет. Единственная льгота, которую на данный момент предложил банкирам регулятор, — послабления по резервированию кредитов, выданных с использованием ЕБС (см. “Ъ” от 8 июля).

Но финансисты предложенных выгод не оценили. По словам президента Ассоциации банков России Георгия Лунтовского, «экономия на резервах для большинства банков не окупит уже понесенные расходы на организацию процесса сбора биометрии и будущие расходы на внедрение биометрической идентификации в дистанционные каналы продаж».

Поэтому одним стимулированием регулятор решил не ограничиваться. Чтобы биометрия реально заработала, с октября 2020 года Банк России намерен обязать банки предоставлять заявленные виды услуг (см. интервью). Для банков с базовой лицензией такая обязанность будет введена на год позже.

Впрочем, финансисты уверены, что замыкать биометрию на банках было ошибкой. «Для крупных банков сдерживающих факторов по сбору биометрических данных несколько: процесс сбора данных ресурсоемкий, он требует затрат на организацию процесса, оснащение ПО, обучение персонала. Несмотря на популяризаторские действия, пока еще люди не доверяют такому способу подтверждения личности и не хотят “светить” голосами и лицами, и сотрудникам приходится нести временные затраты на коммуникации с клиентами по данному вопросу», — отмечает председатель правления Центра финансовых технологий Андрей Висящев. При этом, по словам эксперта, клиенты, сдавшие биометрические данные, станут доступны для других предложений на рынке, что неизбежно увеличит стоимость их удержания для банка. «Для крупного банка с большим трафиком приоритетнее развитие собственных инструментов идентификации клиентов, интегрированные в многоканальные системы предоставления услуг и сервисов, работающие на удержание и повышение лояльности к конкретному банку», — поясняет господин Висящев.

С точки зрения сбора биометрии банком гораздо интереснее развивать собственные системы, направленные на развитие внутренних сервисов и удержание клиентов, чем наполнять базу ЕБС. И это не секрет для регулятора, представители банка России неоднократно выражали обеспокоенность такой ситуацией.

В частности, это касалось сбора биометрии в свою базу крупнейшим игроком розничного рынка (доля более 40%) Сбербанком (см. “Ъ” от 17 декабря 2018 года). В Сбербанке отказались комментировать “Ъ” вопросы, связанные с собственной биометрической системой и ЕБС. Впрочем, позицию банка на днях однозначно выразил его глава Герман Греф на встрече со студентами Новосибирского госуниверситета. «Мы и другие финансовые учреждения в первую очередь имеем значительно выше уровень биометрии, — заявил Герман Греф (цитата по “РИА Новости”). — Биометрия — это одна из конкурентных вещей. Ее нельзя ни в коем случае монополизировать. Государство никогда не будет конкурентоспособным в этом».

Инфраструктурное масштабирование

Банкиры считают, что для быстрого и эффективного масштабирования технологии использование биометрии, безусловно, должно выйти за периметр банковского рынка. «Возможный выход — разрешить МФЦ собирать биометрические данные, используя собственную инфраструктуру,— отмечает Ксения Андреева.— Это может сделать услугу более доступной». И ЦБ уже работает в этом направлении, такая опция скоро появится в Москве и МО, а в дальнейшем в случае успеха может быть масштабирована на всю страну (см. интервью).

Также в процесс сбора данных в ЕБС будет вовлечена «Почта России» через расположенные в ее отделениях офисы Почта-банка. «До конца этого года банк начнет масштабирование проекта на все свои точки обслуживания в почтовой сети»,— сообщил руководитель дирекции биометрических технологий Почта-банка Андрей Шурыгин.

Применение биометрии тоже не стоит ограничивать лишь банковским сектором, уверены финансисты. «Чтобы применение биометрических шаблонов стало массовым, нужно, чтобы технология вышла за пределы банковской индустрии,— полагает Андрей Шурыгин.— Важно, чтобы другие отрасли тоже подключились к процессу и люди могли с помощью биометрического шаблона получить различные услуги и сервисы». По мнению банкиров, очень важно их использование в особенности в секторе госуслуг. В этом случае, отмечает господин Панферов, сама система будет восприниматься гражданами как государственная программа, а не только часть банковской сервисной инфраструктуры, как ее ошибочно сейчас воспринимают некоторые граждане.

Работа в этом направлении уже идет. Сейчас обсуждается возможность применения биометрических технологий для идентификации граждан при перевозках ОАО РЖД, в аэропортах, сообщили в ЦБ. По словам главы департамента транспорта Москвы Максима Ликсутова, к концу 2020 года может быть введена пилотная система распознавания лиц для оплаты проезда в столичном метрополитене (сейчас она тестируется). После того как технология заработает в метро, скорее всего, она будет внедрена и на других видах транспорта, указал он. Рассматривается возможность сбора и использования биометрических данных для идентификации граждан в МФЦ.

Очевидно, что запуск новых биометрических сервисов потребует времени и технической доработки существующие инфраструктуры. Но без этого ЕБС так и останется экспериментом ЦБ, невостребованным гражданами. Как отмечает исполнительный директор Экспобанка Василий Макушев, решить технологические вопросы гораздо проще, чем создать для людей условия, при которых они «ощущают себя уверенно и доверяют реализованному решению».

<https://www.kommersant.ru/doc/4097181?query=ржд>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; НА НАЦПРОЕКТЫ В 2020-2022 ГОДАХ ВЫДЕЛЯТ ОКОЛО СЕМИ ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Около 7 триллионов рублей будет выделено из бюджета РФ на **нацпроекты** в 2020-2022 годах, заявил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на заседании правительства.

«Бюджет должен быть направлен на достижение национальных целей развития, установленных указом президента. Мы начали внедрять проектные принципы в бюджетный процесс еще в прошлом году. Эта работа должна быть продолжена. Всего в течение трех лет на реализацию национальных проектов и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предполагается направить из федерального бюджета около 7 триллионов рублей», - сказал **Медведев**.

«В том числе поможем регионам с финансированием национальных проектов. Общий объем такой целевой поддержки в ближайшие три года составляет почти 2 триллиона 200 миллиардов рублей», - добавил он.

<https://ria.ru/20190919/1558841849.html>

ТАСС; 2019.09.19; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВНЕДРЕНИЮ «УМНОЙ» ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НАЧНУТ В НОВОСИБИРСКЕ В 2019 ГОДУ

Пилотный проект по созданию в Новосибирске интеллектуальной транспортной системы, которая нужна для оптимизации транспортных потоков, начнется в Новосибирске в 2019 году. Об этом сообщила ТАСС в рамках международного технологического форума «Технопром» вице-президент компании-разработчика системы «Ситроникс» Елена Шульгина.

«Предполагается, что вся информационная система имеет единое управление, пользователем ее является муниципалитет. Она должна повысить эффективность управления дорожным движением. Мы планируем взять в первую очередь сложные участки, которые испытывают высокую ежедневную или сезонную нагрузку - там эффект будет очень ощутимым. Реализацию пилотных проектов - участков системы - планируется начать уже в этом году», - рассказала Шульгина.

Она отметила, что система позволит учитывать в регулировании движения ежедневные и сезонные транспортные потоки. Например, интервалы работы светофоров будут меняться перед началом осени, когда люди возвращаются из отпусков и нагрузка на дороги увеличивается.

Система также нацелена на повышение безопасности движения. Так, например, специальное оборудование, установленное на пешеходном переходе, будет отслеживать движение пешеходов и в ночное время включать специальный прожектор, подсвечивающий человека на дороге, чтобы водители проезжающих машин обратили на него внимание.

Начальник департамента промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии Новосибирска Александр Люлько в своем выступлении на «Технопроме» отметил, что городские власти очень заинтересованы в сотрудничестве с компанией, и мэрия готова оказывать ей поддержку.

<https://tass.ru/sibir-news/6904077>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.20; ШАШЕЧКИ РАЗРУЛЯТ; ДОЛЮ КРУПНЕЙШИХ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ

Госдуме предложили законодательно лимитировать долю машин в регионах, подключенных к одному агрегатору. Эти и другие инициативы в среду, 18 сентября, в комитет нижней палаты парламента по транспорту направили общественное движение «Синие ведерки» и организация «Коллективная защита». Там полагают, что предложенные меры сделают поездки безопаснее и выгоднее для пассажиров.

Речь идет о введении госрегулирования рынка агрегаторов такси. Каждый регион должен определить максимальное число автомобилей, которые могут заниматься такими перевозками такси, полагают авторы обращения (текст есть в распоряжении «РГ»). По их мнению, нужно также ввести общероссийский лимит на долю такси, подключенных к одному агрегатору - не более 25 процентов на рынке конкретного субъекта. Это позволит работать там шести-семи агрегаторам сопоставимого размера, указывается в тексте письма.

Контролировать лимит авторы инициативы предлагают через создание федеральной автоматизированной информационной системы (АИС) «Такси» с реестрами машин и водителей с допуском к работе в легковом такси, а также реестром агрегаторов. Их хотят обязать передавать в эту систему детальные данные обо всех поездках.

За превышение разрешенной доли на рынке сервисы такси предлагают наказывать обратным штрафом. Если в течение календарного месяца заказы у агрегатора исполняли автомобили суммарным числом больше разрешенного, штраф должен составлять от трех до пяти процентов годовой выручки компании, настаивают авторы инициатив.

Кроме того, они считают важным предусмотреть санкции за непредоставление агрегатором данных о поездке либо за передачу в автоматизированную информационную систему «Такси» ложной информации. За каждый такой случай компания должна наказываться штрафом в 50 тысяч рублей.

Все предложенные меры позволят повысить конкуренцию на рынке, выравнять условия для всех его участников, увеличить число профессиональных водителей и сократить вероятность появления за рулем такси случайных подработчиков, отмечает президент «Коллективной защиты», член экспертного совета при Московской областной Думе Марат Аманлиев.

Самое же главное, что поездки станут безопаснее, снизятся комиссии агрегаторов для водителей и общая стоимость поездок для пассажиров, добавляет в свою очередь Петр Шкуматов, координатор «Синих ведерок». Сами агрегаторы такси готовы участвовать в обсуждении инициатив по регулированию работы сервисов.

«В той правовой неопределенности, в которой сейчас находится рынок, первоочередная задача - установить базовые правила игры, - заявил «Российской газете» гендиректор Gett Максим Жаворонков. - В частности, нужно определить механизмы оценки долей рынка и способы их регулирования. Делать это целесообразно вместе с участниками рынка: агрегаторами, перевозчиками, общественными организациями. И только после этого вводить штрафы».

В пресс-службе «Яндекс. Такси» напомнили, что для обсуждения инициатив сейчас появилась единая площадка - рабочая группа при фонде «Сколково». Ее создали по поручению вице-преьера Максима Акимова, в том числе для выработки предложений по изменению законодательства в сфере такси.

«Мы за диалог всех участников отрасли. Но в предложенных пунктах есть некоторые противоречия. Рынок такси конкурентный и может сам себя сбалансировать рыночными механизмами. Редко какие-то ограничения способствуют качественному развитию и росту», - отметил представитель «Ситимобил» Георгий Лобушкин.

Похожую точку зрения «Российской газете» высказали в Федеральной антимонопольной службе (ФАС).

«Ограничение права служб такси в подключении к агрегатору не обеспечит развитие конкуренции, но ограничит права водителей на выбор работы с агрегатором. ФАС прямо запретила это в предписании, выданном агрегаторам по результатам рассмотрения сделки «Яндекс. Такси» и Uber», - напомнил заместитель руководителя ведомства Анатолий Голомолзин.

Также оно способно привести к искусственному ограничению предложения, что может повлечь экономически необоснованный рост цен на поездки для пассажиров, добавил замглавы ФАС.

«Сейчас служба рассматривает сделку слияния двух агрегаторов - «Яндекс. Такси» и «Везет». (на эту сделку в антимонопольную службу пожаловался Gett, посчитавший, что она усилит доминирование «Яндекс. Такси» на рынке - прим. Ред.). По итогам будет принято решение, обеспечивающее защиту и развитие конкуренции рынка такси», - сообщил Анатолий Голомолзин.

Агрегаторы такси сами не оказывают услуги перевозки пассажиров. Они обеспечивают организацию поездок на такси с помощью цифровых платформ. Непосредственно перевозчиками выступают партнеры агрегаторов - таксопарки, диспетчерские службы, водители.

Технологии заметно изменили рынок такси. Таксопарки сдали позиции и попали под контроль IT-компаний. Большинство традиционных диспетчерских подключились к платформам агрегаторов, внедрили собственные цифровые платформы либо вообще ушли с рынка. В любом случае традиционное такси больше не имеет влияния.

По данным исследования Discovery Research Group, за первые шесть месяцев 2019 года российский рынок агрегаторов такси показал стремительный рост. Сейчас его объем оценивается более чем в 174, 2 миллиарда рублей, притом что за весь 2018 год он составил 290,5 миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2019/09/19/doliu-krupnejshih-agregatorov-taksi-predlozhili-ogranichit.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ОЛЬГА ЖУРМАН; 2019.09.20; ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ВОДЯТ; В РЕГИОНАХ ВВОДЯТ ЗАПРЕТ ДЛЯ ГАСТАРБАЙТЕРОВ НА РАБОТУ ВОДИТЕЛЯМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В Приморском крае введен запрет для гастарбайтеров на работу водителями городских и пригородных автобусов, трамваев, троллейбусов и даже такси.

Распоряжение губернатора об этом вступает в силу с 2020 года. Цель - предоставить приоритет в трудоустройстве российским гражданам. Такие решения ранее принимали и в других регионах. Как пояснили «Российской газете» в Минтрансе России, в федеральном законодательстве нет ограничений на работу мигрантов с патентами на транспорте. Но у регионов есть право «ежегодно с учетом особенностей рынка труда устанавливать запрет на привлечение иностранных граждан, работающих по отдельным видам деятельности».

И делается это не только ради сохранения рабочих мест для местных жителей, но и ради безопасности пассажиров. Во-первых, никто не знает, как и на каких условиях иностранец получал права на родине. Во-вторых, подготовка водителей в разных странах сильно отличается. Как и правила дорожного движения. Так почему водитель, которого неизвестно чему учили, не знающий особенностей наших правил, может перевозить пассажиров, зарабатывая на этом деньги?

В-третьих, в России водительское удостоверение действует 10 лет. Но в некоторых странах права выдаются бессрочно. То есть водителю и в голову не приходит обменивать свое удостоверение, а значит, и проходить медкомиссию.

В результате у нас регулярно растет число аварий с участием водителей-иностранцев. По данным ГИБДД, за восемь месяцев этого года по вине водителей - граждан СНГ произошло более трех тысяч ДТП. Это на 5,8 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. В них погибли 304 человека. Тут наметилось снижение на 5 процентов. Ранения получили 4332 человека. Количество пострадавших выросло на 10,5 процента. А по вине граждан других государств количество аварий за восемь месяцев выросло на 3 процента и составило 3600 ДТП. В них погибли 360 человек. Ранения получили 5076 человек, что на 5,8 процента больше, чем в прошлом году. Смертельных случаев стало меньше.

Между тем ни в одной из стран Европы нельзя работать водителем с иностранными правами. Сначала надо пройти обучение и получить водительское удостоверение именно той страны, в которой собираешься перевозить грузы или пассажиров. К такой практике стремится и Россия.

МВД подготовило поправки в закон о безопасности дорожного движения. Когда их примут, обмен иностранных водительских удостоверений почти всех категорий, в том числе и дающих право рулить автобусом, будет производиться после прохождения профессионального обучения и сдачи экзаменов. Только для категории «В», которой пользуются таксисты, ничего не поменяется. А значит, строго по закону продолжать работать в такси смогут иностранцы из стран, где русский язык признан государственным с непонятными нам иностранными правами. Хотя в наше время такси - такой же опасный транспорт, как и автобусы.

Волнуются за безопасность пассажиров и во Владивостоке. Весь общественный транспорт здесь уже давно отдан на откуп частному бизнесу, которому выгоднее нанимать мигрантов. «Поведение сидящих за рулем безобразное, часто с телефоном в руках. Они

подолгу стоят на остановках, ждут пассажиров, потом устраивают гонки на дорогах. С великим трудом их отучили курить во время работы», - говорит глава краевого консультационного центра по вопросам миграции и межэтнических отношений Сергей Пушкарев.

Несколько лет назад мэрия создала муниципальную автотранспортную компанию, но погоды она на рынке пассажирских перевозок не делает.

«Труд водителя общественного транспорта обесценен, потому что иностранцы соглашаются работать за 30 тысяч, зная, что обязательно доберут остальное в дороге», - поясняет Сергей Пушкарев.

«Добор в дороге» - это про систему оплаты проезда. Что только не придумывали во Владивостоке, но система расчета безналичным способом не приживается. Так до сих пор пассажиры и платят при выходе наличными водителям. По мнению Пушкарева, отношение водителей-иностранцев к себе и своему труду развратило и их работодателей, которые экономят большие деньги на зарплате, налогах, соцпакете.

К слову, как сообщили в департаменте по координации правоохранительной деятельности местной администрации, с нового года работу потеряют примерно 300 иностранцев, получивших ранее патент на работу в Приморском крае.

Попытка обязать иностранных граждан для получения патента на работу водителем общественного транспорта обменять национальные водительские удостоверения на российские путем сдачи экзамена имела относительный успех. Вроде экзамен в ГИБДД Приморья сдают единицы, а российские права имеют почти все иностранцы-водители. Так что это следовало бы учесть авторам поправок в закон о безопасности дорожного движения. И сразу продумать, как закрыть возможность «левого» обмена прав.

Эксперты указывают и на другие особенности законодательства. «По закону лица, осуществляющие коммерческие перевозки, то есть работающие по найму, должны иметь российское национальное водительское удостоверение за исключением граждан тех стран, где русский язык признан вторым государственным языком», - напоминает президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.

Под исключение подпадают только граждане Киргизии. При этом закон не говорит о том, права какой категории должны быть у этих граждан. «На мой взгляд, здесь пробел законодательства», - отмечает эксперт.

И напоминает о нормах, которые просто не контролируют. Есть Женевская конвенция по безопасности на транспорте, продолжает Свешников, где установлены общие требования. Например, водитель автобусов должен быть не моложе 21 года.

Впрочем, возраст, как и страну прибытия, у водителя-мигранта не так уж легко установить. «Как в процессе проверки сотрудник ДПС может определить гражданство, если в установленном законодательством списке документов, которые водитель обязан предъявлять, отсутствует паспорт?» - говорит Свешников.

К тому же сложно действует система межведомственного взаимодействия. Если нужно проверить водительское удостоверение, не было ли оно аннулировано или незаконно приобретено, запрос на подтверждение занимает от 30 дней.

Есть проблемы и в самой системе подготовки водителей. «Сейчас серьезно обсуждается вопрос о том, чтобы вернуться к старой советской практике, когда велась отдельная подготовка водителей для личных автомобилей и водителей-профессионалов, которые будут осуществлять коммерческие перевозки. Если человек получал права для управления личным автомобилем, ставился штампик «без права найма», и никаких проблем не возникало», - говорит Свешников.

Кроме того, сейчас для всех водителей действуют одинаковые программы обучения. В результате для водителей личных автомобилей какие-то навыки и знания избыточны, а для водителей автобусов недостаточны, отмечает собеседник «РГ».

Безусловно, одними запретами проблему радикально не решишь. И, как говорят эксперты, пора заняться серьезной корректировкой законодательства.

А пока - запреты, вынужденные, но и приносящие новые проблемы. А кто возить будет?

В соцсетях приморцы уже откликнулись этим же вопросом на решение краевой администрации:

«Иностранцы водители - это, конечно, ужас, с их остановками по 10 минут, постоянным отвлечением на телефон и медленной ездой, однако если не они, то кто? У перевозчиков далеко не лучшие условия труда и мало кто согласится на эту работу».

«Где они 1 января столько русских водителей найдут, готовых на ушатанных машинах работать по 16 часов в сутки, спать в гаражах и получать за это 30 000 рублей?»

Пример Приморья не единственный. Подобный запрет на работу иностранцев водителями на общественный транспорт глава Приморья Олег Кожемяко ввел в Сахалинской области, когда был там губернатором. В 2016 года в Сахалинской области запретили принимать по патентам иностранных граждан для работы на автобусном транспорте и такси. Этот запрет действует до сих пор.

Мигрантам запретили работать в сфере, связанной с перевозкой пассажиров в Республике Алтай, в Забайкальском крае.

После нескольких громких аварий на дорогах в Тверской области с января 2016 года в регионе принят перечень видов работ, на которые нельзя нанимать иностранных граждан. В него входят все виды перевозок, как грузовые, так и пассажирские.

С этого года и в Челябинской области мигрантам нельзя будет устроиться водителями городских, пригородных и междугородних автобусов и маршруток, а также на такси и арендованных легковых автомобилей.

В Новосибирской области деятельность мигрантов ограничивали постановлениями губернатора в 2016 и 2017 годах. Иностранцам запрещали водить автобусы и такси. Губернатор Владимир Городецкий объяснял эти меры интересами «национальной безопасности»: «Мы должны быть уверены, какого качества специалисты поступают на наш внутренний рынок труда, это и метод реализации проблем национальной безопасности. Мы с уважением относимся к мигрантам, которые работают, пополняют наш трудовой ресурс, но иметь, например, водительские права в Таджикистане, по степям ездить и в мегаполисе - тут, согласитесь, есть разница, есть риск».

При этом противники губернатора обвиняли его в популизме, так как экономические последствия таких шагов якобы не были просчитаны.

Просуществовав два года, запреты канули в небытие - как уточнили «РГ» в министерстве труда и социального развития Новосибирской области, в 2018 и 2019 году подобные постановления глава региона Андрей Травников не принимал.

Кстати, в марте этого года глава Якутии Айсен Николаев подписал указ, который расширил список отраслей, куда нельзя принимать на работу мигрантов. Среди видов экономической деятельности, к которым нельзя привлекать иностранных граждан, работающих по трудовым патентам, перечислены, в частности, строительство, перевозки пассажиров на общественном транспорте и такси, грузовые перевозки.

<https://rg.ru/2019/09/19/reg-dfo/v-regionah-migrantam-zapretiat-rabotat-voditeliami-obshchestvennogo-transporta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ПРОКОПЬЕВ; 2019.09.20; ЦЕЛЬ И СРЕДСТВА; К ПРЕДСТОЯЩЕМУ МОЛОДЕЖНОМУ ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ХОККЕЮ В НОВОСИБИРСКЕ ОБНОВЯТ ПАРК ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

В Новосибирске приступают к модернизации городского общественного транспорта. Как сообщили в департаменте транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии, в ближайшие шесть лет запланировано приобрести 300 автобусов (по 50 ежегодно), а также

124 троллейбуса с увеличенным автономным ходом. С 2021 года муниципалитет будет закупать еще и трамваи - по десять ежегодно, всего 50 вагонов. А 60 находящихся в эксплуатации трамваев модернизируют (по десять в год).

Декларируемая властями стоимость нового дизельного автобуса составляет около 8,4 миллиона рублей, газомоторного автобуса - 9,1 миллиона, троллейбуса - 20 миллионов, трамвая - 28 миллионов рублей. Таким образом, всего на покупку подвижного состава потребуется около 6,4 миллиарда рублей. Правда, как уточняют в мэрии, цены указаны без учета субсидий производителям техники, на которые рассчитывает муниципалитет.

Средний износ новосибирских троллейбусов достиг 91 процента, трамваев - 81, автобусов - 80 процентов. Между тем средств на обновление парка у убыточных муниципальных предприятий нет. По данным мэрии Новосибирска, в 2018 году расходы МУП «Горэлектротранспорт» (троллейбусы и трамваи) превысили доходы на 445 миллионов рублей, ПАТП-4 (автобусы) - на 280 миллионов.

Однако откладывать решение проблемы уже нельзя. Тем более, что в 2023 году Новосибирске пройдет молодежный чемпионат мира по хоккею, и транспортная инфраструктура города должна быть готова к приему участников и гостей. О намерении новосибирских властей капитально обновить городской общественный транспорт к предстоящему чемпионату «РГ» писала в феврале этого года (выпуск «Экономика Сибири» за 28.02.2019). Тогда один из государственных банков вел переговоры с губернатором Новосибирской области о лизинговой программе, которая позволила бы за несколько лет приобрести свыше 500 единиц подвижного состава пассажирского транспорта. Сейчас сообщается о том, что мэрия Новосибирска заручилась финансовой поддержкой областных властей и в правительство региона направлены предложения о включении в проект бюджета Новосибирской области на 2020 год средств для предоставления муниципалитету субсидий на обновление парка городского пассажирского транспорта. Региональные и городские власти должны договориться о том, как мэрия будет приобретать автобусы, троллейбусы и трамваи - на кредиты или в лизинг. Между тем условия финансирования наверняка будут льготными. Новосибирск вошел в число десяти российских городов, которые примут участие в программе модернизации общественного транспорта. Корпорация «ВЭБ. РФ» планирует получить на эти цели 340 миллиардов рублей из средств Фонда национального благосостояния. Осталось получить одобрение федерального правительства.

Кроме того, есть федеральные программы поддержки производителей подвижного состава наземного электрического транспорта и газомоторной техники.

Плюс ко всему новосибирские власти намерены рассмотреть возможность приобретения нового состава для метрополитена. Но, как пояснили в департаменте транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии, этот вопрос будет обсужден ближе к открытию станции метро «Спортивная», строительство которой только началось.

Прямая речь

Анатолий Локоть, мэр Новосибирска:

- В основу программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирска до 2030 года заложен приоритет развития общественного транспорта. Наша задача - вернуть новосибирцев на общественный транспорт. Это общемировая тенденция. Без этого мы не справимся с пробками, не успеем за стремительным увеличением количества автомобилей. Поэтому общественный транспорт для нас - в приоритете. Нужно создавать условия, чтобы новосибирцы им пользовались. Цель программы - увеличить долю поездок на общественном транспорте до 50 процентов. Сейчас этот показатель составляет около 43 процентов. Необходимо сформировать транспортную структуру так, чтобы метро, маршруты трамваев, троллейбусов и городской электрички состыковывались через транспортные узлы и дополняли друг друга.

<https://rg.ru/2019/09/19/reg-sibfo/v-novosibirsk-obnoviat-park-gorodskogo-passazhirskogo-transporta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.09.20; КУДА ОНИ КАТЯТСЯ; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РГ» УЗНАЛИ, КАК УКРОЩАЮТ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЧИКОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ

На улицы выехал кошмар

Текст: Диана Ковалева

Во Франции электросамокаты и их собратья по классу «личных моторизированных средств передвижения» (ЛМСП) - моноколеса, гироподы и хOVERборды - стали настоящим кошмаром как для пешеходов, так и для водителей авто. Если верить данным газеты Le Parisien, с 2013 по 2018 год было зафиксировано более 1300 аварий с участием владельцев электросамокатов. А в июне в Париже произошла первая авария с участием электросамоката, которая закончилась гибелью его владельца - 25-летний юноша столкнулся с грузовиком, не уступив ему дорогу. Все дело в том, что для собственников нет четко прописанных правил, их средства передвижения не попадают ни под какие определения, и, что самое интересное, в их случае незнание закона действительно освобождает от ответственности, потому что закона-то никакого и нет. Так что французские власти решили положить конец такой анархии и с сентября утвердили новый свод правил для владельцев ЛМСП.

Во-первых, они ввели само понятие ЛМСП, которое определяется как «транспортное средство без сиденья, оснащенное нетепловым двигателем, предназначенное для передвижения одного человека и без каких-либо специальных приспособлений для перевозки грузов, с максимальной скоростью строго выше 6 км/ч и ниже 25 км/ч. Однако ЛМСП может иметь сиденье, если транспортное средство имеет гироскопическую систему стабилизации. Снаряжение, предназначенное исключительно для людей с ограниченной мобильностью, не попадает в эту категорию». Во-вторых, появились следующие ограничения: ездить на ЛМСП можно только с 8 лет; детям до 12 лет обязательно надевать шлем; лимит скорости составляет 25 км/ч; по тротуару ездить запрещено, можно только вести устройство руками рядом, не включая мотор; нельзя перевозить пассажиров; нельзя ездить в наушниках или с каким другим прибором в ушах, способным издавать звук; ночью или днем в условиях плохой видимости обязательно носить светоотражающую одежду, а также обязательно иметь на своем ЛМСП гудок, передние и задние фары. Что касается «парковки» на тротуаре, то здесь власти предпочли предоставить мэриям самим принимать какие-то конкретные ограничения, постановив, что нельзя оставлять ЛМСП в местах, где они будут мешать движению пешеходов.

Теперь владельцам всей этой техники в населенных пунктах новые правила разрешают передвигаться только по велосипедным дорожкам или автомобильным дорогам, где максимальная разрешенная скорость не превышает 50 км/ч. При этом, если водитель ЛМСП все же осмелится выехать на тротуар, ему грозит штраф в размере 135 евро. А за превышение скорости оштрафуют аж на 1500 евро.

Самокат уйдет в откат?

Текст: Екатерина Забродина

В Германии электросамокаты «легализовали» совсем недавно - в июне, а до этого прогрессивный, по современным меркам, вид транспорта находился в стране под запретом. Педантичные немцы расписали строгие правила. Гонять по тротуарам категорически запрещено. Можно перемещаться исключительно по велодорожкам, ну а если таковых нет - то выезжать на проезжую часть. Недавно в министерстве транспорта предложили открыть для электроскутеров выделенные под общественный транспорт полосы: согласно законопроекту, эта привилегия может распространиться также на легковые автомобили, перевозящие не менее трех пассажиров, и на мотоциклы с

прицепами. Однако говорить о революции на немецких дорогах пока рано: спорная инициатива на стадии обсуждения.

Предельная скорость для электросамокатов в городской черте - не более 20 километров в час. Законодатели поговаривали и о том, чтобы ввести для «шоферов» специальные права, но до этого пока не дошло. Правда, глава Берлинского союза лиц с ограниченными возможностями Доминик Петер потребовал в обязательном порядке отправлять владельцев электроскутеров на курсы вождения. Из-за того, что они проносятся на большой скорости мимо людей на колясках, те «стали чувствовать себя в городе гораздо менее защищенными». Как следует из сводок ДТП, ограничения для езды на электросамокатах постоянно нарушаются. Особенно немецкие стражи порядка обеспокоены тем, что владельцы скутеров с мотором не считают для себя зазорным употреблять спиртное. На горизонте для них уже маячит «сухой закон» в виде нулевого промилле. В начале августа немецкие СМИ обсуждали казус, когда сразу восемь полицейских в Эрфурте пострадали при попытке остановить пьяного на электросамокате. Не успел этот вид транспорта освоиться на просторах ФРГ, как в стране стали раздаваться призывы к его полному запрету. Портал Spiegel Online цитирует главу Федеральной ассоциации касс медицинского страхования Андреаса Гассена, который убежден в том, что без такого запрета не избежать травм и даже летальных исходов: «Сбылись худшие опасения. Везде, где курсируют эти агрегаты, у нас вырос поток травм - начиная со сложных переломов рук и ног и заканчивая черепно-мозговыми травмами и даже гибелью людей. С медицинской точки зрения разрешать электроскутеры в Германии было безответственным шагом». Впрочем, Гассену оппонирует Зигфрид Броккман из Единой ассоциации страховщиков. Как отмечает эксперт, велосипедисты тоже попадают в аварию, но никому не приходит в голову запрещать велосипеды. Пока же министр экономики Петер Альтмайер заявил о том, что правила использования электросамокатов в ФРГ следует еще больше ужесточить.

За выхлоп штрафуют по-крупному

Текст: Юрий Когалов

В Испании пока не существует принятых на государственном уровне правил пользования электросамокатами. Однако еще в 2016 году Главное управление дорожного движения выпустило инструкцию, согласно которой все «индивидуальные средства передвижения», разрушающие традиционное разделение людей на пешеходов и водителей, разделяются на четыре условные категории. К первой относятся детские электросамокаты и другие устройства с электроприводом, скорость которых не превышает 6 км/ч. Во вторую включены сегвеи, моноколеса и электросамокаты, разгоняющиеся до 25 км/ч. В третью входят различные виды велосипедов, как с электромотором, так и без него. И, наконец, четвертую составляют транспортные средства с максимальной скоростью до 45 км/ч. Для управления последними требуются права категории АМ (получить их можно с 15 лет, сдав экзамен на управление мопедом с двигателем до 50 кубических см).

Собственно, «индивидуальными транспортными средствами» являются те, что входят во вторую категорию. Согласно инструкции, пользоваться ими можно на велодорожках и улицах, где скорость движения транспорта ограничена 30 км в час (в Мадриде это около 85 процентов всех улиц). Впрочем, там же говорится, что регулирование данного вопроса ложится на плечи мэров городов и их советников, именно они должны решать, где разрешено ездить на электросамокатах, а где нет. Пока собственные правила разработало руководство только трех самых крупных городов Испании: Мадрида, Барселоны и Валенсии. Во всех трех владельцы электросамокатов должны носить шлемы и всегда уступать дорогу другим участникам движения, в первую очередь пешеходам. В Главном управлении дорожного движения также намерены сделать светоотражающий жилет обязательной частью экипировки.

В Барселоне с 2017 года разрешено передвигаться на электросамокатах только по велодорожкам или по проезжей части пешеходных улиц (хотя звучит парадоксально, имеется в виду центральная часть, где при необходимости может проехать автомобиль). При этом в Барселоне запрещено парковать такие транспортные средства на тротуаре, чтобы не мешать пешеходам, привязывать их к деревьям, светофорам, скамейкам. Власти города оставили лишь одну возможность для этого - места для мотоциклов и велосипедов. В Валенсии правила пользования электросамокатами приняли менее года назад. Владельцам устройств весом менее 25 кг и с максимальной скоростью 20 км/ч разрешили пользоваться тротуарами, но не разгоняясь быстрее 10 км/ч. А вот на электросамокатах большего размера по многим тротуарам и в пешеходных зонах уже не проехать. Что касается парковки, то для этого предназначены велосипедные стойки, а если их не обнаружится в пределах 50 метров, то привязать электросамокат можно к предметам уличной мебели (но не к деревьям) на срок до 72 часов.

А в Мадриде водителям электросамокатов запрещено слушать музыку в наушниках во время движения, пользоваться устройством в пьяном виде. Любителей «употреблять за рулем» карают штрафом: 500 евро, если уровень алкоголя в выдыхаемом воздухе превышает 0,26 мг на литр, и 1000 евро, если «выхлоп» свыше 0,50 мг. На сегодня штраф в 1000 евро был выписан лишь дважды. А вот как наказывать виновников смертельных аварий с участием электросамокатов, до сих пор не ясно. Вердикт по первому делу пока не вынесен. ДТП произошло 13 августа 2018 года, когда молодой человек, управлявший электросамокатом, налетел на 90-летнюю женщину, которая от столкновения упала на землю и ударилась головой. Через несколько часов она скончалась в больнице. Полиция завела дело о причинении смерти по неосторожности, поскольку самокат двигался со скоростью менее 10 км в час, а управлявший им молодой человек в момент столкновения говорил по телефону.

В итоге совершенное им преступление было признано прокуратурой относительно легким, в наказание за которое, по Уголовному кодексу, предусмотрен штраф. А все потому, что электросамокаты формально не являются транспортными средствами.

Между тем

А вот в Японии электрические самокаты, сегвеи, гироскутеры или моноколеса пока не завоевали своего места под солнцем. Все они не отнесены к какой-либо из категорий эксплуатируемого на японских улицах транспорта. На территории островного государства, по сути, запрещено свободно передвигаться на электросамокатах и других новомодных девайсах. Так что Японию можно с уверенностью назвать велосипедной страной.

Подготовил Александр Ленин

Предъявите ваши права

Текст: Нива Миракян (Рим)

В июле 2019 года на Апеннинах был принят экспериментальный нормативный акт, регулирующий использование электросамокатов, сегвеев, моноколес и хOVERбордов.

До его появления законодательный статус электротранспорта был довольно двусмысленным - все, что имело 2-3 колеса и развивало скорость выше 6 км/ч, за исключением велосипедов, детского транспорта и транспорта для инвалидов, по умолчанию было принято относить к мопедам или мотоциклам. А это означало, что владельцы этих транспортных средств должны были не только повесить на них номерной знак, но и обязательно приобрести дорогую страховку. В противном случае они могли нарваться на штраф от 1200 до 1500 евро. Благодаря одобренному декрету «микромобильность», разработанному итальянским **министерством транспорта** и инфраструктуры, больше серых пятен в этом вопросе практически не осталось.

По новым правилам, использовать скутеры можно на проезжей части, но их скорость не должна превышать 30 км/ч. , а в людных районах и пешеходных зонах - 6 км/ч. Владельцы

самокатов также получили возможность передвигаться по специальным велосипедным дорожкам со скоростью от 6 до 20 км/ч. Законом не допускается движение по тротуарам, а также по улицам, оснащенным трамвайными рельсами.

Управлять мини-транспортным средством могут как совершеннолетние, так и несовершеннолетние, имеющие водительское удостоверение категории АМ, которое выдается лицам от 14 лет для управления ТС, развивающим скорость, не превышающую 45 км/ч. Но демократичный жест сопровождается введением целого ряда серьезных ограничений. В частности, на вышеуказанных «ускорителях движения» запрещается перевозить людей и грузы, осуществлять любой тип буксировки, а также совершать резкое маневрирование и делать акробатические трюки.

Несмотря на то, что многие итальянцы восприняли правила «на ура», решение о том, воплотят ли их в жизнь, будет возложено целиком и полностью на мэров итальянских городов. Через два года они доложат в **министерство транспорта** о том, как работает новый закон.

Первой на нововведения отреагировала «северная столица» Италии, Милан. Городские власти, начавшие тестировать закон в июле, подошли к этому весьма серьезно. За первые полтора месяца за нарушение правил езды на электросамокатах были выписаны десятки штрафов в размере 99 евро. Кроме того, мэрия города, во многом себе в ущерб, волевым решением ввела запрет на деятельность компаний, предоставляющих в прокат электросамокаты.

Шлемы прописали в законе

Текст: Иван Карташов (Бразилиа)

В последние годы электросамокаты как новый вид городского транспорта получили широкую популярность в Бразилии. Но поскольку с ростом их численности пропорционально выросло и число происшествий с участием скутеров, местные власти серьезно задумались над необходимостью регулировать их использование.

Сам климат в Бразилии способствует росту популярности нового вида городского транспорта. В стране с огромной скоростью растет рынок аренды электросамокатов. На арендованных самокатах теперь можно покататься не только в городах-миллионниках, но и в некоторых бразильских райцентрах.

Достаточно скачать на свой смартфон приложение, зарегистрироваться в нем и положить на свой электронный кошелек денег, для чего даже не обязательно иметь банковскую карту. Пополнить счет можно в некоторых газетных киосках. Местоположение самоката проще всего найти на карте, где отражается и уровень заряда его батареи. Стоимость поездки в пересчете на российскую валюту обойдется в 8 рублей за каждую минуту.

Однако рост популярности нового вида транспорта привел к всплеску происшествий с их участием. Точной статистики в масштабах всей страны пока нет, но с начала года в одну только больницу города Белу-Оризонти на востоке Бразилии с травмами, полученными в результате инцидентов с электросамокатами, поступило более 100 человек. А в начале сентября в том же городе произошел первый в стране смертельный случай. 43-летний мужчина умер, ударившись головой о бордюр, после падения с самоката.

Эта новость вновь спровоцировала общественное обсуждение вопроса о регулировании нового вида городского транспорта. Однако, согласно бразильскому законодательству, эта тема находится в ведении местных муниципалитетов.

В Сан-Паулу, например, в августе вступил в силу закон, вносящий ряд ограничений на использование электросамокатов. Брать их в аренду теперь разрешено только совершеннолетним. Передвигаться можно со скоростью не быстрее 20 километров в час по велодорожкам и автодорогам со скоростным ограничением до 40 километров в час. На самокате запрещено ездить вдвоем, а также перевозить животных и какие бы то ни было грузы. Кроме того, компании, предоставляющие услугу аренды самокатов, должны будут

оборудовать специальные места для их стоянки. Похожие ограничения с июля действуют и в Рио-де-Жанейро.

В обоих городах особняком стоит вопрос об использовании защитных шлемов. Если жителям Рио пока только рекомендуется надевать их во время поездок, то в Сан-Паулу закон изначально обязывал владельцев самокатов снабжать ими своих клиентов. Правда, после того, как законодателям напомнили, что большая часть шлемов может быть украдена в первые же сутки, этот пункт было решено проработать более досконально.

<https://rg.ru/2019/09/19/kak-reguliruiut-ispolzovanie-elektrosamokatov-v-raznyh-stranah.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.20; МОСТЫ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ; О ПЛАНАХ СТРОИТЕЛЬСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ В РОССИИ

Мосты играют огромную роль в жизни россиян, ведь по территории нашей страны протекает более 2,8 млн рек общей протяженностью 12,4 млн км. Но мостовые сооружения – это не только переправы через водные преграды. Они способствуют транспортной доступности и социально-экономическому развитию многих уголков России, отрезанных водными артериями от сети дорог общего пользования. Путепроводы разводят в разные уровни автомобильные и железные дороги в местах их пересечения, что избавляет автотранспорт от простоев у переездов, делает передвижение по дорогам более безопасным.

Большие и маленькие

По данным Росстата, на автодорогах страны насчитывается более 42 тыс. мостов и путепроводов (согласно другим источникам эта цифра больше). Их общая протяженность – 2,1 млн пог. м. Плюс 30,5 тыс. мостовых сооружений на железных дорогах. Однако эти цифры только кажутся внушительными. О нехватке мостов в России говорит наличие на ее территории 4 тыс. переправ через водные преграды, действующих там, где можно построить капитальные сооружения, а также значительный перепробег, который приходится делать автомобилям, вызванный необходимостью ехать в объезд из-за отсутствия мостов. Получается, что на 2,8 млн рек в России приходится только 72,5 тыс. мостов через них, включая железнодорожные. К примеру, в США на четверть миллиона рек приходится 600 тыс. мостовых сооружений.

Тем не менее отставание мостостроения в России от развитых стран нельзя назвать невосполнимым. В настоящее время идет целенаправленное развитие инфраструктуры, в том числе на уровне регионов. Ведется строительство новых мостовых сооружений, финансируемых из федерального и региональных бюджетов с привлечением частных инвестиций. А российская школа мостостроения по-прежнему считается одной из самых сильных в мире.

Пример тому – не только поистине грандиозные проекты, аккумулировавшие самые передовые инженерные решения, – искусственные сооружения, построенные к началу проведения масштабных мероприятий. О них и об уникальном строительстве мостового перехода через Керченский пролив наша газета писала не раз. Сейчас поговорим о других объектах, значимых в социально-экономическом плане и для субъектов РФ, и для страны в целом.

Вместо парома – мост

Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года на федеральных дорогах России к концу этого срока намечено построить и реконструировать 32 мостовых сооружения, создать 21 двухуровневый переезд на пересечениях железных дорог с федеральными трассами. В первую очередь речь идет о таких масштабных проектах, как строительство нового, самого северного автомобильного моста через реку Енисей в Красноярском крае.

Постоянную переправу, которая заменит паром, планируется построить в районе поселка Высокогорский неподалеку от города Лесосибирск.

Помимо самого моста, длина которого составит около 1196 пог. м, транспортный переход включает также автодорожные подходы к нему. Необходимо будет построить обход поселка Высокогорский и реконструировать автодороги Енисейск – Высокогорский и Епишино – Северо–Енисейск.

Проект строительства нового моста через Енисей в Красноярском крае был представлен еще в 2016 году. По тогдашним оценкам на его реализацию необходимо 8,5 млрд руб. Прорабатывается возможность возведения мостового сооружения по схеме государственно–частного парт-

нерства. Новая переправа даст импульс развитию нескольких отраслей промышленности, поскольку появится автодорожное сообщение с Северо–Енисейским, Мотыгинским районами и северной частью Енисейского района в течение всего года.

Сооружение должно стать первым крупным инфраструктурным объектом в реализации комплексного инвестиционного проекта Ангаро–Енисейского кластера, направленного на модернизацию и создание новой инфраструктуры, объектов промышленности и рабочих мест в Приангарье. Проект предполагает развитие Енисейского, Мотыгинского, Северо–Енисейского и Саянского районов Красноярского края. Здесь расположены месторождения золота, сурьмы, бокситов, цинка, кобальта и других металлов, а также богатые лесные ресурсы. Но они находятся на слабо освоенных территориях с неразвитой инфраструктурой, где проживают 50 тыс. человек.

Новый путепровод, включенный в **комплексный план**, уже построен у станции Мга Ленинградской области. Сооружение возведено в составе автодороги А–120 «Санкт–Петербургское южное полукольцо» в 80 м южнее существовавшего и пересекает шесть железнодорожных путей. Длина пролетного строения составляет 164 м, ширина – 19,54 м, протяженность участка реконструкции вместе с подходами – 1,85 км. Двухполосная автодорога относится ко II технической категории.

В рамках проекта построены четыре съезда, возведена одна транспортная развязка. Для обеспечения безопасности участников движения дорожники смонтировали 4398 м линий наружного освещения, 7186 м барьерного ограждения и 552 м – осевого. Для удобства местных жителей установлен автопавильон, сделана остановочная площадка для общественного транспорта.

Ввод в эксплуатацию данного объекта позволит снять все ограничения движения грузового транспорта на участке Санкт–Петербургского южного полукольца в районе железнодорожной станции Мга в Ленобласти, обеспечит беспрепятственный транзит грузов по трассе, соединяющей федеральные автодороги А–180 «Нарва», М–10 «Россия», Р–23 Санкт–Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией, Р–21 «Кола», в обход Санкт–Петербурга, будет способствовать бесперебойному транспортному сообщению грузового и легкового транспорта между населенными пунктами Ленинградской области.

Берег левый – берег правый

В Дагестане на федеральной трассе Р–217 «Кавказ» завершили реконструкцию моста через реку Рубас. Объект, включенный в **комплексный план**, состоит из двух пролетов длиной 24 м, его общая протяженность – 54 м. При реконструкции в поперечном сечении пролетного строения возведены 17 балок, на ригелях опор устроены подферменники и антисейсмические упоры, укреплены обочины и обустроены лестничные сходы. Также устроен водоотвод с проезжей части с последующим выходом в очистные сооружения.

Федеральные дорожники заменили балки и опоры пролетного строения, уложили выравнивающий слой и гидроизоляцию, заменили мостовое полотно. Параметры участка дороги, на котором расположен мост с подходами, доведены до нормативов категории ЮБ. Таким образом, здесь обеспечено безопасное и комфортное движение автомобилей по

двум полосам в обе стороны с разделением встречных потоков бетонным осевым ограждением. Для обеспечения шероховатости и прочности дорожного полотна верхний слой дорожного покрытия выполнен из щебеночно–мастичного асфальтобетона.

После завершения строительно–монтажных работ произведено обустройство участка дороги. Так, установлены 36 дорожных знаков, свыше 4 км металлического барьерного и 351 пог. м перильного ограждения, 2,7 км железобетонного парапетного ограждения типа «Нью–Джерси» в необходимых местах. Также для удобства жителей близлежащих сел Рубас и Аглоби на мостовом переходе устроены тротуары, а для безопасного движения в темное время суток – электроосвещение.

В Астраханской области, на трассе Р–215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, капитально отремонтируют мосты через реки Хурдун и Бертюль. Капремонт 11–пролетного моста через реку Бертюль протяженностью 190 пог. м позволит привести габариты проезжей части к нормативу, отвечающему требованиям II технической категории, к которой относится этот участок трассы Р–215.

Второе искусственное сооружение длиной 116 пог. м состоит из пяти пролетов и расположено на магистральной транспортно–пешеходной улице районного значения в с. Икрыное, поэтому переустройство мостового полотна позволит не только повысить транспортно–эксплуатационное состояние сооружения, но и привести в порядок пешеходную зону. Так, на мостах будут установлены новые барьерное и перильное ограждения, выполнено устройство деформационных швов, заменены балки пролетного строения, опорные части, подферменные площадки. После ремонта заменят и мостовое полотно с устройством гидроизоляционного слоя в конструкции дорожной одежды, верхний слой покрытия выполнят из прочного асфальтобетона.

В настоящее время завершаются конкурсные процедуры по выбору подрядных организаций на выполнение указанных работ. Планируется, что оба объекта капитально отремонтируют в 2020–2021 годах.

В Северной Осетии проведут реконструкцию моста через реку Ардон. К работам на объекте, расположенном на 33–м км автодороги А–162 Владикавказ – Алагир, приступят в ближайшее время. Проектом предусмотрено строительство четырехполосного мостового перехода общей протяженностью 1,5 км с одной транспортной развязкой. Длина нового моста составит почти 200 м, ширина проезжей части – 20 м. Старый мост, который не справляется с современными транспортными нагрузками, после завершения работ в ноябре 2021 года станет пешеходным.

Для безопасности автомобилистов установят почти 4 км барьерного ограждения, в том числе и по оси дороги, а также освещение по всему мосту. Дорожники нанесут разметку термопластиком и поставят сигнальные столбики. Для удобства пассажиров рядом с г. Алагир установят две автобусные остановки, вблизи жилой застройки – шумозащитные экраны. Сохранение чистоты реки Ардон обеспечат очистные сооружения.

Путепровод над Транссибом

Совсем недавно завершился капитальный ремонт моста через реку Черная в Курганской области, на трассе Р–254 «Иртыш». В ходе работ, которые велись с мая 2018 года, были заменены сваи и опоры, смонтированы 32 балки пролетного строения, установлены перильное и барьерное ограждения, укреплены обочины и обустроены лестничные сходы. Отремонтированы и подходы к мосту, сопряжения моста с насыпью автодороги. Уложен выравнивающий слой и гидроизоляция, заменено мостовое полотно. Для обеспечения прочности дорожной одежды уложили двухслойное основание и покрытие. Верхний слой дорожного полотна выполнен из износостойчивого щебеночно–мастичного асфальтобетона. Кроме того, на участке капремонта специалисты устроили водоотвод с проезжей части с последующим выходом в очистные сооружения, установили новые дорожные знаки и нанесли дорожную разметку из термопластика со стеклошариками.

Досрочно завершён капремонт путепровода на трассе М–2 «Крым» в Орловской области. В ходе капремонта выполнены работы по усилению опор, замене балок пролетных строений, устройству водоотвода, деформационных швов, гидроизоляции проезжей части. Для укладки верхнего слоя дорожного покрытия специалисты использовали высокопрочный ЩМА. Кроме того, отремонтированы конусы, лестничные сходы, водопропускная железобетонная труба, установлены перильное и одностороннее удерживающее барьерное ограждения, нанесена дорожная разметка со светоотражающими элементами. Благодаря выполненным работам габарит проезжей части увеличился с 8,76 до 11,50 м, что соответствует параметрам II технической категории, а грузоподъемность искусственного сооружения доведена до современных нормативов.

Развести автомобильное и железнодорожное движение в разные уровни поможет строительство путепровода на участке 481–486-й км автодороги Р–255 «Сибирь», пересекающей Транссиб. Путепровод начнет возводиться в месте пересечения автодорог на Суловку и Знаменку в Мариинском районе Кемеровской области. Сегодня водители вынуждены терять время у одноуровневого переезда, пропуская поезда. Реализация проекта включает изменение трассировки участка автодороги Р–255, что позволит ликвидировать существующий опасный поворот.

Новая двухполосная дорога будет соответствовать параметрам II технической категории с возможностью пропуска до 14 тыс. автомобилей в сутки, что важно с учетом развития промышленности и сельского хозяйства в регионе. Для обеспечения безопасности движения здесь установят 3,1 км барьерного ограждения и 500 м линий электроосвещения. Строительство объездной дороги намечено завершить уже в текущем году. В этот же период специалисты приступят к устройству опор путепровода. Ввод объекта, включенного в **комплексный план**, намечен на ноябрь 2021 года.

Путепровод через железную дорогу будет также построен на трассе Р–228 Сызрань – Саратов – Волгоград в Саратовской области. Недавно на 222-м км этой автодороги был заложен камень в ознаменование начала работ. Возведение нового путепровода близ села Синовское Воскресенского района – серьезный этап в развитии федеральной трассы Р–228, отметил начальник ФКУ «Поволжуправтодор» Сергей Логунов. Строительство этого объекта также включено в **комплексный план**.

Проект предполагает строительство двух отдельных пролетных строений под каждое направление движения, а также реконструкцию федеральной трассы Р–228 на участке с 220-го по 223-й км. После проведения всех работ трехкилометровый отрезок дороги будет соответствовать параметрам I категории. Ширина проезжей части увеличится до 15 м за счет расширения участка с двух до четырех полос движения и разграничения встречных потоков пятиметровой разделительной полосой. Сдача объекта в эксплуатацию намечена на сентябрь 2021 года. Благодаря возведению путепровода пропускная способность участка трассы Р–228 в Воскресенском районе увеличится с 16 тыс. до 36 тыс. автомобилей в сутки.

Капитально отремонтирован мост через реку Таас-Юрях на трассе А–331 «Виллюй» в Республике Саха (Якутия). Объект, расположенный на 1310-м км дороги, сдан в эксплуатацию на четыре месяца раньше срока. В ходе капремонта мостовики выполнили укрепительные работы, обновили опоры моста, пролетные строения, устроили новое покрытие из сталефибробетона и водоотвод.

На 756-м км трассы «Виллюй» в Якутии также ведется строительство моста через реку Марху, включенное в **комплексный план**. В настоящее время выполняются сборка, монтаж и гидроизоляция пролетных строений. В составе объекта – мост через Марху длиной 560 пог. м и еще два малых искусственных сооружения – через урочище Мар длиной 55 пог. м и 34 пог. м, а также строительство 6 км автодороги III технической категории с асфальтобетонным покрытием. Ввод объекта намечен на середину осени.

В **комплексный план** также включено строительство путепровода через железную дорогу на 18-м км трассы Р-208 Тамбов – Пенза. Сейчас пересечение федеральной автодороги с железнодорожными путями выполнено в одном уровне. Водители вынуждены пропускать поезда, что при интенсивности движения свыше 15 тыс. автомобилей в сутки нередко приводит к заторам. Путепровод навсегда решит эти проблемы, считают специалисты.

Как сообщили в ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, уже начата разработка проектной документации. В составе путепровода – автоподходы к нему с четырьмя полосами движения. Длина сооружения – 68 м, а с автоподходами – почти 2 км. Разработку проекта планируется завершить в 2021 году, строительно-монтажные работы – до 2024 года.

Почему рухнула эстакада

Однако не все гладко в отечественном мостостроении. Несмотря на активизировавшееся в последние годы строительство мостов в России, общая ситуация в развитии инфраструктуры остается непростой. Вопросы минимизации рисков при эксплуатации мостовых сооружений остаются актуальными. Учащаются случаи аварий на эстакадах, выхода из строя конструкций и отдельных элементов мостовых сооружений. По мнению экспертов, одна из причин этого – отмена института лицензирования в строительстве, позволившая случайным организациям участвовать в проектировании и строительстве мостов. Заменой лицензий стали сертификаты саморегулируемых организаций, которые получают компании, претендующие на возведение мостовых конструкций. К строительству мостов допускаются организации, предлагающие более низкую цену при участии в торгах на реализацию проектов. Ошибки в проектах, разработанных непрофессиональными подрядчиками, и приводят к серьезным последствиям.

Другая причина – халатное отношение к обслуживанию конструкций мостовых сооружений, поддержанию их в работоспособном состоянии, отсутствие регулярных обследований и контроля эксплуатационных характеристик мостов. Все это иногда приводит к их обрушению. Только в прошлом году на автодорогах страны обрушились десятки искусственных сооружений. Правда, значительная часть из них пострадала из-за разгула природной стихии. Так, в мае 2018 года ледоход уничтожил давно признанный аварийным мост через реку Витим, связывающий малую столицу БАМа – поселок Куанда – с «большой землей». А в июле непогода нанесла ущерб 25 мостам на краевых и муниципальных дорогах по всему Забайкальскому краю.

Нередко мосты разрушаются и по причинам, не связанным с непогодой. Так, в июле прошлого года на 20-м км автодороги Прокшино – Солза, близ деревни Исаево (Вытегорский район Вологодской области), во время проезда 20-тонного грузовика обрушился деревянный мост через реку Индоманка. Ограничение по весу на мосту составляло 3 тонны, водитель въехал на него, проигнорировав предупредительные знаки. В результате происшествия было прекращено сообщение по автодороге Архангельск – Вытегра.

В октябре 2018-го в городе Свободный (Амурская область) два пролета бетонного автомобильного моста упали на пути железнодорожной станции. Обрушение произошло во время проезда по мосту грузовика, водитель получил травмы. Парализованное после происшествия движение поездов по Транссибирской магистрали удалось восстановить в полном объеме только через два дня. В том же месяце близ села Осиновка (Михайловский район Приморского края) надломилась часть бетонного автомобильного моста, по которому проезжал грузовой автомобиль. Фура придавила ехавшую позади нее легковую машину, в результате погибли находившиеся в ней женщина и ребенок.

В ноябре в Ростове-на-Дону ушли под воду несколько секций понтонного моста через реку Дон на остров Зеленый. Пострадавших не было, однако спасателям пришлось эвакуировать более 300 человек с острова, оставшегося без связи с городом. По

заклучению специалистов, разрушение мостового сооружения произошло после того, как по нему проехал грузовик.

Разрушению мостов может способствовать неудовлетворительное состояние покрытия проезжей части и подходов к ним. Оно приводит к просачиванию влаги на главные балки и опоры. При попадании воды в трещины бетона начинаются процесс его выщелачивания и коррозия арматуры. Больше всего покрытие разрушается около деформационных швов. Потере прочности железобетонных конструкций мостов могут способствовать процессы карбонизации защитного слоя бетона (изменение его щелочной среды на кислую за счет насыщения углекислым газом), а также исчерпание первоначального ресурса морозостойкости бетона под воздействием воды и переменных температур. Грамотное применение добавок при изготовлении бетонных смесей для мостовых железобетонных конструкций может существенно увеличить межремонтные периоды и в целом долговечность построенных мостовых сооружений.

Сложностей в развитие отечественного мостостроения добавляет и то, что типовые проекты не пересматриваются десятилетиями. Новые достижения науки в области мостостроения внедряются в практику с большим трудом. Часто к моменту их применения они уже морально устаревают. Ситуацию усугубляет и проблема медленного обновления кадров, утверждают эксперты. Специалисты старой закалки, несмотря на высокий уровень профессиональной подготовки, утрачивают интерес к освоению новых технологий, что приводит к стагнации в отрасли.

<http://transportrussia.ru/item/5170-mosty-po-oseni-schitayut.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.09.20; ГЛАВНАЯ ЗАБОТА – ЧЕЛОВЕК; ОБЩЕРОССИЙСКОМУ ПРОФСОЮЗУ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ

Родоначальником отраслевого профсоюза стал проходивший с 12 по 18 сентября 1919 года в Москве I Всероссийский съезд транспортных рабочих. Именно это событие считается отправной точкой истории отраслевого профсоюза, неотделимой от истории нашего государства и общества. В канун 100-летия образования Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства корреспондент «ТР» встретился с его председателем Владимиром ЛОМАКИНЫМ.

– Владимир Владимирович, для истории 100 лет не так и много, но для нашего государства, которое за минувший век перенесло не одно потрясение, – период очень серьезный. Возглавляемый сегодня вами отраслевой профсоюз все эти 100 лет стоял на страже интересов человека труда. Что послужило поводом для его создания?

– Вообще, профсоюзное движение возникло в среде мелких предпринимателей, занимающихся одной деятельностью, которые стремились объединиться, чтобы защитить себя от негативных внешних факторов. Причем за минувшие 100 лет эти факторы по большому счету не изменились. Это нелегалы, которые предпочитают вести бизнес в обход установленного общего порядка, или крупные производители, организации, стремящиеся подмять под себя более мелких участников рынка и диктовать им свою волю. А иногда и вовсе вытеснить их с рынка. Смысл создания профсоюзов как тогда, так и сейчас исходит из общечеловеческих принципов, одним из которых является защита себя, своей семьи, своего дела.

Естественно, этот принцип объединения был использован наемными рабочими, чтобы защититься от чрезмерных с их точки зрения требований работодателей. Причем особенно успешно этот процесс объединения проходил на крупных производствах или там, где люди имеют возможность часто встречаться и обмениваться мнениями. Скажем, в транспортной отрасли. Недавно, к примеру, отмечал свое 100-летие Московский профсоюз шоферов. И таких союзов в российских регионах было довольно много,

созданы они были намного раньше появления единого российского профсоюза. А в 1919 году была поставлена задача: объединить эти союзы. Эту миссию и взял на себя I Всероссийский съезд транспортных рабочих.

– Кто и откуда приехал на съезд?

– В нем приняли участие 124 делегата из 19 губернских союзов и восьми уездных отделений, объединивших 43,5 тыс. транспортников. Кстати, в числе этих делегатов были и авиаработники. Хотя их было не очень много, порядка 2%. Многие губернии не смогли прислать на съезд своих представителей, так как гражданская война еще продолжалась, и огромные территории были отрезаны от центра. 18 сентября 1919 года съезд избирает первый Центральный комитет профсоюза в составе 15 человек. Этот день и принято считать днем рождения профессионального союза транспортников.

Страна переживала тяжелый экономический кризис – острая нехватка промышленных товаров, сырья, в деревнях голод, разруха в промышленности, в транспортной отрасли отсутствие топлива. В связи с этим первый съезд принимает постановление «О задачах профсоюза в текущий момент». Первоочередными из них были налаживание работы транспорта, борьба с саботажем, укрепление производственной и трудовой дисциплины.

– Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства – один из немногих, который стоял у истоков формирования в стране таких важных направлений, как собственное автомобилестроение, развитие местного, ныне муниципального транспорта.

– Совершенно верно. Что касается конкретно истории нашего профсоюза, то она свидетельствует о том, что его деятельность состоит не только в защите законных прав непосредственно наемных работников, но и интересов хозяйственников, целых предприятий. Впрочем, чтобы к этому прийти, потребовалось время, осознание того, что это стоит делать.

Наш профсоюз объединяет не тех, кто производит автомобили, а тех, кто на них ездит, и тем не менее к вопросу создания отечественного автомобилестроения имеет прямое отношение.

В повестке дня II Всероссийского съезда транспортников, состоявшегося в октябре 1920 года, значится новая сложная задача – создание самостоятельной отрасли автомобильного транспорта, вопросы хозяйственного строительства. Была проведена большая работа против распыления транспорта по различным отраслям. Начиная со II съезда в течение нескольких лет на всех съездах и конференциях, пленумах наряду с вопросами зарплаты, охраны труда и культпросветработы неизменно рассматривались производственные вопросы.

В 1924 году на IV съезде профсоюза было принято решение о необходимости создания в стране собственного автомобилестроения. Причем решение было принято профсоюзом еще до начала индустриализации страны. Люди поняли, что на гужевых повозках много не перевезешь.

Особенно широкий размах приняла пропаганда идеи автомобилизации страны после опубликования в 1927 году в газете «Правда» статьи под названием «Российская телега и американский автомобиль» и создания в стране добровольного общества «Автодор».

С началом работы в 1929–1930 годах Московского автомобильного завода, впоследствии носившего имя Ивана Алексеевича Лихачева, а вслед за ним Горьковского автозавода начался период бурного роста автомобильного парка страны. Кстати, Иван Алексеевич Лихачев долгое время заведовал гаражом Московского городского совета профсоюзов и считался одним из лучших руководителей в составе профсоюза транспортных рабочих.

С ростом числа автомобилей возросла потребность в автомобильных дорогах, и в тридцатые годы одним из главных направлений в деятельности профсоюза стала мобилизация трудящихся на осуществление социалистических преобразований. Зарождаются инициативы новаторов и передовиков производства. В автотранспортной

сфере с 1935 года развернулось патриотическое движение шоферов за увеличение норм межремонтных пробегов автомобилей – так называемое движение 100–тысячников. Это были обычные водители, члены нашего профсоюза, инициативу которых подхватили водители всей страны.

– Как вы считаете, возродится ли в России собственное автомобилестроение? Ведь его практически сегодня нет.

– Развитие любой сферы экономики, производства, в том числе и автомобилестроения, является следствием целенаправленной работы, системы управленческих решений. Но в первые годы рыночных отношений, в которые страна вступила в 90–е, все было направлено, к сожалению, не на развитие новых технологий. Поэтому и было утеряно что–то важное, что могло бы сегодня обеспечить полноценное развитие этой отрасли. Но вместе с тем у нас есть такие флагманы, как «КАМАЗ», ГАЗ, которые не стоят на месте. Положительные примеры производства транспортных средств в России мы наблюдаем на ряде заводов по изготовлению автобусов, троллейбусов, трамваев, дорожной техники. Поэтому я лично смотрю на перспективу появления новых транспортных средств в Российской Федерации оптимистично. Вероятно, сначала это будет техника с применением импортного оборудования, но со временем, и такая задача поставлена, – с полным импортозамещением.

– И вновь к истории. Владимир Владимирович, говоря об основных этапах развития профсоюза, необходимо, вероятно, сказать об участии его представителей в Великой Отечественной войне, а затем в восстановлении народного хозяйства и дальнейшем его развитии.

– Конечно, война очень серьезно изменила жизнь страны. Началась перестройка народного хозяйства на военный лад. Работа всех государственных и общественных организаций была подчинена одной цели – мобилизации всех сил на борьбу с врагом. Многообразной была деятельность в те годы и профсоюзных организаций. Как и во время мирного строительства, испытанным средством мобилизации людей на героический труд стало социалистическое соревнование, которое развернулось на предприятиях с 1942 года. Профсоюз занимался подготовкой медсестер, собирал посылки для бойцов, деньги для нужд фронта. Заботой профсоюзных организаций стали семьи ушедших на фронт, развитие коллективного и индивидуального огородничества и многое другое.

Большую работу по обеспечению автомобильных перевозок в ходе войны выполнили дорожные войска. Их силами и средствами были построены, отремонтированы и восстановлены более 100 тыс. км дорог и 1,3 тыс. км мостов. Оборудованы и обслужены 350 тыс. км дорожной сети и обезврежены более 117 тыс. мин. В результате проделанной работы за весь период Великой Отечественной войны автомобильным транспортом были перевезены более 800 млн тонн воинских грузов.

Этот подвиг был увековечен автомобилистами Брянщины. При въезде в город Брянск воздвигнут памятник воинам–водителям. Еще один монумент героям–автомобилистам по инициативе московской городской организации нашего профсоюза сооружен в Москве в 2015 году по проекту заслуженного скульптора Российской Федерации Александра Рукавишников. Святым местом для дорожников стал памятник воинам–дорожникам и на 71–м км Минского шоссе в Подмоскowie. В настоящее время среди тех, кто посещает эти памятники, очень много работников автомобильного и городского пассажирского транспорта, дорожного хозяйства из всех уголков страны.

Здесь проходят митинги, связанные с празднованием Дня Победы в Великой Отечественной войне, чествование ветеранов, отраслевые профессиональные праздники. Памятники играют важную роль в воспитании подрастающего поколения транспортников и дорожников, в сохранении памяти о тех, кто отдал все силы, отстаивая свободу своей Родины.

В первые послевоенные годы профсоюз мобилизует трудящихся на восстановление народного хозяйства, развертывая соцсоревнования за лучшие производственные показатели. В 1947 году на предприятиях возобновляются заключение коллективных договоров, соревнования водителей за увеличение межремонтного пробега. К концу 1948 года в соревнованиях участвовали уже более 20 тыс. водителей. Их инициатор – бригадир водителей 1-го автобусного парка Москвы Яков Титов – был удостоен Государственной премии СССР. В 1982-м году его именем была названа премия советских профсоюзов.

В дорожном хозяйстве премия советских профсоюзов носила имя Марии Николаевны Третьяковой – дорожного мастера дорожного участка № 492 Ставропольского края, Героя Социалистического Труда. Она стала автором почин бригадно-звеньевой системы организации труда при ремонте и содержании автомобильных дорог.

В 70–80-е годы была создана серьезная социальная база, и профсоюз делал все возможное, чтобы она развивалась. Памятен перевод предприятий на новые тарифные ставки, который осуществлялся в конце 80-х. Министром автомобильного транспорта РСФСР тогда был Юрий Сергеевич Сухин. Мне довелось участвовать в комиссиях, в которых министр наряду с экономическими вопросами руководителям предприятий ставил и такой: «А вы для водителей сауны построили?» То есть быт для водителей ставился во главу угла!

Работники отраслевых предприятий в то время имели в своем распоряжении более 600 пансионатов и домов отдыха, 58 санаториев–профилакториев, 250 пионерских лагерей, более 3,5 тыс. здравпунктов, многие предприятия могли гордиться отличными центрами здоровья. Расширилась сеть спортивных сооружений и площадок.

– А сегодня?

– И сегодня есть предприятия, где и сауны, и спортивные площадки функционируют. Но именно эти крупные, законопослушные предприятия оказались сегодня под угрозой уничтожения. Уже есть решения о ликвидации муниципальных и государственных транспортных предприятий. Это в свою очередь приведет на первом этапе к акционированию, а затем к элементарной распродаже этих акций. Кстати, мы ставили этот вопрос в 2015 году перед министром транспорта РФ Максимом Юрьевичем Соколовым. Он поддержал профсоюз и направил во все регионы письмо, в котором просил принять необходимые меры по недопущению сокращения или ликвидации муниципальных и региональных предприятий городского пассажирского транспорта общего пользования. Это обращение сыграло свою положительную роль. Однако спустя три года появилась новая волна, связанная, как это ни парадоксально, с начавшимся наведением порядка на транспорте после прошедшего в сентябре 2017 года заседания Президиума Госсовета с участием Президента России. Заседание было посвящено комплексному развитию пассажирского транспорта в субъектах Российской Федерации. Там, на мой взгляд, были приняты революционные решения, которых долго ждали профессионалы–транспортники. Одно из них – полная оплата из бюджетов регионов и муниципальных образований транспортной работы предприятий, которые работают на перевозке пассажиров в городах по регулируемым тарифам. Но как только об этом объявили, органы власти на местах всеми правдами и неправдами начали подталкивать добропорядочные крупные предприятия к банкротству. Вместо возвращения транспортным предприятиям долгов за перевозку льготных категорий пассажиров, компенсации потерь в доходах из-за применения экономически заниженных тарифов к ним стали применять санкции в связи с неплатежеспособностью. На их место стали приходиться мелкие частники.

Думаю, что требования ВТО о передаче государственного транспорта в частные руки не должны слепо исполняться в нашей стране. Опыт показывает, что крупные специализированные предприятия более успешно обеспечивают функционирование системы по планомерной, комфортной и безопасной перевозке пассажиров.

Кстати, вспомнив о Госсовете, не могу не поделиться своей гордостью за то, что на столь высоком уровне было фактически поддержано мнение профсоюза об утверждении социальных транспортных стандартов обслуживания населения. Многие профессионалы сомневались: зачем нам это, что стандарты дадут? По мнению профсоюза, на этих стандартах должен основываться минимальный размер государственного или муниципального заказа на транспортное обслуживание населения. Сегодня принят федеральный стандарт, а на его основании должны быть утверждены транспортные стандарты в субъектах Российской Федерации. Мы надеемся, что это позволит сохранить, а может, и расширить транспортную сеть по обслуживанию населения, в том числе даже в самых отдаленных регионах страны.

– Каков сегодняшний статус профсоюза? С кем заключены партнерские соглашения? В работе каких комиссий имеют возможность принимать участие представители профсоюза?

– Соглашения наш профсоюз заключал всегда, и практически во всех важных заседаниях и работе комиссий наши представители принимали и принимают участие.

Новое развитие социальное партнерство в отрасли получило с переводом экономики страны на рыночные рельсы. Первые соглашения были заключены с Правительством РФ еще в 1991 году.

В настоящее время с участием профсоюза заключены два федеральных отраслевых соглашения. В дорожном хозяйстве участниками такого соглашения являются также **Федеральное дорожное агентство**, Союз работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», Ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР». В автомобильной отрасли отраслевое соглашение заключено с Российским автотранспортным союзом. Кстати, эти соглашения – самые объемные отраслевые документы социального характера, их действие распространяется на более чем 95% организаций автомобильного и городского электрического транспорта и дорожного хозяйства.

Соглашения о сотрудничестве заключены профсоюзом с **Министерством транспорта РФ**, Федеральным агентством по труду и занятости РФ. Это помогает нам информировать наших социальных партнеров о реальном состоянии дел на предприятиях, социально–психологическом климате в трудовых коллективах, доводить до них требования работников, высказывать позицию профсоюза по различным вопросам деятельности.

Профсоюз является участником Генерального соглашения между Правительством РФ, Общероссийскими объединениями работодателей и профсоюзов, его представители участвуют в работе Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально–трудовых отношений, подобных комиссий в субъектах Российской Федерации.

– Владимир Владимирович, итак, нужно ли вступать в Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства? Ваши рекомендации.

– Ответ однозначный: да. Сегодня нет никакой другой организации, кроме профсоюза, которая любой вопрос рассматривала бы именно с точки зрения интересов рабочего человека. Это касается не только транспортной сферы, но и любой другой. Что касается нашего профсоюза, то я считаю, что функцию представительства и защиты прав и интересов работников он выполняет полностью. Деятельность профсоюза на протяжении всех 100 лет своего существования неизменно нацелена на повышение жизненного уровня членов профсоюза.

<http://transportrussia.ru/item/5171-glavnaya-zabota-chelovek.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.20; ПРОВЕРИЛИ В «БОЕВЫХ УСЛОВИЯХ»; АО «ГЛОНАСС» ПРОТЕСТИРОВАЛО РАБОТУ ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» ВО ВРЕМЯ АВТОПРОБЕГА ВЛАДИВОСТОК – МОСКВА

Компания выступила партнером автопробега Владивосток – Москва, проведенного в рамках международной комплексной экспедиции «Россия – Япония. Резервы человечества», и провела тестирование работы комплектов сертифицированного оборудования и государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА–ГЛОНАСС».

Участники экспедиции проехали по всей России с востока на запад по маршруту: Владивосток – Хабаровск – Чита – Улан–Удэ – Улан–Батор (Монголия) – Иркутск – Красноярск – Томск – Новосибирск – Омск – Тюмень – Екатеринбург – Пермь – Киров – Кострома – Ярославль – Переславль–Залесский – Москва. Общая дистанция автопробега составила более 11,6 тыс. км. Из них по территории России – 10,9 тыс. км.

На всем пути автопробега экипаж осуществлял проверку работы системы экстренного реагирования на аварии «ЭРА–ГЛОНАСС». Дополнительная сертифицированная аппаратура спутниковой навигации, подключенная к автоматической системе мониторинга (АСМ ЭРА), позволила проверить радиопокрытие сетей сотовой связи, обеспечивающих работу сети MVNO АО «ГЛОНАСС».

За время автопробега пилоты произвели более 70 тестовых ручных активаций системы экстренного реагирования. Все координаты экстренных вызовов были успешно определены и зафиксированы ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Лишь в одном случае было зафиксировано отсутствие голосового канала и в трех случаях – его недостаточное качество, но при этом был успешно использован резервный sms–канал передачи информации. Ситуаций, когда участники стали свидетелями аварии или им самим потребовалась помощь служб экстренного реагирования, не возникало.

Аппаратура спутниковой навигации (АСН), используемая для мониторинга любых видов транспорта, в том числе коммерческого транспорта и транспортных средств категорий М2, М3 и категории N (перевозка опасных грузов), позволила успешно зафиксировать изменение запланированного маршрута экспедиции. Участники автопробега решили посетить Монголию, и маршрут движения автопробега на территории этой страны был получен по возвращении экспедиции на территорию Российской Федерации.

На протяжении маршрута следования были получены результаты в части проверки радиопокрытия сотовой связи. В целом данные АО «ГЛОНАСС» совпали с данными Роскомнадзора по покрытию сетями подвижной радиотелефонной связи восьми федеральных трасс – покрытие хотя бы одной сотовой сети присутствует на более чем 97% протяженности федеральных трасс.

Также была получена средняя оценка радиопокрытия на автодорогах в 21 субъекте РФ: оно составило 84,4% с учетом автодорог регионального и местного уровня.

«Мы удовлетворены продемонстрированными в рамках автопробега результатами проверки доступности сервисов АО «ГЛОНАСС». Автомобиль, подключенный к системе «ЭРА–ГЛОНАСС», находится в приоритетных условиях: доступность связи по нашему сим–чипу, имеющему возможность осуществить экстренный вызов через любого из операторов большой тройки, гораздо выше по сравнению с обычной мобильной связью. Мы были рады возможности в «боевых условиях» протестировать работоспособность наших технологий. Водители могут быть уверены в том, что в случае необходимости их вызов будет быстро доставлен экстренным службам на всем протяжении маршрута от Владивостока до Москвы», – рассказал Илья Аксельрод, заместитель генерального директора АО «ГЛОНАСС».

Наша справка

Инициатором и организатором международной комплексной экспедиции «Россия – Япония. Резервы человечества» выступает межрегиональная общественная организация

фотохудожников «Морской Арт Клуб». Проект осуществляется при поддержке Государственной думы, Министерства иностранных дел РФ, Ростуризма, Рослесхоза, Росморпорта, Посольства Российской Федерации в Японии, Посольства Японии в России и других организаций, министерств и ведомств. Миссия экспедиции – объединение усилий мирового сообщества для решения вопросов устойчивого развития путем проведения культурно–образовательных мероприятий в городах останки пробега с привлечением государственных и общественных организаций, представителей культуры, духовенства, спорта, науки, бизнеса и ведущих средств массовой информации.

<http://transportrussia.ru/item/5167-proverili-v-boevykh-usloviyakh.html>

ТАСС; 2019.09.19; В ЗАКОНОПРОЕКТЕ О ТАКСИ УЧТУТ РЕЗУЛЬТАТЫ МНОГОЛЕТНЕГО ИССЛЕДОВАНИЯ РЫНКА

Результаты исследования рынка таксомоторных перевозок, проведенного в течение восьми лет, учтут при доработке ко второму чтению законопроекта о госрегулировании работы такси. Об этом сообщила журналистам в четверг председатель Общественного совета по развитию такси в регионах РФ Ирина Зарипова.

«В Сочи в октябре будет всероссийская конференция, где мы представим исследование с 2011 года по 2019 год всего рынка такси и попробуем дать рекомендации, чтобы законопроект был не просто «для галочки», а чтобы был рабочий и не загонял последние остатки легального бизнеса в жернова регулирования», - сказала Зарипова.

Общественный совет по развитию такси в регионах РФ входит в рабочие группы по формированию закона о такси. До 30 ноября, по словам Зариповой, должна быть создана еще одна рабочая группа по выработке концепции этого законопроекта.

В первом чтении законопроект о госрегулировании работы такси был принят Госдумой в декабре 2018 года. Документ, в частности, устанавливает, что разрешение на работу таксистом на конкретном транспортном средстве будут выдавать на срок не менее пяти лет, а также обязывает юридические лица и индивидуальных предпринимателей использовать в качестве такси только машины, допущенные к участию в дорожном движении. Общий водительский стаж таксистов должен быть не менее трех лет.

Во всероссийском исследовании реализации федерального закона о такси, которое совет представит на форуме в Сочи, в частности, проанализирована легальность бизнеса такси.

В качестве примера Зарипова привела выдачу разрешений на осуществление деятельности такси на Дальнем Востоке. «Посчитали количество легальных автомобилей на каждую тысячу человек. В Приморье - 8,9 автомобилей на тысячу. Эта статистика даже выше, чем в Москве, где на каждую тысячу приходится пять автомобилей легальных», - сказала Зарипова. Она уточнила, что регионом-аутсайдером является Еврейская АО, там менее 1% легальных автомобилей. Властям необходимо проводить определенную работу в этом направлении.

Также в исследовании проанализирован отток легального бизнеса в сфере такси. Так, на Чукотке и в Забайкалье работу в такси с 2011 года прекратили более 13% предпринимателей. При этом на Камчатке, в Хабаровском крае и на Сахалине этот показатель составляет около 3%, что демонстрирует стабильную ситуацию на рынке в этих регионах.

Вопрос о статусе агрегаторов

В законе о такси, по словам Зариповой, важно определить статус диспетчерских служб (агрегаторов) и их полномочия.

«Мы проводили опрос о том, что не устраивает регионы [на рынке такси], и проблема простая - непонятен статус диспетчерских служб. Все регионы хотят одного: заставьте агрегаторов передавать заказы только тем, кто имеет разрешение. Нужна большая работа законодательная для понимания, что такое агрегатор - это транспортная услуга, это часть

транспортной услуги, либо это отдельный термин со своим законодательством», - сказала Зарипова.

В Хабаровске 19-20 сентября проходит первый Дальневосточный транспортный форум «Пассажирыские перевозки автомобильным транспортом». В мероприятии принимают участие представители профессиональных сообществ, бизнеса, науки, общественности, профильных ведомств из регионов Дальневосточного федерального округа, а также представители соседней провинции Хэйлуцзян (КНР). На форуме обсуждают вопросы развития пассажирского автомобильного транспорта, включая такси.

<https://tass.ru/ekonomika/6904415>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РФ И ПОЛЬША ОСТАВИЛИ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ НА 2020Г НА УРОВНЕ 2019Г

Россия и Польша в ходе заседания смешанной российско-польской комиссии по вопросам сотрудничества в области международного автомобильного сообщения предварительно согласовали 210 тыс. разрешений на грузоперевозки автотранспортом на 2020 год, сообщил **Минтранс** РФ.

Российскую делегацию на заседании возглавил генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, польскую - **директор департамента** автомобильного транспорта министерства инфраструктуры Польши Богдан Олексяк. Стороны обсудили состояние взаимной торговли и международных автомобильных перевозок между двумя странами в 2018 году и за истекший период 2019 года и отметили необходимость их дальнейшего развития.

Российская делегация подтвердила заинтересованность российских перевозчиков в увеличении контингента польских разрешений, в первую очередь для транзита по территории Польши.

«Участники встречи согласовали предварительный контингент разрешений на перевозки грузов на 2020 год на уровне 2019 года, то есть по 210 тыс. разрешений для каждой стороны. Указанное количество разрешений стороны передадут до 16 декабря текущего года», - говорится в сообщении **Минтранса**.

Кроме того, достигнута договоренность о проведении в первой декаде ноября 2019 года переговоров относительно возможности дополнительного обмена разрешениями образца 2019 года.

Стороны также решили обменяться до конца сентября перечнями возникающих у перевозчиков проблемных вопросов и предоставить ответы в течение месяца после получения данной информации.

Делегации подтвердили, что будут стремиться к устранению барьеров при осуществлении международных перевозок и возможных неправомерных действий со стороны отдельных сотрудников контролирующих органов.

В конце 2018 года стороны договаривались о согласовании аналогичного количества разрешений на грузоперевозки. Российские автоперевозчики получили 200 тыс. бланков разрешений на двусторонние/транзитные перевозки и 10 тыс. специальных разрешений на перевозки в/из третьих стран с ограничением в/из Италии. Учитывая интересы польских грузоперевозчиков, для Польши были предоставлены 146 тыс. разрешений на двусторонние/транзитные перевозки и 64 тыс. специальных разрешений на перевозки в/из третьих стран с ограничением в/из Италии.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.19; С НАЧАЛА ГОДА ПО ВИНЕ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ НА ДОРОГАХ ПОГИБЛИ 499 ЧЕЛОВЕК

За первые восемь месяцев этого года по вине начинающих водителей, стаж которых не превышает двух лет, произошли 5917 дорожно-транспортных происшествий, в которых

погибли 499 и получили ранения 8524 человек, сообщили РИА Новости в ГУОБДД МВД России.

В Госавтоинспекции МВД России считают недостаток водительского опыта и отсутствие необходимых навыков одной из главных причин подобных происшествий. Действенным способом ее устранения может стать программа бесплатных курсов безопасного вождения, которую при поддержке ряда партнеров на протяжении последних пяти лет реализуют специалисты экспертного центра «Движение без опасности» совместно с представителями Госавтоинспекции.

«За время реализации этого проекта в России были получены сотни положительных отзывов. Участники не только благодарили за полученные знания и умения, но и отмечали, что изменили свое поведение на дороге, стали более ответственными и внимательными, а также активно применяют полученные навыки безопасного вождения на практике», - сообщил начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения ГУОБДД МВД России полковник полиции Антон Белан.

Руководитель центра Наталья Агре сообщила РИА Новости, что в четверг, 19 сентября, такие бесплатные тренинги стартуют в Москве. Они продлятся до 26 сентября. В этом году курсы безопасного вождения пройдут для водителей легкого коммерческого транспорта и всех желающих получить опыт управления крупногабаритным транспортом. По ее словам, обучение под руководством опытных тренеров делится на три модуля: техника торможения и прогнозирование остановочного пути, экстренное маневрирование, слепые зоны и маневрирование в ограниченном пространстве. Зарегистрироваться на курсы можно на официальном сайте программы.

По данным аналитического агентства «Автостат», ежемесячно в России продается 7-7,5 тысяч новых автомобилей для коммерческого использования. На 2018 год парк легких коммерческих автомобилей в стране составил 4,1 миллиона единиц. Эксперты связывают это с активным развитием онлайн-торговли, которая влечет за собой рост спроса на услуги грузоперевозок и, соответственно, на квалифицированных водителей.

Госавтоинспекция МВД России уделяет этому особое внимание, поскольку большинство компаний использует легкий коммерческий транспорт, однако устроиться на работу в такую компанию могут водители с правами категории В, которые ранее не имели опыта управления фургонами.

<https://ria.ru/20190919/1558847694.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.20; ПОДШИПНИКИ ДОКАТИЛИСЬ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА; ИХ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ЗАМЕНА В ВАГОНАХ ВЫЗВАЛА ПРОТЕСТ

Железнодорожные операторы и производители роликовых подшипников для грузовых вагонов написали письма в Совбез РФ, правительство и ОАО РЖД, призывая отказаться от директивного перевода всей отрасли на кассетные подшипники. По их мнению, возникает слишком большая зависимость от импорта подшипников и разрушается производство роликовых подшипников, которые успешно поставляются в Европу. В **Минтрансе** сохраняют прежнюю позицию о необходимости перехода на кассетные подшипники, а аналитики считают, что если уж форсировать переход, то необходимо начать с новых вагонов.

Ассоциация производителей подшипников направила письма секретарю Совета безопасности РФ Николаю Патрушеву и вице-премьерам Максиму **Акимову** и Дмитрию Козаку с просьбой обеспечить «эволюционный» переход к повсеместному применению в тележках грузовых вагонов кассетных подшипников вместо роликовых. Письма от 16 и 18 сентября есть у «Ъ».

Комиссия по вагонному хозяйству Совета СНГ, объединяющая железнодородные администрации с «российской» шириной колеи (1520 мм), и Комиссия по безопасности

движения в середине сентября поддержали обязательную замену подшипников с 2021 года на всех вагонах РФ, проходящих капитальный ремонт с заменой колес,— с роликовых на кассетные (см. “Ъ” от 10 сентября и 13 сентября). Сейчас кассетные подшипники устанавливаются только на вагоны с повышенной грузоподъемностью (10% всего парка), а с принятием этого акта будут распространены на остальные 90%.

Роликовые подшипники, подчеркивается в письме, изготавливаются заводами, акционерами которых являются российские лица, «в то время как предприятия, которые производят кассетные подшипники, имеют в своем капитале преобладающую долю участия лиц из иностранных государств, которые ввели экономические санкции против РФ (SKF, Amsted Rail, Timken)».

Более того, сообщает ассоциация, производство роликовых подшипников полностью независимо от иностранных комплектующих, а кассетные, напротив, полностью зависимы от импортных поставок части комплектующих.

Также в письме подчеркивается, что общемировой тенденции по переходу к использованию кассетных подшипников не существует: так, в Европе в грузовых вагонах используются исключительно роликовые подшипники, в том числе и российского производства. Ассоциация просит дать поручение о проведении «объективной оценки тех аргументов, которые послужили основанием для принятия Комиссией вагонного хозяйства и Комиссией по безопасности движения решений о форсированном переходе на кассетные подшипники и позиции Минтранса об их поддержке».

Категорически против перехода выступил и Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ). В письмах в Минпромторг и на имя главы ОАО РЖД Олега Белозерова, направленных 19 сентября, СОЖТ повторяет аргумент об импортной зависимости выпуска кассетных подшипников. Также, отмечается в письмах, более 20% парка вагонов в РФ принадлежит компаниям под санкциями, и им в любой момент может быть ограничен доступ к использованию кассетного подшипника. Операторы говорят об отсутствии испытаний работы кассетного подшипника в буксе тележки типового вагона и без корпуса буксы и оценивают стоимость переоборудования парка в 300 млрд руб.

В Минтрансе подтвердили свою позицию: внедрение кассетных подшипников повысит эффективность перевозочного процесса на железных дорогах, переход на них будет идти планомерным и эволюционным путем, локализация будет повышаться.

В аппарате господина Акимова “Ъ” сообщили, что письмо пока не получали, в аппарате господина Козака не предоставили комментарий. В ОАО РЖД отметили, что мировой опыт применения кассетных подшипников показывает, что вопрос перехода на их использование носит стратегический характер и является одним из приоритетных направлений развития железнодорожного транспорта.

Бесспорно, кассетные подшипники — технологически прогрессивная вещь, говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Однако более правильно, по его мнению, ограничиться обязательной установкой их только на новые вагоны — это позволит их производителям оценить перспективный спрос и рассчитать инвестиции в техническое перевооружение и не создаст взрывной финансовой нагрузки на собственников вагонов и грузовладельцев. Эксперт полагает, что наиболее разумным был бы переход на вагонные тележки современных конструкций, уже оборудованных кассетными подшипниками.

<https://www.kommersant.ru/doc/4097231>

ВЕДОМОСТИ; 2019.09.20; ЦБ И РЖД МОГУТ ВНЕДРИТЬ БИОМЕТРИЮ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ

Центробанк и РЖД прорабатывают внедрение биометрии для идентификации пассажиров, в будущем такая система может начать использоваться и в аэропортах на внутренних рейсах, рассказал в интервью газете «Коммерсантъ» директор департамента финансовых технологий Банка России Иван Зимин.

Российские банки начали собирать биометрические данные клиентов с 1 июля 2018 г. Пройдя идентификацию в системе, можно с помощью голоса и фотоизображения, например, удаленно открыть счет или заказать выпуск карты на портале госуслуг. В мае этого года ЦБ с «Ростелекомом» запустили региональную информационную кампанию, чтобы рассказать людям о принципах работы удаленной идентификации, а также показать им процедуру сбора биометрии и последующую верификацию клиента при удаленном обращении в банк.

По словам Зимина, в единой биометрической системе зарегистрировано более 30 000 образцов. На начало года их было всего около 3000. На протяжении последних двух-трех месяцев регулятор наблюдает трехкратный рост количества биометрических образцов, отметил собеседник издания.

По данным Центробанка на конец мая, биометрию принимали более 5000 отделений 139 кредитных организаций.

<https://www.vedomosti.ru/technology/news/2019/09/20/811666-passazhirov>

ТАСС; 2019.09.19; РЖД МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ 10-15 ЛЕТ ДЛЯ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ Ж/Д ПОДШИПНИКИ

Российские железные дороги оценивают срок перехода с роликовых на кассетные ж/д подшипники в 10-15 лет. Об этом на круглом столе «Развитие вагоноремонтного комплекса», организованном издательским домом «Гудок», сообщил начальник вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов.

«Понятно, что задача дорогостоящая, и по времени мы оцениваем реально 10-15 лет, когда задача может быть решена», - сказал он.

Сапетов добавил, что сейчас подготовлена подробная дорожная карта перехода с одного вида подшипников на другой, и существует необходимость формирования рабочей группы, которая будет оценивать все риски, связанные с этой мерой.

В сентябре **Минтранс** РФ сообщил о том, что РЖД поддержали идею перехода с роликовых подшипников на кассетные с 2021 года. В министерстве указывали, что данная мера позволит увеличить срок службы железнодорожных колес и снизить издержки владельцев вагонов, производство подшипников хотят локализовать на территории России.

РЖД считают, что переход на подшипники кассетного типа положительно отразится на снижении отцепок грузовых вагонов во внеплановый ремонт и приведет к снижению затрат владельцев подвижного состава. Жизненный цикл колесной пары, оборудованной роликовыми подшипниками, составляет около шести лет. При этом для полувагонов, оборудованных кассетными подшипниками, жизненный цикл колесной пары составляет от 11 до 20 лет.

В **Минтрансе** отмечали и положительный опыт использования кассетных подшипников в зарубежных странах. Например, в Европе применяются подшипники кассетного типа, и это действительно позволяет снизить эксплуатационные затраты. Китай, в свою очередь, перешел на их использование в рекордно короткие сроки - три года. Это позволило повысить скорость перемещения грузов по национальным железным дорогам с 80-100 км/ч до 160 км/ч.

<https://tass.ru/ekonomika/6904357>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; SKF ГОТОВ НА 95%-НУЮ ЛОКАЛИЗАЦИЮ В РФ ПО КАССЕТНЫМ ПОДШИПНИКАМ ПРИ ЗАКАЗЕ ОТ 300 ТЫС

SKF готов нарастить локализацию производства кассетных подшипников в РФ в среднесрочной перспективе при условии заказа не менее 300 тыс. этих компонентов в год. «Сегодня (ее - ИФ) уровень составляет порядка 85% с перспективой доведения до 95% в течение 1,5-2 лет. У нас сегодня уже есть локализация по кольцам, и в планах - по

комплектующим, в том числе роликам, смазке, сепараторам», - заявил менеджер по развитию железнодорожного бизнеса структуры шведского концерна - ООО «СКФ» - Алексей Тюпин.

«Если мы будем видеть перед собой твердые объемы порядка 300 тыс. подшипников в год для нашего предприятия, то мы будем идти в направлении локализации, в том числе и комплектующих», - сказал он в четверг в ходе «круглого стола», организованного издательским домом «Гудок». Менеджер также отметил, что «пока мы не видим существенных рисков (расторжения лицензионных договоров - ИФ), исходя из опыта работы компании в России».

«Мы готовы (увеличивать и объемы выпуска этих компонентов - ИФ). Безусловно, поддерживаем планы по переводу подвижного состава на кассетные подшипники. Видим в этом перспективу и с вагоноремонтными компаниями активно работаем по развитию сервисной сети», - добавил Тюпин.

«У нас уже есть сервисный договор на создание до 6 сервисных центров с ВРК-3 (АО «Вагонная ремонтная компания - 3», «дочка» ОАО «Российские железные дороги» - ИФ). Активно взаимодействуем также с «Трансвагонмашем», с собственниками подвижного состава. В перспективе планируем открыть до 15 центров по восстановительному ремонту кассетных подшипников до 2022 г.», - напомнил он.

Как сообщалось ранее, комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества рассматривала этот вопрос 10-12 сентября в Саранске. Вопрос вынесен на рассмотрение на очередном заседании организации. Встреча намечена на 15-16 октября в Минске.

Рекомендация сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» (ЕПКБ) - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Bvencо (США). Нарастить выпуск таких компонентов в связи с продвигаемой инициативой, по словам Тюпина, готовы все компании.

«Недавно был научно-технический совет в **Росжелдоре**, на котором мы выступали совместно с другими производителями. Сегодня наши совокупные мощности составляют порядка 500 тыс. кассетных подшипников в год с перспективой увеличения до 1 млн в течение 1,5-2 лет», - сказал он на «круглом столе» в четверг.

Участовавший в мероприятии начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов в контексте вопроса о локализации также заметил, что «есть вопросы, связанные с металлургией, когда производители подшипников должны изготовить прокат должного качества и в необходимом объеме. в том числе на территории РФ, и его (можно будет - ИФ) спокойно использовать у производителей подшипников».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ЗАЯВЛЕНИЯ ЕПК ОБ УГРОЗАХ ПЕРЕХОДА НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ МОГУТ ДИКТОВАТЬСЯ ЕЕ ПОЛОЖЕНИЕМ НА РЫНКЕ - РЖД

Заявления российских производителей о серьезном росте влияния иностранцев на отечественное транспортное машиностроение после перехода на кассетные подшипники в грузовых вагонах могут быть продиктованы текущим положением этих компаний, считают в ОАО «Российские железные дороги».

«ЕПК (Европейская подшипниковая корпорация) - ИФ), которая имеет сегодня монопольное положение по производству однорядного цилиндрического подшипника - их позицию и на научно-техническом совете на площадке Федерального агентства

железнодорожного транспорта услышали - категорически против», - заявил начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов в четверг в ходе «круглого стола», организованного издательским домом «Гудок».

«Вплоть до того, что у нас, условно говоря, англосаксы уничтожат фактически транспортное машиностроение. Но за этим стоит только одно: ему не хочется уходить с монопольного сектора - как вариант в этой части», - добавил менеджер.

Как сообщалось ранее, комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества рассматривала этот вопрос 10-12 сентября в Саранске. Вопрос вынесен на рассмотрение на очередном заседании организации. Встреча намечена на 15-16 октября в Минске.

Рекомендация сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» (ЕПКБ) - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Benco (США).

«Тому, кто разработал эту концепцию, Дональд Трамп должен орден дать за содействие американской промышленности. Таким образом грузоперевозки ставятся в прямую зависимость от США, пропадают стимулы к локализации подшипников», - заявлял, между тем, «Коммерсанту» совладелец ЕПК Олег Савченко, отмечая, что в стоимостном выражении локализация подшипников составляет около 20%.

«Когда говорится, что из тринадцати деталей локализованы шесть, речь идет о болтах, которыми крепится крышка, и резиновой прокладке. Болты можно купить на рынке, а прокладку можно вырезать. Самое сложное в изготовлении подшипников - сталь, токарно-механическая обработка и термообработка металла. Американцы и шведы никогда эту технологию не отдадут», - добавлял предприниматель. По его словам, оборудование старых вагонов кассетными подшипниками не приведет к улучшению их характеристик: «Это все равно, что ставить на старые «Жигули» колеса от Mercedes».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПЕРЕВОД ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ЗАЙМЕТ 8-10 ЛЕТ - РЖД

Перевод грузовых вагонов в РФ на колесные пары с кассетными подшипниками займет 8-10 лет, считает начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги» Михаил Сапетов (его слова приводит корпоративное издание РЖД).

Как сообщалось ранее, комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества рассматривала этот вопрос 10-12 сентября в Саранске. Вопрос вынесен на рассмотрение на очередном (71-м) заседании организации. Встреча намечена на 15-16 октября в Минске.

Рекомендация сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

«Тема вызвала очень серьезный резонанс, в том числе со стороны операторского сообщества. Не успели еще высохнуть чернила у нас на протоколе (комиссии - ИФ), как уже Союз потребителей услуг рынка быстренько среагировал, собрав совещание, ну, и началась довольно-таки серьезная полемика по этому поводу», - напомнил Сапетов в четверг в ходе «круглого стола», организованного издательским домом «Гудок».

«Тема есть, она будет обсуждаться на различных площадках, динамично вестись обсуждение. Сейчас подготовлена подробная дорожная карта с точки зрения реализации этой задачи, и есть необходимость формирования рабочей группы, которая будет оценивать все риски, связанные с переводом нашего парка на «кассету», - отметил менеджер.

«Сейчас мы с вами, на мой взгляд, намного быстрее реализуем совместный план, который (был выработан - ИФ) в 2017 г. на площадке ОПЖТ (Объединение производителей железнодорожной техники, объединяет крупнейшие российские компании, работающие в этой сфере - ИФ). Появление извещения с конкретным сроком, на мой взгляд, ускорит реализацию того плана. Понятно, что задача дорогостоящая, и по времени мы оцениваем реально в 10-15 лет, когда задача может быть решена, когда начнем смотреть положительные эффекты от этих решений», - сказал он.

В частности, по словам Сапетова, только в эксплуатационном хозяйстве «уйдут операции осмотра вагонов, когда он будет работать с «кассетой», начиная от молотка, с которым он ползает вдоль вагонов на станции».

Менеджер напомнил, что в Китае парк был переведен на кассетные подшипники за 3 года. «Вопрос живой, вопрос, по которому нам с вами придется очень активно работать. Надеюсь, мы все-таки задачу по переводу парка совместными усилиями решим», - отметил начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД.

«Сегодня в России всеми собственниками эксплуатируются 133 тыс. вагонов, в колесных парах которых стоят кассетные подшипники. Это около 13% парка. Опыт эксплуатации доказал высокую эффективность их применения в сравнении с роликовыми, которые применяются в остальных 87% вагонах», - сказал Сапетов корпоративному изданию «Российских железных дорог».

По его данным, в 2018 г. отцепки в ремонт грузовых вагонов из-за неисправности буксовых узлов с роликовыми подшипниками составили 35 случаев на 1 тыс. вагонов, с кассетными - 7. Гарантийный срок службы роликовых подшипников - 3 года, кассетных - 16 лет (8 лет до ремонта и 8 после). Установленная периодичность «среднего» ремонта колесной пары - 5 лет, а наличие в их комплектации роликовых подшипников по факту сокращает это время до 3 лет, отмечает издание. Кроме того, эксплуатация кассетных подшипников уменьшает интенсивность износа гребня колес и позволяет использовать их с гарантией до 8 лет.

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» (ЕПКБ) - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brepco (США). Уровень локализации производства у SKF и ЕПКБ - 85%, у Timken - 40%, отмечает «Гудок», добавляя, что правительство РФ поставило перед ними задачу нарастить уровень локализации к 2021 г. до 90-95%.

В целом эти предприятия производят около 500 тыс. штук кассетных подшипников и обещают нарастить объемы производства к 2021 г. до 1,2 млн, что равно годовой потребности: примерно столько подшипников, по данным Сапетова, потребуется в этом году для капитального ремонта и производства вагонов в стране.

В то же время, кассетные подшипники дороже, отмечает издание: комплект из двух узлов для одной колесной пары стоит около 52 тыс. руб. против примерно 14 тыс. руб. у роликовых. Но за 16 лет эксплуатации кассетных подшипников роликовые придется поменять 5 раз, затраты только на их покупку составят 70 тыс. руб.

Большинство эксплуатируемых в России и странах «пространства 1520» вагонных тележек относятся к типу, созданному под роликовые подшипники, но установка кассетных подшипников на них технически возможна, пишет «Гудок».

Правда, в ходе «круглого стола» в четверг на вопрос директора по техническому развитию RM Rail Ирины Чиганашкиной, оценивала ли одна из профильных «дочек» РЖД - АО

«Вагонная ремонтная компания - 3» (ВРК-3) - работу кассетного подшипника в типовых вагонных тележках типа «18-100» или других аналогов, представитель ВРК-3 Алексей Брагин ответил отрицательно.

«Вы можете быть уверенным, что кассетный подшипник в данной тележке будет эффективен и не угрожает безопасности движения? Вы же говорите про тележки, которые проектировались и сертифицировались изначально с кассетным подшипником», - уточнила Чиганашкина. «Нет, не оценивали», - ответил Брагин. «Можно зафиксировать, что это решение технически не оценивалось», - сделала вывод директор по техническому развитию RM Rail.

Брагин также отметил, что на сегодняшний день все предприятия на ж/д сети РФ могут ремонтировать колесные пары, оборудованные кассетными подшипниками, с их заменой. «Сейчас идут работы по получению разрешения на ремонт именно кассетных подшипников», - добавил он, напомнив, что ВРК-3 планирует наладить сервис сразу в нескольких своих ремонтных депо.

«Там не все однозначно - если считать экономический эффект, обязательно будем считать, будем обсуждать, в том числе и цены на кассетные подшипники, есть задача решения и с тележками, и со всем остальным - но это задачи технические, решаемые, и надо настроиться на решение этой задачи», - в свою очередь заявил Сапетов. «Научно-технический прогресс не остановишь, рано или поздно он состоится. Чего оттягивать решение, когда мы реально можем решить общую задачу», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РЖД НАДЕЮТСЯ В 2020 Г. НА НАСЫЩЕНИЕ РЫНКА Ж/Д КОЛЕСАМИ И СНИЖЕНИЕ ИХ СТОИМОСТИ

ОАО «Российские железные дороги» надеется в 2020 году на постепенное насыщение рынка железнодорожными цельнокатаными колесами (ЦКК) и снижение их стоимости.

«Надежда - на IV квартал и уже на I полугодие 2020 г., что все-таки производители начнут реально снижать стоимость ЦКК», - заявил начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов в четверг в ходе «круглого стола», организованного издательским домом «Гудок».

Определенное насыщение рынка, по его словам, началось уже в 2019 г. «ОМК («Объединенная металлургическая компания» Анатолия Седых - ИФ) на 100 тыс. фактически в этом году увечила выпуск ЦКК, на 65 тыс. - увеличение по линии Evgaz. Уже принято и отгружено в РФ 47,7 тыс. (деталей - ИФ) производства заводов Китая», - сказал менеджер.

«Также радует, что наконец-то начал работать «Проммашкомплект» (ПМК - ИФ) на территории Казахстана, и, по нашей информации, в Россию сейчас уже отгружено чуть более 5 тыс. колес, то есть обязательства, которые ПМК брал перед российскими заказчиками, потихоньку начали выполняться», - добавил он.

«Не отстает (украинский - ИФ) «Интерпайп», не снижает объемы поставок на территорию РФ, порядка 129 тыс. колес уже в адрес потребителей России с учетом снятия ввозных пошлин (снижены с 34% - ИФ). Но, к сожалению, низкую стоимость, несмотря на снижение этой ставки, мы не очень почувствовали пока», - отметил при этом Сапетов.

«Если посмотреть баланс производства, который просматривается на 2020 г., то «Проммашкомплект» выделяет 200 тыс., 200 тыс. у нас будет квота по китайским производителям. Правда, в этом году, мы смотрим, (она - ИФ) не очень выбирается - даже не получится 80 тыс. Есть Украина, до 160 тыс. И, если наши уважаемые производители не позволят себе какой-нибудь картельный сговор, сдерживая объем производства, мы рассчитываем, что цена должна немного снизиться», - отметил менеджер.

Говоря о текущих ценах, он отметил, что сейчас у «Торгового дома РЖД» заканчивается двухлетний контракт с ОМК по 32 тыс. руб. за штуку - по 315 тыс. шт. ежегодно на 2 года. «Сейчас работаем, чтобы договориться на перспективу. Пока коллеги из «Объединенной

металлургической» ниже 56 тыс. не снижаются, хотя мы понимаем, что расчетная величина наших экономистов - 32 тыс. - очень даже справедливая цена», - сказал Сапетов. Менеджер пояснил, что **Росжелдорснаб** на эксплуатацию в «Российские железные дороги» сейчас закупает по договору до 2023 г. по 29 тыс. руб. за шт., хотя заказ - всего на 30 тыс. шт. «То есть, мы понимаем, что возможности по ценообразованию и ликвидности ОМК и Evgaz имеются», - отметил он, добавив, что компания «все-таки надеется договориться на перспективу 3-летнего договора» по приемлемой цене.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; НИГЕР ХОЧЕТ РАЗВИВАТЬ СВОЮ Ж/Д СЕТЬ, ОБСУЖДАЕТ С РФ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В ЭТОМ

Нигер рассматривает возможность привлечения российской стороны к развитию железнодорожной инфраструктуры, заявил глава министерства иностранных дел этой страны Калла Анкурао по итогам переговоров со своим российским коллегой Сергеем Лавровым.

«Мы говорили о возможности построить железную дорогу, которая несколькими ветками объела бы страну, и как раз обсудили возможность сотрудничества с Россией в этом направлении», - сказал Анкурао в четверг.

В свою очередь Лавров дал понять, что инфраструктурные проекты входят в число перспективных направлений для сотрудничества двух стран.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПРИНЯТ ЗАКОН О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ

Госдума приняла закон о снижении с 20% до 0% ставки НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов.

Документ был внесен в Госдуму в середине июля группой депутатов.

В пояснительной записке напоминалось, что в действующем Налоговом кодексе (НК) РФ нулевой НДС установлен только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, которые при этом оказываются. Транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению по общей ставке НДС (с 1 января 2019 года - 20%). «При этом конечный потребитель этих услуг находится за пределами территории РФ и не может претендовать на вычет предъявленных ему сумм российского НДС. Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей», - говорилось в пояснительной записке.

В документе напоминает, что в Белоруссии и Казахстане нулевой НДС применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится.

Закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС (квартал).

RNS; 2019.09.19; ФАС УТВЕРДИЛА ИНДЕКСАЦИЮ ТАРИФОВ В ПЛАЦКАРТЕ

Правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России утвердило индексацию тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования на 3,5% в 2020 году, сообщает пресс-служба ведомства.

«Правлением ФАС утверждена индексация тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования РЖД, ФПК, Пассажирской компании «Сахалин» и «Гранд Экспресса» на 2020г в размере 3,5%», — говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что такое решение будет способствовать заблаговременной продаже билетов с нового года.

В ФАС также добавили, что решения по дерегулированию подобных перевозок в отдельных направлениях отложены, сейчас проводятся консультации с РЖД в целях обеспечения доступности перевозки пассажиров, а также обязательств РЖД и ФПК по повышению уровня комфортности в поездах дальнего следования.

«Решения по дерегулированию таких перевозок в отдельных направлениях отложены. Ведутся консультации с РЖД в целях обеспечения доступности перевозки пассажиров, а также обязательств РЖД и ФПК по повышению уровня комфортности в поездах дальнего следования», — сообщили в ФАС.

<https://rns.online/transport/FaS-utverdila-indeksatsiyu-tarifov-v-platskarte-2019-09-19/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ГОСДУМА РАТИФИЦИРОВАЛА КОНВЕНЦИЮ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ

Государственная Дума на заседании в четверг большинством голосов ратифицировала Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря.

Представитель президента РФ по делимитации и демаркации государственной границы РФ с сопредельными государствами - участниками СНГ посол по особым поручениям МИД Игорь Братчиков заявил на заседании Госдумы, что ратификация Конвенции будет способствовать укреплению региональной стабильности и предсказуемости в отношениях с РФ с партнерами по Каспию, создаст благоприятные условия для расширения взаимовыгодного сотрудничества пяти прибрежных стран.

Председатель Госдумы Вячеслав Володин, комментируя журналистам решение Госдумы о ратификации, заявил, что конвенция «позволит расширить сотрудничество стран Каспийского региона».

«Каспийское море имеет важное геополитическое, торгово-экономическое и стратегическое значение, уникальную экологическую систему, своим исключительным расположением оно объединяет Россию, Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркменистан», - сказал Володин.

Он считает, что конвенция «стала значительным достижением дипломатии и подтверждением дружественных отношений наших стран».

«Документ подтверждает использование территории моря в мирных целях, закрепляет режим судоходства и порядок коллективного использования акватории, а также устанавливает основной принцип совместной деятельности на Каспии - расширение взаимовыгодного сотрудничества во всех сферах», - подчеркнул председатель Госдумы.

Законопроект о ратификации был внесен в Госдуму президентом. Конвенция была подписана в Актау (Казахстан) 12 августа 2018 года, ее участниками являются государства, расположенные на побережье Каспийского моря: Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркмения.

Как указано в справке - обосновании к закону о ратификации Конвенции, она определяет и регулирует права и обязательства прибрежных государств в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство над морем.

«Каждая сторона устанавливает территориальные воды, не превышающие по ширине 15 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с Конвенцией, а также рыболовную зону шириной 10 морских миль, прилегающую к территориальным водам. Разграничение дна и недр Каспийского моря на секторы осуществляется по договоренности сопредельных и противолежащих государств с учетом общепризнанных принципов и норм международного права», - говорится в Конвенции.

В документе указано, что деятельность сторон на море «будет осуществляться, на основе принципов уважения суверенитета, территориальной целостности, независимости,

суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой, взаимного уважения, сотрудничества, невмешательства во внутренние дела друг друга». Также Конвенция предусматривает «решения всех вопросов на море мирными средствами и неprisутствия там вооруженных сил, не принадлежащих сторонам».

При этом страны Каспия «имеют право на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану и от них, с этой целью стороны пользуются свободой транзита через территории всеми транспортными средствами».

Представитель президента РФ по делимитации и демаркации государственной границы РФ с сопредельными государствами - участниками СНГ посол по особым поручениям МИД Игорь Братчиков заявил на заседании Госдумы, что ратификация Конвенции будет способствовать укреплению региональной стабильности и предсказуемости в отношениях с РФ с партнерами по Каспию, создаст благоприятные условия для расширения взаимовыгодного сотрудничества пяти прибрежных стран.

Переговоры об урегулировании правового статуса Каспия страны Каспийского региона проводили около 20 лет. К настоящему моменту процесс ратификации Конвенции уже завершён Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном. Ожидается, что Иран также в ближайшее время может приступить к процедурам ратификации документа.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПРОГРАММА ЛИЗИНГА РЕЧНОГО ФЛОТА ГТЛК ПРЕДУСМАТРИВАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО 74 СУДОВ ДО 2031Г НА 75,5 МЛРД РУБ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) разработало программу лизинга водного транспорта, по которой предполагает заказать в 2020-2031 гг. строительство 74 речных судов, сообщила ГТЛК.

«Общий объем финансирования по программе составит 75,5 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета в объеме 27,9 млрд рублей и за счет внебюджетных средств в объеме 47,6 млрд рублей», - говорится в сообщении.

«Реализация программы позволит обновить флот на 74 единицы в период с 2020 по 2031 год, обеспечить занятость 12,5 тыс. работников судостроительных организаций и создать не менее 860 новых рабочих мест, а также обеспечить долгосрочную загрузку российских судостроительных предприятий», - отмечает компания.

«Для того, чтобы флот внутреннего водного транспорта не потерял грузовую базу, необходимо в период до 2030 года заменить весь флот, который на сегодняшний день старше 40 лет. При условии выделения бюджетных средств, предусмотренных программой, ГТЛК сможет предложить льготные условия лизинга морских и речных судов со сроком лизинга для грузовых судов до 20 лет, для пассажирских и земснарядов - до 25 лет, ставку лизинга для грузовых судов 7,5%, для пассажирских и земснарядов - 2,5%. Аванс во всех проектах от 0%», - приводятся в сообщении слова директора дирекции морского и речного транспорта ГТЛК Александр Пилипец на презентации программы в рамках конференции «Нева-2019» в четверг.

Как сообщалось ранее, ГТЛК разработала программу, по которой предполагает заказать в 2020-2031 гг. строительство 100 гражданских судов, как морского, так и речного флота, сообщил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин в интервью «Ведомостям».

«Программа наша внесена в правительство. **Минтранс** и Минпромторг ее поддержали, Минфин работает с лимитами. Она предполагает заказ в 2020-2031 гг. 100 единиц флота российским верфям на 86,6 млрд руб. - грузовых судов, пассажирских, дноуглубительного флота», - говорил Храмагин. «Докапитализация из бюджета предполагается в размере 27,9 млрд руб., остальное - привлеченные средства и реинвестирование прибыли», - отмечал глава компании.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.09.19; С НЕБА НА ЗЕМЛЮ: МАСШТАБНОЕ РАЗВИТИЕ МОСКВЫ ОСТАНОВИТ АВИАЦИЯ?; ОГРАНИЧЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ МОГУТ ЗАТРОНУТЬ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ТЕРРИТОРИИ СТОЛИЦЫ

Амбициозный проект столичной мэрии по развитию Новой Москвы, похоже, уперся в неожиданную преграду. Речь идет о спорном статусе значительных территорий вокруг аэропортов и странной позиции авиационных структур. Впрочем, обо все по порядку.

Будущее города

Новая Москва — самый масштабный проект по расширению столицы. 7 лет назад мегаполис присоединил значительную часть Подмосковья, где образовал крупнейший столичный округ. Территорию начали активно осваивать. За это время здесь построили более 14 млн квадратных метров недвижимости и более 200 км дорог и магистралей, с завидной скоростью прокладывают новые линии метро.

По словам мэра, транспортная инфраструктура в Новой Москве строится заранее, чтобы новоселы могли сразу ей пользоваться, а не «жили на вечной стройке». Проживать же округе будет 1,5 млн человек – в четыре раза больше, чем сейчас. Такие цифры заложены в генплан развития Новой Москвы до 2035 года.

Приобрести здесь собственное жилье в ипотеку москвичи смогут скорее, чем внутри МКАД, где возможности для застройки значительно ограничены, а цены заоблачные.

Решить «квартирный вопрос» и создать удобную инфраструктуру для жизни, работы и отдыха – главная цель проекта развития территории. Его реализация позволит также провести реновацию старого ветхого жилфонда и переселить многих жителей Новой Москвы в новые благоустроенные дома с современной инфраструктурой – недалеко от места прежнего проживания (по примеру реализации программы реновации в «старой» Москве). Сейчас только под эту задачу планируется построить более 250 новых жилых домов.

При этом власти обещают, что массовое строительство жилья и инфраструктуры не должно затронуть лесные массивы – чтобы сохранить «зеленый пояс» вокруг Москвы, в первую очередь будут осваиваться свободные участки земли.

В тени аэропорта

Понятно, что проект не дешевый. Для выполнения масштабных задач необходимо привлечь больше количество инвесторов, девелоперских компаний, готовых вкладываться в развитие территории. Конечно, инвесторы должны видеть возможности дальнейшей финансовой отдачи от вложений. Во-всяком случае, не потерять уже вложенные деньги из-за изменившихся планов города или других влиятельных структур.

Однако подобные риски сегодня существуют. И от них не застрахован, пожалуй, ни один инвестор, как и простой житель – покупатель квартиры в строящемся доме.

Примером такого риска могут стать претензии Росавиации по поводу использования территории в радиусе до 30 км (!) от аэропортов из-за неурегулированных вопросов по статусу земель.

В целях соблюдения авиационной безопасности, в России, как и во всем мире, предусмотрены ограничения на строительство на приаэродромных территориях (ПАТ) — вплоть до полного запрета. Сейчас к ПАТ по закону можно отнести земли на расстоянии до 30 км от аэродромов.

Но если посмотреть на карте, где находятся крупнейшие воздушные гавани столицы – Шереметьево, Внуково, Домодедово, – то можно увидеть: «ограничения на строительство» охватывают почти половину территории Подмосковья и около 90% Москвы. Разве это не странно?

Обмен претензиями

Для разрешения спорных ситуаций по использованию приаэродромных земель в 2017 году был принят федеральный закон. По нему каждый аэропорт должен разработать

собственный проект ПАТ, а затем согласовать его с региональными властями и утвердить в Росавиации.

Кроме того, законом предлагалось поделить ПАТ на семь зон, по мере их удаленности от аэропорта. В первой разрешается строить только объекты, связанные с аэропортом, в седьмой, наиболее удаленной — допускается возведение жилых домов.

Подобная схема, когда авиационные структуры и региональные власти заранее договариваются, как использовать территории вокруг аэропортов, могла снять часть противоречий. Однако Росавиация в этом вопросе пока проявляет жесткую позицию и поддерживает ограничительные меры. Усугубляет ситуацию, что в ряде случаев позиция ведомства идет вразрез с позицией самих аэропортов по строительству. И «тормозятся» уже начатые проекты. Зато начинаются другие.

В качестве примера можно привести сразу несколько судебных конфликтов Росавиации с застройщиками, возводившими жилые кварталы в районе аэропорта Шереметьево. Так, в 2016 году авиационное ведомство потребовала отозвать ранее выданное компании «МС Девелопмент» разрешение на строительство жилого комплекса. В одном случае суд уже встал на сторону застройщика, по некоторым объектам суды еще идут.

Позднее Росавиация отозвала ранее выданное компании «Инград» согласование на строительство 22 этажного жилого комплекса «Филатов луг», который, по мнению ведомства, превысил допустимую высотность. В августе 2019-го застройщик, который уже почти закончил возведение объекта, обратился в суд с иском.

Под угрозой могут оказаться и другие застройщики Новой Москвы, строящие высотные здания вблизи аэропорта Внуково.

Примечательно, что строительство коммерческой недвижимости на этих территориях допускается. В частности, сам аэропорт Внуково, руководство которого выступает против жилой застройки на расположенных поблизости землях, недавно объявил тендер на строительство здесь высотного здания отеля. Но насколько оно безопаснее для взлетающих и садящихся самолетов?

Ответ сторонники ограничений дают простой: речь здесь идет не столько о безопасности полетов, сколько о потенциальном неудобстве для жителей новостроек вблизи аэропортов. Повышенный уровень шума может привести к претензиям к аэропортам, что негативно скажется на возможностях для их дальнейшего развития.

Но даже если авиационные структуры согласуют жилое строительство на приаэродромной территории сегодня, это не гарантирует отсутствие претензий и судебных споров в будущем, считает Роман Гусаров, главный редактор портала AVIA.RU.

«В России запрета на строительство на приаэродромной территории нет, но во времена Советского Союза было установлено правило, что любая хозяйственная деятельность должна вестись с разрешения старшего авиационного начальника аэродрома, – говорит эксперт. – При этом если все разрешительные документы были получены, а согласование осуществляется с Росавиацией, а потом ведомство передумало, есть все основания для обращения в суд с требованием возмещения ущерба».

Точка диалога

Как видим, на данный момент вопрос полностью не урегулирован. Федеральные ведомства в области транспорта и авиации, региональные власти, аэропорты, застройщики и инвесторы имеют свое представление о возможности развития территории в 30-км от аэропортов.

Очевидно: без наведения порядка и установления понятных условий для возможного строительства, планы мэрии по комплексному развитию территории Новой Москвы до 2035 года могут быть нарушены.

Впрочем, Москва — не единственный мегаполис, где крупные международные аэропорты находятся вблизи с растущим городом. В большинстве мировых столиц такое соседство

совсем не мешает развитию и расширению инфраструктуры, отмечают эксперты. И более того – способствует.

«В Лондоне пять аэропортов, один из них находится почти в центральной зоне, в десяти минутах от центра города. Так из центра Лондона можно попасть в центр любого европейского города за полтора часа — меньше, чем проехать по стране до южного побережья. Это открывает новые возможности для жителей, их профессионального развития и налаживания связей с другими городами», — рассказывает Аля Четчина, директор проектов КБ Стрелка, преподаватель Лондонской Архитектурной Ассоциации.

Конечно, шум аэропортов может доставлять жителям определенные неудобства, признает эксперт. Однако в британской столице удалось найти компромиссное решение.

«С одной стороны, жильцы понимают, что вблизи аэропорта купили квадратные метры дешевле, чем в других частях Лондона. С другой — они добились того, что аэропорт ввел систему регулирования приёма рейсов. После 23 часов аэропорт рейсы не принимает и не беспокоит жителей ночью, максимально работая в течение рабочего дня», — отмечает Аля Четчина.

«Мировой опыт показывает: строительство вокруг аэропортов – совершенно обычная практика, – объясняет Руслан Абрамов, заведующий кафедрой государственного и муниципального управления РЭА им. Г.В. Плеханова. – Жилые дома, торговые центры, гостиницы, парковочные боксы и развитая транспортная инфраструктура – все это можно увидеть в непосредственной близости ко многим крупнейшим аэропортам мира. Особенно если они находятся в мегаполисах, в которые прилетают миллионы туристов. И, как мы видим, проблем там не возникает. Наоборот, близость городской инфраструктуры создает удобство пассажирам. Главное – чтобы соблюдались строительные и санитарные нормы, а также общепринятые в мире нормы безопасности. Давно существует практика применения данных норм, на которую мы можем просто ориентироваться».

«Ограничения на строительство рядом с аэропортами существовали всегда. Но в разумных пределах, когда, например, есть реальная опасность столкновения самолета с постройкой. То есть крыша дома находится в десятках метров от глиссады – траектории движения воздушного судна при посадке. Или когда здание стоит прямо под линией взлета. Но есть и другие нормы, которые допускают строительство объектов, где могут пребывать гораздо больше людей, чем в любом жилом доме. Это те же многоэтажные терминалы в аэропортах. Как правило, они расположены вне траектории низкого движения самолета. И по опыту многих стран мы видим: находиться в таких зданиях не более опасно, чем в сотнях километрах от аэропортов. Главное, чтобы на крышах были специальные красные маяки. Такие маяки сегодня можно увидеть на многих многоэтажках рядом крупнейшими аэропортами страны. Например, в подмосковной Лобне, где в менее чем в 3 км от аэропорта Шереметьево в последние годы был построен большой микрорайон», считает эксперт в области безопасности полетов Иван Зайцев.

Как видно, строительство вокруг аэропортов – нормальная практика при соблюдении всех мер и норм безопасности. Казалось бы, можно собрать лучший мировой опыт и использовать его в Москве. Но что же мешает Росавиации договориться с **Минтрансом**, мэрией, аэропортами?

Очевидно, что российские регионы смогут получить гораздо больший импульс для развития, если в ведомстве системно подойдут к вопросу строительства городской инфраструктуры. Чиновники от авиации должны понять: столица растет, этот процесс необратим, и без гармоничного включения широкой зоны вокруг аэропортов в инфраструктуру растущего мегаполиса уже не обойтись.

На фоне многочисленных дискуссий и спорных ситуаций, в августе 2019-го **Минтранс** разработал законопроект, по которому введение седьмой – самой большой зоны ПАТ, предназначенной под жилую застройку, предлагается отложить до 2025 года. Впрочем,

«заморозка» проблемы вряд ли будет способствовать активности девелоперов и инвесторов в реализации региональных строительных проектов.

Жесткая позиция по строительным ограничениям в многокилометровой зоне вокруг аэропортов, которая может выливаться в долгие судебные споры и тормозить развитие территорий, уже не отвечает современным требованиям. Об этом говорят примеры крупнейших аэропортов и мегаполисов мира.

Но чтобы использовать аэропорты не как «тормоз», а как стимул для развития современного города необходимо наладить диалог между всеми заинтересованными сторонами: авиационным ведомством, мэрией, инвесторами, застройщиками, центрами планирования развития территорий...

И постараться в ближайшее время решить вопрос системно, с общим видением будущего столичного региона.

<https://iz.ru/923178/s-neba-na-zemliu-masshtabnoe-razvitie-moskvy-ostanovit-aviatcii>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.09.20; ДЕМОНСТРАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ; РОССИЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ ОКАЗАЛАСЬ ЛУЧШЕЙ!

Наша газета анонсировала проведение практической демонстрации технологий совместных безопасных полетов беспилотников и пилотируемых воздушных судов в рамках конкурса «Авиароботех–2019» (№ 23 от 3–9 июня 2019 г.). Что показал эксперимент?

Весь мир давно и отчетливо понимает: без технического решения задачи совместных полетов беспилотных и пилотируемых ВС масштабного развития рынка БАС не будет. Над решением вопроса интеграции БАС в общее воздушное пространство трудятся многие государства, опираясь на сертифицированные в авиации технологии, а также пробуя новые технические решения, в частности, возможности перспективного стандарта связи 5G. Периодически можно слышать заявления о внедрении неких новых решений по организации совместных полетов БВС и ПВС, однако в полной мере возникающие при совместных полетах задачи не решены нигде в мире.

Полноценная безопасная интеграция беспилотников в национальное воздушное пространство требует решения большого комплекса задач одновременно. Ключевая из них – полноценное информирование в онлайн–режиме участников полетов о ситуации в воздушном пространстве. По мнению экспертов, необходимо учитывать пять основных требований.

Пилоты на борту ПВС и внешние пилоты БВС должны приборно, на своих мониторах, наблюдать все воздушные суда поблизости заблаговременно до критического сближения. То есть информация о местоположении должна передаваться не в одну, а в обе стороны между всеми бортами.

Взаимное наблюдение беспилотных и пилотируемых воздушных судов должно бесперебойно обеспечиваться во всех классах воздушного пространства, включая неконтролируемое. По статистике в России 90% полетов БВС проходят в не обслуживаемом диспетчерами классе G на высоте 200–400 м.

Для решения задачи интеграции, взаимодействия БВС между собой, с пилотируемыми воздушными судами или с системой УВД могут быть использованы только сертифицированные ИКАО авиационные технологии. Таким образом, даже перспективный стандарт 5G, если его надежность и функции для авиации будут подтверждены испытаниями, не сможет быть применен для наблюдения воздушных судов до его признания ИКАО, что, по оценкам экспертов, займет не менее 10 лет в лучшем случае.

В настоящее время и среднесрочной перспективе для целей наблюдения могут рассматриваться лишь три стандарта АЗН–В и/или их возможные комбинации. Именно путем комбинирования идут США и Китай, используя распространенный 1090ES и более

защищенный и функциональный UAT. В России и Европе, как было сказано выше, для применения допустимы два стандарта: 1090ES и VDL-4.

Все линии передачи данных между БВС, ПВС и диспетчером УВД должны быть максимально киберзащищены от возможного вмешательства в управление БВС, подмены навигационной информации, текстовых и голосовых сообщений.

Должны быть обеспечены информационные сервисы ситуационной осведомленности, функции TIS-B, FIS-B, DGNSS, S&R, CPDLC, AOC и др.

Из двух принявших вызов компаний, защищающих различные технологии, продемонстрировать работоспособность устройств АЗН-В VDL-4 смог только ГосНИИАС совместно с фирмой «НИТА». К сожалению, в демонстрации технологий не участвовала компания «ЦРТС», но рекламируемое ею устройство АЗН-В «OUT» 1090 «Колибри», установленное на БВС «Птеро», все же было протестировано. За ходом эксперимента наблюдали губернатор Томской области Сергей Жвачкин, представители администрации Томской области, ведущих университетов г. Томска.

В совместных полетах на основе технологии АЗН-В VDL-4 приняли участие воздушные суда Ан-2 Томского аэроклуба ДОСAAF России, БВС «Птеро» компании ООО «Птеро», БВС «Стерх» компании ООО «ЭкоТрас» и БВС «Микран» компании АО НПФ «Микран». Все воздушные суда, участвовавшие в эксперименте, были оснащены малогабаритным устройством АЗН-В VDL-4, масса которого составляет всего 55 грамм, которое в ходе эксперимента показало бесперебойное наблюдение БВС на удалении не менее 90 км. Проверить дальность действия на большей дистанции не удалось вследствие ограничения размеров зоны воздушного пространства, закрытого для полетов, – отмечают организаторы мероприятия.

Дополнительно на БВС «ПТЕРО» было установлено устройство режима 1090ES «Колибри» производства ООО «НПП «ЦРТС» с массой электронной начинки 15 грамм, которое в ходе эксперимента показало бесперебойное наблюдение БВС на удалении не более 3 км.

Рабочие места внешних пилотов БАС были также оснащены оборудованием АЗН-В VDL-4, что позволило обеспечить взаимное наблюдение всех воздушных судов в районе аэродрома.

Схематично взаимодействие участников эксперимента было организовано так, что каждый оборудованный объект получал и принимал сигналы от всех остальных участников эксперимента. При этом каждая связь в сети была контролируема и конфиденциальна, а отключение любого из узлов не влияло на ситуационную осведомленность других.

В районе КДП аэродрома был развернут автономный мобильный диспетчерский командный пункт (МДКП) фирмы НИТА на основе микроавтобуса «Фольксваген», оборудованный АЗН-В VDL-4 и 1090ES. Информация АЗН-В с МДКП транслировалась на многофункциональный индикатор (МФИ) непосредственно на рабочем месте руководителя полетов аэродрома.

За счет реализации функции TIS-B участники эксперимента обеспечивались информацией об объектах, оснащенных АЗН-В не только формата VDL-4, но и 1090ES, включая рейсовые гражданские воздушные суда.

После взлета всех воздушных судов по территории аэродрома перемещался автомобиль, оснащенный АЗН-В и имитировавший спецтранспорт. Его местоположение по информации АЗН-В могли наблюдать не только руководитель полетов аэродрома, но и непосредственно экипаж ВС/внешние экипажи БВС.

Все участники эксперимента смогли убедиться, что в России существует технология, способная решить задачу безопасных полетов и интеграции БВС в общее воздушное пространство.

В ходе тестирования продемонстрировано и подтверждено, что полеты на основе технологии АЗН–В VDL–4 убедительно показали полный контроль воздушной обстановки, возможность дистанционной идентификации БВС и контроля канала управления при необходимости со стороны силовых структур, конфиденциальность и дополнительный функционал линии передачи данных.

Несмотря на объяснимые попытки иностранных авиационных гигантов влиять на российский рынок, стандарт 1090ES и заоблачный по стоимости принцип МПСН не обеспечивает решения задач безопасности полетов и защиты информации, крайне актуальных с развитием беспилотной авиации.

Технически правильно идти по пути реализации устройств АЗН–В, обеспечивающих работу в двух типах ЛПД – 1090 и VDL–4, дополняющих друг друга и обеспечивающих максимальную функциональность и надежность.

Что важно, «Авиароботех» наглядно показал: по функциональным возможностям АЗН–В VDL–4 превосходит все альтернативные технологии, при этом не требует развертывания дорогостоящей наземной инфраструктуры и может работать даже в пустыне или Арктике, позволяя создавать защищенные самоорганизующиеся воздушные сети, за которыми и стоит будущее беспилотной авиации во всем мире, отмечают организаторы конкурса.

<http://transportrussia.ru/item/5169-demonstratsiya-tekhnologij.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.09.20; РАБОТАЕМ В ЗОНЕ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ; АМБИЦИИ ОСТРОВНОГО АЭРОПОРТА НЕБЕСПОЧВЕННЫ

Сахалинская область – единственный островной край России, расположенный практически в центре Азиатско–Тихоокеанского региона. В настоящее время здесь проводятся мощные структурные изменения с целью максимально эффективного использования его географического положения. Немалое значение в решении задач, связанных с преобразованиями, отводится развитию гражданской авиации. О том, как они последовательно решаются, рассказывает гендиректор АО «Аэропорт Южно–Сахалинск» Никита ПОЛОНСКИЙ:

– Аэропорт Южно–Сахалинск – динамично–развивающийся транспортный узел, с помощью которого есть возможность реализовать уникальный потенциал Сахалинской области. Для этого мы проводим системное исследование совместно с одним из ведущих отраслевых агентств – Центром стратегических разработок в гражданской авиации. После полугода совместной кропотливой работы был создан весомый и серьезный труд, на основании которого уже формируются планы по развитию авиатранспортной инфраструктуры Сахалинской области.

Над Сахалином в настоящее время проходит большое количество авиатрасс, и при выполнении трансконтинентальных полетов наш аэропорт – один из самых удобных пунктов для технической посадки авиаперевозчиков, выполняющих полеты по маршрутам из США до Юго–Восточной Азии. Известно, что центр интенсивных авиаперевозок смещается именно в этот регион. Рост доли региональных и местных (комьютерных) перевозок в суммарных мировых объемах перевозок пассажиров указывает на сохранение этой тенденции. Доля таких перевозок в Европе и АТР за последние 10 лет почти удвоилась.

Последние полтора года мы разрабатывали стратегию развития аэропорта Южно–Сахалинск до 2025 года и на перспективу – до 2035 года. Недавно мы получили результаты. По нашему мнению и по оценке экспертов, которые готовили эту стратегию, одним из ключевых направлений развития аэропорта как бизнес–модели является использование его преимущественного расположения – фактически в центре Азиатско–Тихоокеанского региона, на пути движения воздушных судов из Юго–Восточной Азии на северо–западное побережье США и в Канаду. В этой связи вполне возможно использовать

наш аэропорт для посадки на дозаправку грузовых лайнеров, а также как логистический центр (переброска груза с одного вида транспорта на другой или между разными маршрутами). Наши планы совпали с намерением одной из ведущих авиакомпаний России «Волга–Днепр» и ее дочерней структуры – грузового перевозчика «Атран». Ее представитель сообщил, что компания хочет организовать на базе нашего аэропорта пункт технической посадки и базирования для осуществления отсюда разлетов по странам АТР, в сторону Северной Америки и для переброски грузов в российские регионы.

Для привлечения на наш аэродром таких перевозчиков была проведена реконструкция аэродромных мощностей, в частности взлетно–посадочной полосы. Сегодня в аэропорту имеются ИВПП I категории ИКАО, три рулежные дорожки достаточной ширины и конфигурации для удобного маневрирования самых больших судов и перрон, который позволяет разместить одновременно несколько воздушных судов самого большого класса («Боинг–747», Ан–124 («Руслан»). Кроме того, полностью обновлена аэродромная спецтехника, которая позволяет максимально эффективно содержать взлетно–посадочную полосу и обслуживать воздушные суда в условиях суровой сахалинской зимы.

Все это позволяет островному аэропорту соответствовать мировым стандартам и принимать воздушные суда класса «Боинг–747» и «Руслан». Есть небольшие ограничения, связанные с частотой взлетов и посадок, но они столь несущественны, что не снижают нашу привлекательность. Пропускная способность взлетно–посадочной полосы в аэропорту Южно–Сахалинск – 12 взлетно–посадочных операций в час.

Для снятия имеющихся инфраструктурных ограничений помимо уже проделанной нами работы принято решение о строительстве новой взлетно–посадочной полосы. Она заменит существующую и снимет все ограничения, в том числе по количеству взлетно–посадочных операций в час. Замечу, что речь идет не о второй, а именно о новой взлетно–посадочной полосе. Она пройдет параллельно существующей, примерно в 200–250 метрах от оси прежней полосы. Старая после этого перейдет в разряд рулежных дорожек. О том, что аэропорт нуждается в новой полосе, говорилось еще 19 лет назад, когда я пришел работать сюда. Основание ВПП, которое лежит под слоями бетона, не менялось с 1964 года. Ее проектировали и изготавливали для самолетов, вес которых был минимум в четыре раза меньше современных лайнеров. Изменить что–то, не остановив полеты, не заменив основание на существующей полосе, невозможно, поэтому единственный разумный и целесообразный способ привести ВПП в соответствие с новыми требованиями – построить рядом новую. По стоимости это примерно столько же, сколько и замена полотна на существующей полосе. Сейчас тщательно прорабатываются источники финансирования этого проекта, определяются ключевые элементы будущей стройки. Но у меня нет никаких сомнений, что полоса будет. Думаю, что этот процесс завершится благополучно в 2025 году. Предварительная стоимость – 12–13 млрд руб.

Кроме того, в планах – расширение грузового перрона до размеров, которые удовлетворят перевозчиков и позволят осуществлять технические посадки или отстой воздушных судов. В дальнейшем его планируется использовать для построения логистического комплекса, объединяющего авиационные, морские и железнодорожные перевозки.

Базовыми авиакомпаниями аэропорта являются «Аврора» (самолеты) и «Авиашельф» (вертолеты). За прошлый год пассажиропоток аэропорта Южно–Сахалинск вырос на 4,5%, и мы наконец достигли долгожданной цифры – 1 млн пассажиров за год. Это дает нам уверенность в том, что аэропорт правильно сбалансирован, развивается в нужном направлении и в ближайшее время выйдет на уровень безубыточности, позволив еще более эффективно осуществлять нашу хозяйственную деятельность.

Аэропорт Южно–Сахалинск – главные воздушные ворота Сахалина. Из–за географического расположения воздушный транспорт остается приоритетным для жителей острова. Через аэропорт на Сахалин прибывают 95% всех пассажиров. В 2018 году воздушным транспортом были переправлены почти 12 тыс. тонн почты и груза. Он

обслуживает 17 воздушных линий, также у нас есть договоры с девятью оперирующими компаниями.

Разумеется, аэропорт также соединяет и удаленные районы со столицей областного края. Основу сахалинской экономики составляет промышленное освоение природных ресурсов: нефти, газа, угля. Кроме того, в настоящее время происходит динамичное развитие туристической отрасли. Активное экономическое развитие Сахалинской области способствует тому, что валовый региональный продукт растет быстрее, чем в среднем по России. Также здесь работает ряд территорий опережающего развития: это «Горный воздух», «Южная» и «Курилы».

Поступательное развитие региона логично влечет за собой необходимость развития и укрупнения маршрутной сети аэропорта Южно–Сахалинск. Причем по всем направлениям, от международных до внутренних и региональных. Помимо существующего трафика планируется открыть перелеты в Магадан. На постоянной основе уже осуществляются перевозки во Владивосток, Хабаровск, Благовещенск, Комсомольск–на–Амуре, Новосибирск, Якутск и Петропавловск–Камчатский. В ближайшее время к ним могут присоединиться Иркутск и Красноярск. Перспективными также являются такие направления, как Санкт–Петербург и курортные города Черноморского побережья Кавказа. Итого в перспективе планируется обслуживание 22 новых маршрутов.

В области международных маршрутов мы взяли курс на привлечение карго–перевозчиков, совершающих межконтинентальные перелеты над Сахалином. Мы рады принять их лайнеры для технических посадок на дозаправку для того, чтобы увеличить количество перевозимого груза в трюме воздушного судна. В перспективе планируется консолидировать и распределять этот груз для переправки его внутри России либо перенаправления по Дальневосточному региону.

Перспективные центры производства Юго–Восточной Азии сегодня находятся в Сингапуре, Малайзии, Индонезии и Вьетнаме. Seriously растущим центром производства товаров народного потребления становится Камбоджа, а в перспективе эта страна рассматривается нами как одна из возможных точек начала маршрута на другое побережье Тихого океана, на запад Североамериканского материка. Также рассматриваются пункты в Китайской народной республике. Они могут стать вершинами треугольника, соединяющего маршруты из Китая через Южно–Сахалинск в Сибирь и далее по замкнутому маршруту опять в Китай.

В перечень направлений, которые мы обслуживаем сегодня и планируем развивать, входят Бангкок, Хошимин и Нячанг, Пхукет и Краби. Сейчас туда выполняются рейсы на чартерной основе, но планируется сделать их регулярными, чтобы стимулировать пассажиропоток в эти страны. Серьезным направлением по–прежнему выглядит Япония. Сейчас Страна восходящего солнца представлена двумя маршрутами, которые совершает авиакомпания «Аврора»: в Саппоро и Токио. Планируется ввести еще и рейс в Осаку.

Чтобы обеспечить техническую возможность для расширения маршрутной сети, в настоящее время реализуется масштабный проект по строительству нового пассажирского терминала. Конечно, мы продолжаем модернизацию и эксплуатацию аэровокзала, построенного в 1964 году. Нам удалось увеличить его пропускную способность до 350 пассажиров в час, но уже сейчас он достиг своего предела, и обеспечение комфортного пребывания пассажиров в нем невозможно.

При финансовой поддержке правительства Сахалинской области был заказан проект по строительству нового терминала. Его общая пропускная способность составит 800 пассажиров в час: из них 550 – по внутренним линиям и 250 – по международным. При необходимости есть возможность расширения его до 900 пассажиров в час по внутренним линиям. Данный терминал будет готов к работе к концу 2020 года. Тогда же планируется завершить реконструкцию пассажирской части перрона аэропорта Южно–Сахалинск. Это позволит по телетрапам принимать пассажиров с шести воздушных судов одновременно.

Кто-то может сказать, что такое количество телетрапов избыточно для озвученного пассажиропотока, но последствия непогоды в зимний период показывают, что эта мера не избыточная, а вполне дальновидная.

Аэропорт Южно–Сахалинск является динамично развивающимся авиатранспортным узлом в азиатско–тихоокеанском регионе. По прогнозам к 2030 году пассажирообмен достигнет уровня 3 млн в год. Даже если прогноз чересчур оптимистичный, то по пессимистичному сценарию аэропорт в любом случае достигнет 2,5 млн пассажиров в год. А благодаря реализуемым проектам их пребывание в аэропорту и деятельность авиакомпаний на его территории станут комфортными и продуктивными.

Приглашаю всех посетить наш уникальный Южно–Сахалинск, окруженный сопками и морем, и полюбоваться его красотой воочию.

<http://transportrussia.ru/item/5168-rabotaem-v-zone-zhestkoj-konkurentsii.html>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.09.19; ПРОБЛЕМЫ UTAIR

В: Сегодня суд рассмотрит иск о банкротстве Utair, следует из картотеки арбитража Ханты-Мансийского автономного округа, истец банк «Русь», такие же заявления подавали четыре компании-контрагента Utair, двум отказали еще летом, юристы считают: так же будет с остальными исками.

ИГОРЬ ЗИНЕВИЧ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОЛЛЕГИИ АДВОКАТОВ «АРБАТ»: Первая причина - это незначительность тех сумм задолженности, которые предъявляются должнику для, не то, что погашение, а как основание для ведения процедуры. Если же компания Utair как должник будет полагать, что ей на сегодняшний день невыгодно, чтобы было введена та или иная процедура в деле о банкротстве с чужим управляющим, то, конечно же, они такие незначительные суммы погасят и просто-напросто прекратят это дело о банкротстве.

В: По словам юристов, нужно учитывать специфику должника, ведь уход Utair с рынка может нанести значительный ущерб пассажиропотоку. Это невыгодно и правительству, заявлял вице-премьер **Максим Акимов**. Эксперты рассказали РБК, к каким еще последствиям может привести банкротство.

АЛЕКСЕЙ ЕЛТУНОВ, АВИАЮРИСТ: Если вдруг такое произойдет, то все будет рассматриваться в рамках федерального закона о несостоятельности банкротства, в рамках банкротства должна будет сформирована конкурсная масса, из которой, собственно говоря, будут погашаться все требования кредиторов, в том числе, как пассажиров, так и банков и возможных иных, других кредиторов. Но опять же отмечаю, что на сегодняшний день такой процедуры нет, соответственно, не совсем верно говорить о каком-либо банкротстве.

В: Иски о банкротстве связаны с финансовыми трудностями авиакомпании, в частности, кредитами. Utair предложила банкам выкупить более 50% долгов на 39 миллиардов рублей, об этом пишут «Ведомости» со ссылкой на источники. По информации газеты, за семилетний кредит на 15,5 миллиардов компания предлагает 20% от номинала, по нему Utair уже дважды допускал дефолт, не выплатив проценты. 12-летний кредит почти на 24 миллиарда компания хочет выкупить за 6% от номинала, таким образом на оба займа планируется потратить 4,5 миллиарда рублей, пишет газета. В прошлом году Utair начала переговоры с банками о реструктуризации задолженности, однако кредитные организации отказывались от предложений. На конец 2018 года авиакомпания ушла в минус больше чем на 30 миллиардов рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ЗАКОН О НУЛЕВОМ НДС НА ВВОЗ САМОЛЕТОВ И ЗАПЧАСТЕЙ К НИМ

Госдума РФ приняла в третьем, окончательном, чтении закон, который обнуляет НДС на ввоз в Россию самолетов и вертолетов, подлежащих регистрации в российском государственном реестре гражданских воздушных судов.

Данное освобождение аналогично уже действующему освобождению от НДС ввоза в Россию морских судов, которые также регистрируются в российском реестре. На уровне ЕврАзЭС 31 декабря 2019 года утрачивает свою силу норма о полном освобождении от НДС ввозимых воздушных судов при их временном ввозе. «Наши партнеры по ЕврАзЭС и мы вместе с ними договорились о том, что на уровне временного ввоза воздушных судов льготу больше предоставлять не будем, договорились о том, что льгота по пошлине будет действовать до 2023 года, а льготу по НДС каждое из государств предоставит на своем уровне самостоятельно», - пояснил ранее **замминистра** финансов РФ Илья Трунин. Принятый закон также освобождает от НДС ввоз авиационных двигателей и запчастей, используемых для ремонта и модернизации гражданских самолетов, а также ввоз технической документации.

Еще один блок норм закона направлен на создание налоговых стимулов для развития специальных административных районов (САР) на территории Калининградской области (о.Октябрьский) и в Приморском крае (о.Русский). В частности, освобождается от НДС ввоз водных судов, подлежащих регистрации в российском открытом реестре участников САР, предлагается не облагать налогом на прибыль доходы судовладельцев указанных водных судов, зарегистрированных в таком реестре, освободить их от налога на имущество и транспортного налога, причем это будет касаться как водных судов, так и воздушных. На временный период - до 2027 года - предлагается установить для участников САР в части эксплуатации этих судов ставку страховых взносов 0%.

Закон вступит в силу со дня его официального опубликования.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Gosduma-odobrila-otmenu-NDS-pri-vvoze-samoletov-i-komplektuyuschih-k-nim-2019-09-19/>

ТАСС; 2019.09.19; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛОСЬ МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МАГАДАНОМ

Авиакомпания S7 Airlines открывает с 1 ноября прямые регулярные рейсы по направлению Владивосток - Магадан. Об этом сообщил журналистам представитель компании.

«Полеты будут выполняться по пятницам. Цены на билет - от 6 тыс. рублей в одну сторону», - сообщил собеседник агентства.

Осуществлять перевозки будут воздушные суда Airbus A320neo. Вылеты из Владивостока запланированы на 04:40 (21:40 мск), прилет в Магадан - на 09:10 по местному времени (01:10 мск). Обратный рейс будет вылетать в 10:25 (02:25 мск) и приземляться во Владивостоке в 13:05 (06:05 мск).

Во вторник ТАСС сообщал, что до весны прекратились прямые перелеты между Магаданом и Екатеринбург (Свердловская область). Авиамаршрут был открыт в начале лета 2019 года: первый рейс вылетел из аэропорта Кольцово (Екатеринбург) 3 июня. С тех пор перелет из Екатеринбурга выполнялся раз в неделю по понедельникам, в обратном направлении - по вторникам. Полеты осуществлялись на самолетах Airbus A320 (это воздушное судно в зависимости от комплектации вмещает до 180 пассажиров).

По информации министерства дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области, в настоящее время и до конца 2019 года регион не будет иметь дефицита авиабилетов по всем направлениям. При этом загрузка самолетов составляет от 90 процентов и выше.

Наибольшей популярностью, как и прежде, пользуется маршрут Магадан - Москва, за две недели до полета билетов почти не остается.

<https://tass.ru/ekonomika/6907792>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫЛИ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ В ПРАГУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) впервые начала полеты из Перми в Прагу (Чехия), сообщил авиаперевозчик в Instagram.

Рейсы будут осуществляться дважды в неделю, по средам и субботам.

Полеты будут выполняться на воздушных судах А320.

Согласно данным пермского аэропорта, в настоящее время из Перми в Прагу, кроме «Уральских авиалиний», напрямую никто не летает.

RNS; 2019.09.19; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ДОСТУП «ЗОЛОТЫХ» КЛИЕНТОВ К БИЗНЕС-ЗАЛАМ В 4 ГОРОДАХ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» договорилась с «Аэропортами регионов» о снижении стоимости обслуживания в бизнес-залах аэропортов Самары, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону и Саратова. С 20 сентября владельцам «золотых» карт перевозчика будет открыт доступ в бизнес-залы при наличии билета эконом-класса, сообщил RNS в «Аэрофлоте».

««Аэрофлот» возобновляет участникам программы «Аэрофлот Бонус» золотого уровня, купившим билеты класса эконом, в бизнес-залы аэропортов Самары, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону и Саратова. С 20 сентября 2019 обслуживание участников Золотого уровня в этих аэропортах возобновляется в полном объеме. Данное решение было принято в связи с достигнутыми договоренностями с группой «Аэропорты регионов», управляющей этими аэропортами», — сообщили RNS в компании.

Как пояснил RNS источник, близкий к «Аэрофлоту», «Аэропорты регионов» согласились с позицией авиакомпании и приняли решение снизить стоимость обслуживания пассажиров в своих бизнес-залах до приемлемого уровня.

Ранее «Аэрофлот» ограничил доступ в бизнес-залы ряда региональных аэропортов по причине отказа с их стороны снижать стоимость обслуживания пассажиров. Теперь ограничения действуют в аэропортах Анапы, Архангельска, Астрахани, Барнаула, Владивостока, Калининграда, Кемерово, Краснодара, Магнитогорска, Минеральных вод, Новокузнецка, Новосибирска, Перми, Салехарда, Хабаровска, Якутска.

<https://rns.online/transport/aeroflot-vozobnovit-dostup-zolotih-klientov-k-biznes-zalam-v-4-gorodah-2019-09-19/>

RNS; 2019.09.19; «АЭРОФЛОТ» ПРИГРОЗИЛ ИЗДАНИЮ LIFE.RU ЗАКОНОМ О ФЕЙКАХ

«Аэрофлот» может обратиться в прокуратуру с целью признания публикацию статьи в издании Life.ru о забастовках бортпроводников распространением заведомо недостоверной информации, следует из сообщения авиаперевозчика.

««Аэрофлот» оставляет за собой право обратиться в органы прокуратуры о проведении проверки по вопросу о признании данной публикации распространением заведомо недостоверной общественно значимой информации с принятием соответствующих мер», — говорится в сообщении.

По данным авиакомпании, информация о забастовке бортпроводников в «Аэрофлоте» не соответствует действительности.

«Издание в очередной раз ссылается на фейковую информацию, размещенную в социальных сетях», — указано в сообщении.

В пресс-службе пояснили, что редакция издания не направляла в авиакомпанию официальные запросы и сослалась на информацию из социальных сетей.

Из публикации Life.ru следует, что бортпроводники компании якобы бастуют путем частого оформления больничных листов. Однако в «Аэрофлоте» пояснили, что число открытых больничных листов в настоящее время не превышает норму.

«В «Аэрофлоте» работает более 8,5 тыс. бортпроводников, а количество открытых больничных листов в компании не превышает норму и соответствует среднегодовым показателям. Увеличения количества взятых больничных листов не наблюдается. При этом в последние дни количество закрытых больничных листов превышает число открытых», — добавили в авиакомпании.

«Все рейсы авиакомпании выполняются по расписанию и полностью укомплектованы кабинными экипажами», — подчеркнули в авиакомпании.

29 марта в России вступил в силу закон о запрете распространения в интернете фейковой информации. Согласно ему, запрещается публиковать недостоверную общественно значимую информацию, распространяемую под видом правдивых сообщений, если она угрожает жизни, здоровью, имуществу граждан или подрывает общественный порядок или безопасность.

Он предусматривает ответственность за распространение недостоверной информации в виде штрафа от 30 до 100 тысяч рублей для граждан, от 60 до 200 тысяч рублей для должностных лиц и от 200 до 500 тысяч рублей для юридических лиц. В том случае, если распространение ложной информации повлекло за собой смерть человека или причинение вреда здоровью, размер штрафа увеличивается.

<https://rns.online/transport/aeroflot-prigrozil-izdaniyu-Liferu-zakonom-o-feikah-2019-09-19/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; РОССИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ТУРЦИИ НАЛАДИТЬ КООПЕРАЦИЮ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ MC-21 И SSJ-100

Россия и Турция могут наладить кооперацию при производстве MC-21 и SSJ-100, сообщил глава ПАО «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) Юрий Слюсарь.

«Мы провели встречи с рядом авиакомпаний, которым готовы предложить (эти самолеты - ИФ). Помимо этого, Турция, как страна с высокоразвитой промышленностью, может быть заинтересована в проектах кооперации», - заявил топ-менеджер, слова которого приводятся в сообщении ОАК.

Переговоры проведены в рамках проходящего в Стамбуле авиасалона. При этом для MC-21-300 полет в Турцию стал зарубежной премьерой.

MC-21-300 - базовая версия проходящего в настоящий момент испытания MC-21. Самолет сможет перевозить до 211 пассажиров на расстояние до 6 тыс. километров. Начать серийное производство лайнера планируется в 2021 г.

К настоящему времени подписаны твердые контракты на поставку 175 таких самолетов: с «Авиакапитал-Сервисом» (85 штук, 50 из них для «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT)), подконтрольной ОАК «Ильюшин Финанс Ко» (50), «ВЭБ-лизингом» (30) и «ИрАэро» (10).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ЦЕНТР ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ100 СОЗДАЕТСЯ НА ЛУХОВИЦКОМ АВИАЗАВОДЕ

РСК «МИГ» создает центр по техобслуживанию и ремонту самолетов Sukhoi Superjet 100 на базе авиазавода в Луховицах (Московская область), сообщил гендиректор РСК Илья Тарасенко, выступая на Форуме оружейников в Ижевске в четверг.

«Мы создаем на базе Луховицкого нашего завода центр по техническому обслуживанию и ремонту самолета «Суперджета», - сказал Тарасенко.

«Мы должны в следующем году получить сертификат Росавиации. И со следующего года мы должны обслуживать самолеты у нас непосредственно на заводе в Луховицах. И также мы надеемся, что та компетенция, которую мы создадим на заводе в Луховицах, будет перенесена и на наш новый магистральный самолет МС-21», - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЛ-114-300 ПЛАНИРУЕТСЯ К НОЯБРЮ 2020 Г. - ГЕНДИРЕКТОР РСК «МИГ»

Первый полет самолета Ил-114-300 планируется к ноябрю 2020 года, сообщил гендиректор РСК «МИГ» Илья Тарасенко, выступая на Форуме оружейников в четверг.

«Мы должны к ноябрю следующего года сделать первый полет», - сказал Тарасенко.

Он отметил, что сейчас ведется подготовка к производству этого самолета. По его словам, планируется производить по 12 таких машин в год.

В презентации к его выступлению говорится, что серийное производство самолета начнется в 2022 году.

Ил-114-300 - проект модернизированной версии регионального Ил-114-100, разработанного конструкторским бюро Ильюшина в 1980-х годах. Всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин. Объем финансирования программы, которую курируют предприятия «ОАК», оценивался более чем в 50 млрд рублей.

В сентябре прошлого года глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил, что начало продаж модернизированного самолета запланировано на 2022 год. Президент **Владимир Путин** поручил правительству рассмотреть вопрос организации серийного производства Ил-114 еще в 2014 году, с тех пор сроки создания и выхода на рынок лайнера неоднократно переносились.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; КРЫМ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 0,9 МЛРД РУБ.

Госкомитет конкурентной политики Крыма объявил запрос предложений на выполнение работ по обеспечению защиты объектов аэропортского комплекса «Симферополь» от актов незаконного вмешательства, говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 931,962 млн рублей (с учетом НДС 20%). Среди прочего от подрядчика требуется создание четырех контрольно-пропускных пунктов, периметрового ограждения аэропорта, систем охранно-тревожной сигнализации, видеонаблюдения и видеоанализа, контроля и управления доступом.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 27 сентября, их рассмотрение и оценка намечены на 30 сентября.

Работы должны быть выполнены до 30 апреля 2021 года. Их заказчиком является АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»).

«Источник финансирования - собственные средства, поступившие в виде бюджетных инвестиций, доведенных заказчику в виде субсидий и оформленных взносом в уставный капитал заказчика», - отмечается в документах.

Госкомитет конкурентной политики Крыма уже проводил такой аукцион в апреле 2018 года. В августе того же года заказчик - АО «МАС» - заключил контракт на 832,1 млн рублей с компанией «Строй Интернейшнл» (Краснодар). Работы должны были быть выполнены до 13 августа 2019 года. Однако контракт был расторгнут в апреле 2019 года на основании одностороннего отказа заказчика, указано в материалах на сайте госзакупок. Заказчик работ фактически оплатил подрядчику 249,63 млн рублей.

Симферопольский аэропорт построен в 1936 году. В апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей. Около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% - кредиты банков.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «МАС» контролируется Минимуществом Крыма. Это АО через ООО «Аккорд Инвест» связано с ООО

«Международный аэропорт «Симферополь» (ООО «МАС») - компанией, которая была инвестором строительства нового терминала и управляет крымским аэропортом. «Аккорд Инвест» контролирует 100% в ООО «МАС».

В свою очередь, 49% уставного капитала ООО «Аккорд Инвест» принадлежит АО «МАС», 51% - у ООО «Аккорд Холдинг».

«Аккорд Холдинг» владеют предприниматель Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.19; АВИАКОМПАНИЯМ МИРА ПОТРЕБУЕТСЯ ОКОЛО 39 ТЫС. НОВЫХ САМОЛЕТОВ ЗА 20 ЛЕТ - AIRBUS

Мировой парк воздушных судов вместимостью не менее 100 кресел к 2038 году более чем удвоится - до 48 тыс. самолетов с 23 тыс., говорится в прогнозе развития глобальной отрасли пассажирских и грузовых авиаперевозок Airbus.

Авиаперевозки в этот период будут расти в среднем на 4,3% в год. Потребность в новых пилотах составит 540 тыс. человек, в авиационно-технических специалистах - 640 тыс. человек, говорится в сообщении.

Таким образом, к 2038 году из 47,68 тыс. самолетов 39,21 тыс. машин будут новыми, в то время как 8,47 тыс. останутся в эксплуатации с текущего года. Из новых лайнеров 25 тыс. будут приобретены в рамках программ по наращиванию парков, а остальные придут на замену старым и менее эффективным моделям.

Несмотря на непростую экономическую ситуацию, пассажиропоток с 2000 года вырос более чем вдвое. Этот фактор является ключевым в обеспечении транспортной доступности между крупными населенными пунктами. В особенности в развивающихся странах, где наиболее выражены тенденции к авиапутешествиям в условиях, когда цены и география делают другие альтернативы нецелесообразными.

«Около четверти городских жителей в настоящее время обеспечивают более 25% мирового ВВП. Принимая во внимание, что оба этих фактора - ключевые драйверы роста, «авиамегаполисы» (города с пассажиропотоком более 10 тыс. пассажиров дальнего следования ежедневно) продолжают способствовать росту глобальной авиационной сети», - отмечается в прогнозе.

Новейшие разработки в области повышения топливной эффективности будут стимулировать спрос на замену существующих менее экономичных самолетов.

«Ежегодный рост в 4% свидетельствует об устойчивости авиационного рынка и его способности противостоять кратковременным экономическим потрясениям и геополитическим волнениям. Государства с рыночной экономикой процветают благодаря развитию авиаперевозок. И люди стремятся к тому, чтобы иметь возможность получать такие услуги», - полагает исполнительный вице-президент и глава Airbus International Кристиан Шерер.

По его словам, гражданская авиация способствует росту глобальной экономики и «является источником доходов для 65 млн человек, что наглядно демонстрирует пользу, которую приносит наш бизнес для международной торговли и всего мирового сообщества».