



Ежедневный мониторинг СМИ

06 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.06.05; АКИМОВ: ВОПРОС РАЗОВОЙ КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ РОСТА СТОИМОСТИ КЕРОСИНА ПРОРАБАТЫВАЕТСЯ ...4	4
ТАСС; 2019.06.05; МИНЭКОНОМИКИ ЭСТОНИИ ОБСУДИТ С МИНТРАНСОМ РФ НА ПМЭФ-2019 ПОРТЫ И ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ4	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.06; 250 ГРУЗЧИКОВ ПРОТИВ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"4	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКОЙ ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО5	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; МИНТРАНС РФ ОБЕЩАЕТ ЖЕСТКО ОТРЕАГИРОВАТЬ НА СБОИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ДО ПЕРСОНАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ6	6
ТАСС; 2019.06.05; МИНТРАНС РЕКОМЕНДОВАЛ ШЕРЕМЕТЬЕВО УВЕЛИЧИТЬ ПЕРСОНАЛ ПОСЛЕ ПРОБЛЕМ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА6	6
RNS; 2019.06.05; ГЕНДИРЕКТОР ШЕРЕМЕТЬЕВО РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ ЗАДЕРЖЕК С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА7	7
РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; МАК ОПУБЛИКУЕТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО КАТАСТРОФЕ SSJ100 В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ.....7	7
ВЕСТИ; 2019.06.05; МАК РЕКОНСТРУИРОВАЛ ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ СГОРЕВШЕГО "СУПЕРДЖЕТА"8	8
ВЕСТИ; 2019.06.05; БЫЛА ЗАКРЫТА ПОЛОСА: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТРЯД СПАСАТЕЛЕЙ НЕ ПУСТИЛИ К ГОРЯЩЕМУ SSJ-100.....8	8
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ВОПРОСЫ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБСУДИЛИ НА СОВЕЩАНИИ ПО ПОДГОТОВКЕ ГОССОВЕТА О РАЗВИТИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ АВТОДОРОГ9	9
ТАСС; 2019.06.05; В МИНТРАНС ПОСТУПИЛ ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ НОВОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ9	9
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; КОСТИН ОБЪЯСНИЛ ЗАМОРОЗКУ ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОТСУТСТВИЕМ ПОДДЕРЖКИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ10	10
РОССИЯ 24, 05.06.2019 17:37; БРИФИНГ ВЛАДИМИРА ПУТИНА И СИ ЦЗИНЬПИНА10	10
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.05; БЮДЖЕТОПОЛУЧАТЕЛИ УМЕЮТ ЖДАТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИЛО СРОКИ РАСЧЕТОВ ДЛЯ ДЕСЯТКОВ ГОСКОНТРАКТОВ 2018 ГОДА10	10
ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2019.06.05; ПУНКТУАЛЬНОСТЬ ПОНЕВОЛЕ. ЗА ЗАДЕРЖКИ ВЫЛЕТОВ АВИАКОМПАНИИ БУДУТ ОТВЕЧАТЬ СВОИМИ РЕЙСАМИ11	11
ИА REGNUM; 2019.06.05; РОСЖЕЛДОР ОДОБРИЛ НОМЕР КЛЕЙМЕНИЯ ДЛЯ ИЗДЕЛИЙ СУКРЕМЛЬСКОГО ЗАВОДА13	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.06.05; ПРОЕКТ "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" ВЫТЯНЕТ РЕГИОНЫ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ; КАПИТАЛ В ДВИЖЕНИИ13	13
КОММЕРСАНТЪ # РОСТОВ-НА-ДОНУ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАМОРОЗИЛО ЮЖНУЮ ДОРОГУ15	15

ПРАЙМ; 2019.06.05; "РОСАТОМ" ВНЕСЕТ ПЛАН РАЗВИТИЯ СМП НА СОГЛАСОВАНИЕ В ВЕДОМСТВА ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ	16
ПРАЙМ; 2019.06.05; ВТБ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ КРЕДИТОВАНИЯ ПРОЕКТА СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА - КОСТИН	17
ТАСС; 2019.06.05; КАБМИН МОЖЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ НЕОСВОЕННЫЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ СРЕДСТВА ...	17
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; НЕОСВОЕННЫЕ ПО НАЦПРОЕКТУ БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ СРЕДСТВА МОГУТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ - АКИМОВ	18
РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; АКИМОВ ПОЖЕЛАЛ УДАЧИ ОТСУТСТВУЮЩИМ НА СОВЕЩАНИИ ПО НАЦПРОЕКТАМ ГУБЕРНАТОРАМ	18
ГТРК МУРМАНСК; 2019.06.05; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТМЕЧЕНА В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ ПО ЗАКЛЮЧЕНИЮ КОНТРАКТОВ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"	19
РИА НОВОСТИ;; 2019.06.05; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАКЛЮЧИТ КОНТРАКТЫ ПО ВСЕМ ОБЪЕКТАМ НАЦПРОЕКТА БКАД.....	20
НОВОСТИ ТУЛЫ; 2019.06.05; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ЛИДЕР ПО ВЫПОЛНЕНИЮ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГ"	20
ТАСС; 2019.05.13; РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДОБРЫНИНА СВЕТЛАНА; 2019.06.05; ДВЕ УРАЛЬСКИЕ АГЛОМЕРАЦИИ ВОШЛИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ЕЭК ПОДГОТОВИТ ДОГОВОР О ПРЕДИНФОРМИРОВАНИИ О ГРУЗАХ, ПЕРЕВОЗИМЫХ В ТРЕТЬИ СТРАНЫ ...	21
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; АВИАВЛАСТИ РФ И КИТАЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА ОЖИДАЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2023-25ГГ - СЛЮСАРЬ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; РФ И КНР БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ОСВОЕНИИ РЕСУРСОВ И СУДОХОДНЫХ МАРШРУТОВ АРКТИКИ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; ПРЕМЬЕР СЛОВАКИИ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ВВОДА РОССИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕИ.....	23
ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ ИОНИН; 2019.06.05; В ПОИСКАХ ЗОЛОТОГО ЗВЕНА; ЧТО СВЯЗЫВАЕТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКУ	23
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2019.06.05; РОССИЯ ПРОТЕСТИРУЕТ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ НА МАРШРУТЕ МОСКВА - ХЕЛЬСИНКИ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; НА ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАПАДНОГО ОБХОДА ИВАНОВО ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ 405 МЛН РУБ.....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТЕЙН; 2019.06.05; АВТОБУС К МОРЮ; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ЗАПУСТИЛИ ЧАРТЕРНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ТУРЫ В КРЫМ ...	27
ИА REGNUM; 2019.06.05; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ ГУБЕРНАТОР РУДЕНЯ ОБСУДИТ НА ПМЭФ	28
ТАСС; 2019.06.05; ЦЕНОВЫЕ СПРАВОЧНИКИ ОСАГО БУДУТ ФОРМИРОВАТЬСЯ ОТДЕЛЬНО ПО РЕГИОНАМ.....	29
РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.06.05; РЖД КЛАДЕТ ДЕНЬГИ НА ПОЛКУ; ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР СУЩЕСТВЕННО СКОРРЕКТИРОВАЛ ИНВЕСТПРОГРАММУ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ НОВЫХ "САПСАНОВ" В РАМКАХ ПМЭФ	31
ТАСС; 2019.06.05; ВОПРОС СНИЖЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ МОЖНО РЕШИТЬ ПУТЕМ ПЕРЕГОВОРОВ С РЖД	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.06.05; В МУРМАНСКЕ ПРЕДСТАВИЛИ СПРАВОЧНИК ЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОРТОВИКОВ .	31
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2019.06.05; В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ ГУБЕРНАТОР ПРОИНСПЕКТИРОВАЛА НОВОЕ СУДНО НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ.....	33
ТАСС; 2019.06.05; ПАССАЖИРОПОТОК НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСАХ ВЫРОС ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА В ТРИ РАЗА.....	34

АГЕНТСТВО ФЕРГАНА; 2019.06.05; РОСАВИАЦИЯ ПОТРЕБОВАЛА ВЗЫСКАТЬ С АВИАКОМПАНИИ "ТАДЖИК ЭЙР" \$555 ТЫСЯЧ.....	34
--	----

ТАСС; 2019.06.05; АКИМОВ: ВОПРОС РАЗОВОЙ КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ РОСТА СТОИМОСТИ КЕРОСИНА ПРОРАБАТЫВАЕТСЯ

Вопрос предоставления авиакомпаниям разовой выплаты для компенсации роста стоимости авиакеросина, и в качестве более долгосрочной меры - повышение коэффициента возмещения акциза на авиатопливо с 2,08 до 3,5 не снят с повестки и находится в проработке. Об этом ТАСС сообщил **вице-премьер Максим Акимов**.

"В прошлом году было озвучено предложение принять комплексные меры для господдержки авиаперевозчиков: предоставить им единовременную субсидию на компенсацию затрат на авиакеросин, и в качестве более долгосрочной меры - повысить коэффициент возмещения акциза на авиатопливо с 2,08 до 3,5",- сказал он.

По словам **Акимова**, затраты авиакомпаний на керосин в 2018 году выросли на 41% и составили более 390 млрд рублей. При этом рост на 87 млрд рублей произошел из-за увеличения стоимости керосина и еще на 26 млрд рублей - за счет роста потребления.

В 2018 году авиакомпании заявили о резком росте стоимости авиакеросина, в связи с чем Минтранс предложил компенсировать им часть убытков. Так, в 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единоразовую компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года - через увеличение объема возмещения по акцизам. По мнению Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, увеличение коэффициента суммы акциза, начисленной при получении авиационного керосина, с 2,08 до 3,5 приведет к увеличению суммы возмещения с 3024 рублей до 7000 рублей за тонну.

В начале апреля **замминистра транспорта Александр Юрчик** сообщил, что **Минтранс** продолжает убеждать правительство в том, что авиакомпании по итогам прошлого года попали в непростую экономическую ситуацию из-за роста цен на авиатопливо, и им нужна поддержка.

<https://tass.ru/ekonomika/6510425>

ТАСС; 2019.06.05; МИНЭКОНОМИКИ ЭСТОНИИ ОБСУДИТ С МИНТРАНСОМ РФ НА ПМЭФ-2019 ПОРТЫ И ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Министр экономики и инфраструктуры Эстонии Таави Аас в ходе встречи с **министром транспорта России Евгением Дитрихом** на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) намерен обсудить вопросы транспортной отрасли, в том числе использование портовой инфраструктуры и пассажирские перевозки. Об этом он сообщил порталу ERR в среду.

"Очень важно иметь контакты, без них ничего не получится, - сказал он. - Но, конечно, наш главный интерес - обсудить в России вопросы транспорта. И речь не только о портах, но и о пассажирском транспорте".

Он добавил, что для эстонско-российских отношений "важны визиты, которые проходят с глазу на глаз".

В конце мая министр экономики Эстонии предложил главе Министерства транспорта России провести двустороннюю встречу в Санкт-Петербурге на полях ПМЭФ, чтобы обсудить сотрудничество в развитии железнодорожного пассажирского сообщения между странами, сотрудничество в области привлечения дополнительных транзитных грузопотоков, а также продолжение работы совместной транспортной комиссии и развитие договорной базы в области железнодорожного и автомобильного сообщения.

<https://tass.ru/ekonomika/6509154>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.06; 250 ГРУЗЧИКОВ ПРОТИВ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Причина багажного коллапса в крупнейшем аэропорте страны оказалась до обидного нелепой

На проблемы с выдачей и отправкой багажа в "Шереметьево" в среду обратил внимание Минтранс. Аэропорт, напомню, не успевает обрабатывать багаж, в результате прилетевшие пассажиры могут часами ожидать своих чемоданов, а улетающие лайнеры,

чтобы не срывать расписание, иногда даже не загружают багажом и отправляют его вдогонку следующим рейсом. Минтранс настоятельно порекомендовал руководству "Шереметьево" максимально быстро наладить технологические процессы обработки багажа. А министр транспорта Евгений Дитрих объявил о готовности на ближайшем заседании совета директоров ("Шереметьево" на 30% принадлежит государству, и министр номинирован в совет Росимуществом) поставить вопрос о персональной ответственности за ситуацию.

"Шереметьево" в понедельник обещало наладить обработку багажа к концу месяца, т. е. недели через три. Это долго - и потому тревожно. Если вы живете в Москве и собираетесь в отпуск в июне или, наоборот, планируете лететь в столицу, то с вероятностью больше 50% попадете под раздачу. Вернее, нераздачу и невыдачу. "Шереметьево" - крупнейший аэропорт страны, в январе - апреле его доля в пассажиропотоке Московского авиационного узла составила 51,3%. Я полечу из "Шереметьево" и в этот раз вещи возьму с собой в салон. Пассажирам рекомендуется изучать нормы провоза ручной клади, прежде всего "Аэрофлота", Nordwind и "России" - трех крупнейших перевозчиков "Шереметьево". "Шереметьево" в последние годы было абсолютным чемпионом по позитивным новостям: в 2015 г. вернуло статус крупнейшего аэропорта страны, в 2016 г. после многолетних убытков вернулось к прибыли, в 2018 г. построило новый терминал В и уникальный подземный тоннель под аэродромом, переманило к себе одну из крупнейших авиакомпаний страны - "Россию" (такие переходы - большая редкость), вошло в десятку крупнейших аэропортов Европы и первым в Москве заключило концессионное соглашение с Росавиацией, а в 2019 г. получило наивысший рейтинг за уровень сервиса - 5 звезд от британского агентства Skytrax - и достраивает еще один терминал.

Если бы конфуз случился прошлой осенью, когда Skytrax оценивало аэропорт, еще не известно, как сошлись бы звезды. На фоне действительно серьезных успехов и десятков миллиардов рублей инвестиций причина багажного коллапса выглядит до обидного нелепо: крупнейший аэропорт вовремя не нанял 250 грузчиков. Смешение высокого и низкого стилей. Лауреат "Оскара" (5 звезд Skytrax, кстати, называют авиационным "Оскар") поскользнулся на банановой кожуре!

Прошлым летом в "Шереметьево" были серьезные проблемы с багажом. Из-за жары и высокой влажности в прохладном подземном тоннеле между терминалами - повторюсь, ранее в мире такие не строились - конденсировалась влага: в результате багажные тележки, работающие на канатной тяге от электродвигателей, поскользнулись и застревали. Тогда аэропорт за несколько дней придумал технологию сушки тоннеля. Такая причина выглядит как форс-мажор, некое вмешательство рока. Но 250 грузчиков! Вы серьезно? "Шереметьево" ищет грузчиков, а пока раздает прилетевшим пассажирам за долгое ожидание чемоданов воду и сэндвичи и даже берется бесплатно доставить чемоданы на дом.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/06/05/803498-250-gruzchikov>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКОЙ ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Прокуратура решила разобраться с массовыми задержками багажа в "Шереметьево".

"Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) организовала проверку в связи с задержкой выдачи багажа в московском аэропорту "Шереметьево", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе ММТП.

Проведение проверки поручено Московской прокуратуре по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

"По результатам проверки в случае выявления нарушений будут приняты меры прокурорского реагирования", - отметили в ММТП.

Ход и результаты проверки находятся на контроле прокуратуры.

О сбое в системе выдачи багажа в "Шереметьево" в минувшую пятницу "Интерфаксу" сообщил один из пассажиров. "Мы прибыли в терминал Е рейсом из Азербайджана в 19 часов и почти три часа не можем получить багаж", - отметил собеседник агентства. Он заявлял, что никаких объявлений по громкой связи не делалось, а на телефон "горячей

линии" аэропорта было невозможно дозвониться. В пресс-службе "Шереметьево" вечером в пятницу "Интерфаксу" заявили, что выдача багажа возобновлена.

Однако уже в субботу пресс-служба аэропорта распространила сообщение, что задержки при выдаче багажа вновь фиксируются. Это связано "с пиковой нагрузкой в высокий туристический сезон", говорилось в сообщении. При этом отмечалось, что система обработки и транспортировки багажа, расположенная под аэродромом и соединяющая южные и северные терминалы, работает в штатном режиме.

В понедельник "Шереметьево" вновь сообщило о задержках. "Администрация аэропорта предпринимает необходимые меры для перераспределения имеющихся производственных ресурсов. Реализуемые мероприятия позволят стабильно сокращать сроки ожидания выдачи задержанного багажа", - заявляли в "Шереметьево".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; МИНТРАНС РФ ОБЕЩАЕТ ЖЕСТКО ОТРЕАГИРОВАТЬ НА СБОИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ДО ПЕРСОНАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Минтранс РФ жестко отреагирует на сбои в выдаче багажа в аэропорту "Шереметьево", если ситуация не будет нормализована в кратчайшие сроки.

Как говорится в сообщении министерства, **глава Минтранса Евгений Дитрих** "готов на ближайшем заседании совета директоров АО "Международный аэропорт "Шереметьево" поставить вопрос о персональной ответственности за ситуацию с выдачей багажа в воздушной гавани".

"Руководству аэропорта настоятельно рекомендовано максимально быстро наладить все технологические процессы обслуживания и обработки багажа и при необходимости увеличить количество квалифицированного персонала на всех проблемных участках", - подчеркнули в министерстве.

В понедельник сообщалось, что аэропорт "Шереметьево" рассчитывает решить проблему задержек при выдаче багажа ближе к июлю этого года.

"Согласно предварительному прогнозу ситуация с выдачей багажа стабилизируется к окончанию текущего месяца. Администрация аэропорта приносит извинения пассажирам и авиакомпаниям за доставленные неудобства", - говорилось в сообщении аэропорта.

О сбое в системе выдачи багажа в "Шереметьево" в минувшую пятницу "Интерфаксу" сообщил один из пассажиров. "Мы прибыли в терминал Е рейсом из Азербайджана в 19 часов и почти три часа не можем получить багаж", - говорил собеседник агентства. Он отмечал, что никаких объявлений по громкой связи не делается, а на телефон "горячей линии" аэропорта невозможно дозвониться. В пресс-службе "Шереметьево" вечером в пятницу "Интерфаксу" заявили, что выдача багажа возобновлена.

Однако уже в субботу пресс-служба аэропорта распространила сообщение о том, что задержки при выдаче багажа вновь фиксируются. Это связано "с пиковой нагрузкой в высокий туристический сезон", говорилось в сообщении. При этом отмечалось, что система обработки и транспортировки багажа, расположенная под аэродромом и соединяющая южные и северные терминалы, работает в штатном режиме.

В понедельник "Шереметьево" вновь сообщило о задержках. "Администрация аэропорта предпринимает необходимые меры для перераспределения имеющихся производственных ресурсов. Реализуемые мероприятия позволят стабильно сокращать сроки ожидания выдачи задержанного багажа", - заявляли в "Шереметьево".

ТАСС; 2019.06.05; МИНТРАНС РЕКОМЕНДОВАЛ ШЕРЕМЕТЬЕВО УВЕЛИЧИТЬ ПЕРСОНАЛ ПОСЛЕ ПРОБЛЕМ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА

Министерство транспорта РФ рекомендовало руководству аэропорта Шереметьево увеличить количество персонала после проблем с выдачей багажа. Об этом сообщает пресс-служба **Минтранса**.

"Руководству аэропорта настоятельно рекомендовано максимально быстро наладить все технологические процессы обслуживания и обработки багажа и при необходимости увеличить количество квалифицированного персонала на всех проблемных участках", - говорится в сообщении.

В пресс-службе также отметили, что **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** готов на ближайшем заседании совета директоров АО "Международный аэропорт "Шереметьево" поставить вопрос о персональной ответственности за ситуацию со сбоем выдачи багажа в аэропорту.

Как ранее пояснил гендиректор Шереметьево Михаил Василенко, задержки с выдачей багажа пассажирам в аэропорту связаны с изменением технологических процессов в обслуживании и обработке багажа, а не нехваткой грузчиков.

С 1 июня в Шереметьево отмечаются задержки с выдачей багажа пассажирам некоторых рейсов и отправкой багажа трансферных пассажиров. В пресс-службе аэропорта их объясняли пиковой нагрузкой в высокий туристический сезон.

<https://tass.ru/ekonomika/6511445>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Prokuratura-proverit-SHeremetevo-iz-za-zaderzhok-bagazha-2019-06-05/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2896484>

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-prigrozil-sheremetevo-zhestkoj-reaktsiej-za-zaderzhki-s-bagazhom/>

ТВ:

RNS; 2019.06.05; ГЕНДИРЕКТОР ШЕРЕМЕТЬЕВО РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ ЗАДЕРЖЕК С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА

Изменение технологических процессов обработки багажа и ошибки в расчетах вызвали проблемы с задержками в выдаче, с которыми столкнулись пассажиры в последнее время, заявил гендиректор Шереметьево Михаил Василенко.

«Мы переделывали технологию. Нам нужны другие люди и больше людей. Мы почувствовали, что некоторые расчеты надо поправить. Потому что объем багажа изменился. Там есть свои коэффициенты, я не буду про расчеты говорить. Да, потребовалось какое-то изменение. Спокойно сейчас работаем», — цитирует Василенко ТАСС.

Глава аэропорта отдельно подчеркнул, что проблемы не связаны с массовыми увольнениями грузчиков, и заявления об этом не соответствуют реальности.

Ранее в Шереметьево заявили, что все проблемы будут решены до конца июня. А на это время аэропорт организует раздачу воды и еды и бесплатную доставку чемоданов по адресу в случае длительных задержек.

В пиковые вечерние часы пассажирам приходится ждать чемоданы от 40 минут до 1,5 часов, сообщали «РИА Новости» со ссылкой на источники. Сложности с доставкой багажа наблюдались в терминалах D, E и F.

<https://rns.online/transport/Gendirektor-SHeremetevo-rasskazal-o-prichinah-zaderzhok-s-vidachei-bagazha-2019-06-05/>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/800074/#>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; МАК ОПУБЛИКУЕТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО КАТАСТРОФЕ SSJ100 В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) заявил, что опубликует предварительный отчет по катастрофе в Шереметьево самолета "Аэрофлота" Sukhoi Superjet 100 в ближайшее время.

"Предварительный отчет будет опубликован в ближайшее время после его окончательной корректорской выверки", - говорится в сообщении ведомства.

Отмечается, что 5 июня председатель технической комиссии МАК по расследованию катастрофы доложил **министру транспорта России Евгению Дитриху** и ряду членов правительственной комиссии... о ходе работы технической комиссии за первые 30 дней. На совещании присутствовали руководители Минпромторга, **Минтранса, Росавиации**, "Аэрофлота" и **Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК)**. В состав

технической комиссии входят специалисты МАК и представители Росавиации, "Аэрофлота", АО "Гражданские самолеты Сухого".

Работа технической комиссии включала проведение полевого этапа на месте авиапроисшествия, включая составление кроков (схемы авиапроисшествия), изучение фрагментов самолета, анализ полученной информации, расшифровку и анализ данных бортовых и наземных средств объективного контроля, а также видеозаписей камер наружного наблюдения, поясняет МАК.

"На основании данных средств объективного полета была представлена полная реконструкция полета с воспроизведением синхронизированных записей переговоров членов экипажа между собой и с диспетчерскими службами аэропорта Шереметьево", - говорится в сообщении.

Председатель технической комиссии также доложил основные положения предварительного отчета комиссии и сообщил о последующих исследованиях. Проект предварительного отчета, содержащий более 100 страниц, был обсужден и принят на заседании технической комиссии.

"В соответствии с международной и российской практикой в отчете не указываются причины катастрофы", - указывается также в сообщении.

Самолет Sukhoi Superjet 100 "Аэрофлота", следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. Согласно данным Гидрометцентра России, в тот день в Подмоскowie наблюдалась гроза. По данным СК РФ, в результате катастрофы из 78 находившихся на борту погиб 41 человек. В качестве основных версий ЧП - недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и проводивших техосмотр лиц, а также неисправность самолета и метеословия.

<https://ria.ru/20190605/1555286589.html>

ВЕСТИ; 2019.06.05; МАК РЕКОНСТРУИРОВАЛ ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ СГОРЕВШЕГО "СУПЕРДЖЕТА"

Межгосударственный авиационный комитет представил полную реконструкцию полета потерпевшего крушение в Шереметьеве самолета авиакомпании "Аэрофлот" Sukhoi Superjet 100.

Ранее сообщалось, что совладелец группы S7 Владислав Филев поднял вопрос безопасности самолета Sukhoi Superjet 100. Замглавы Минпромторга Олег Бочаров предложил обойти данный вопрос и дождаться первого отчета МАКа по расследованию катастрофы, случившейся 5 мая в Шереметьеве.

Работа технической комиссии проводилась в полном соответствии с международными и российскими правилами и процедурами. Составлены схемы кроков (авиационного происшествия), проведен полевой этап на месте происшествия, изучены фрагменты воздушного судна, расшифрованы и проанализированы данные бортовых и наземных средств объективного контроля. Все это проводилось на базе Научно-технического центра МАК с использованием его технических и технологических ресурсов. Об этом сообщается на сайте Межгосударственного авиационного комитета.

Данные средства позволили воплотить полную реконструкцию полета, в том числе с воспроизведением синхронизированных записей переговоров членов экипажа между собой, а также с диспетчерскими службами Шереметьева.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3154949>

ВЕСТИ; 2019.06.05; БЫЛА ЗАКРЫТА ПОЛОСА: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТРЯД СПАСАТЕЛЕЙ НЕ ПУСТИЛИ К ГОРЯЩЕМУ SSJ-100

Дополнительные силы МЧС России не сразу пустили в аэропорт Шереметьево после катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100 компании "Аэрофлот", потому что "была закрыта полоса".

Как передает РИА Новости, об этом общественность проинформировал заместитель министра РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, генерал-полковник Павел Барышев.

По его словам, те поисково-спасательные подразделения, которые были в аэропорту в момент катастрофы – "сработали".

В свою очередь Межгосударственный авиационный комитет представил полную реконструкцию полета потерпевшего крушение в Шереметьеве самолета авиакомпании "Аэрофлот" Sukhoi Superjet 100.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3154965>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ВОПРОСЫ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБСУДИЛИ НА СОВЕЩАНИИ ПО ПОДГОТОВКЕ ГОССОВЕТА О РАЗВИТИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ АВТОДОРОГ

Изменения в законодательство, предусматривающие создание региональных центров мониторинга стоимости стройматериалов для дорожных работ, обсудили на совещании по подготовке **Госсвета о развитии национальной сети автодорог**.

Как сообщается на сайте Кремля, заседание провели **помощник президента Игорь Левитин** и руководитель рабочей группы Госсвета по направлению "транспорт", глава Бурятии Алексей Цыденов.

На совещании обсуждались также другие вопросы дорожной деятельности, в том числе внедрение механизмов повышения сохранности региональных автомобильных дорог.

Речь шла о создании общероссийской программы приведения в нормативное состояние автодорожных мостов и железнодорожных переездов с выделением на эти цели дополнительного финансирования, говорится в сообщении.

Заседание Госсвета, подготовке которого была посвящена эта встреча, будет также включать обсуждение вопросов безопасности дорожного движения. В связи с этим речь шла о разработке госпрограммы по обеспечению безопасности дорожного движения в РФ до 2030 года.

"Участники совещания обсудили реализацию проектов по стимулированию законопослушного поведения участников дорожного движения, необходимость внедрения новых цифровых сервисов", - отмечается в сообщении.

В совещании приняли участие представители МВД, Госдумы, главы ряда регионов и их заместители.

ТАСС; 2019.06.05; В МИНТРАНС ПОСТУПИЛ ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ НОВОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Документы о проекте создания новой региональной авиакомпании поступили в **Минтранс** на прошлой неделе, материалы прорабатываются, сообщил ТАСС вице-премьер **Максим Акимов**.

"Авиавласти уже сообщали Сбербанку и ВТБ, что готовы рассмотреть предложения по господдержке создания региональной компании. Эта позиция все еще актуальна, - сказал **Акимов**, отвечая на вопрос, ведется ли работа над созданием регионального авиаперевозчика. - Насколько я знаю, проект создания региональной авиакомпании в **Минтранс** поступил на прошлой неделе, комментировать его пока рано, но проект прорабатывается".

Ранее глава Сбербанка **Герман Греф** говорил, что обсуждение создания регионального авиаперевозчика приостановлено, так как пока нет спроса на этот проект.

Сбербанк и ВТБ по поручению правительства работают над созданием авиакомпании для региональных перевозок, которая может стать одним из крупнейших игроков на этом рынке. При этом банки не станут акционерами создаваемой компании, а будут консультантами и помогут с лизингом воздушных судов.

В прошлом году **министр транспорта Евгений Дитрих** сообщал, что **Минтранс** поддерживает идею создания такой авиакомпании. Более того, **руководитель Росавиации Александр Нерадько** обещал, что перевозчик сможет воспользоваться субсидиями, а также получить консультации **Росавиации** по выбору типа самолетов в парке и маршрутной сети.

<https://tass.ru/ekonomika/6510361>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; КОСТИН ОБЪЯСНИЛ ЗАМОРОЗКУ ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОТСУТСТВИЕМ ПОДДЕРЖКИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ

Глава ВТБ Андрей Костин объяснил приостановку проекта региональной авиакомпании, который прорабатывался со Сбербанком, отсутствием поддержки со стороны действующих эксплуатантов.

"Вы знаете, дело в том, что мы как-то прошились по всем основным интересантам, и, честно говоря, пока видим, что не склеивается. У **Минтранса** своя программа есть поддержки регионального (авиатранспорта - ИФ). Операторы - единственные, кто как-то проявил интерес, был (совладелец S7 Владислав Филев - ИФ), до смерти супруги-партнера (Наталии Филевой - ИФ), и после этого он не выходил больше на нас", - сказал Костин по итогам годового собрания акционеров банка.

Еще одна проблема в реализации проекта, по его словам, - отсутствие авиатехники для региональных перевозок российского производства.

"Больше всех заинтересованы производители российской техники, и правительство, конечно, значительно активнее поддержало бы нас, если была бы российская техника, но российская техника на сегодня в этом (региональном сегменте - ИФ) практически отсутствует. Только обещают, что Ил-114 появится скоро, но на сегодня техники такой практически нет. Поэтому не очень склеивается", - сказал Костин.

"Вроде бы желание такое от чистого сердца банков сделать что-то в этой области. У нас была проведена работа некая аналитическая, мы подумали, что наш проект мог на 16% увеличить региональные перевозки, определенные маршруты отработали. Мы пока не видим, как мы можем мобилизовать необходимую поддержку этого как со стороны правительства, так и со стороны, наверное, эксплуатанта какого-то и так далее. "Аэрофлот" отказался в самой начальной стадии. Сами, конечно, заниматься перевозками мы не можем. У нас других много задач, поэтому мы эту тему сейчас положили на лед", - заявил глава ВТБ.

Про поручение правительства Сбербанку и ВТБ подумать над созданием авиакомпании для региональных перевозок стало известно в октябре прошлого года. В банках заявляли, что параметры проекта будут зависеть от оценки нанятого для этого Bain. Глава ВТБ ранее говорил, что общие инвестиции могут превысить \$1 млрд руб. Первый зампред Сбербанка Лев Хасис заявлял при этом, что банк не собирается становиться акционером авиакомпании - его участие будет сводиться "к консультационной помощи и помощи парком воздушных судов на условиях лизинга".

Однако в мае Греф сообщил журналистам, что проект приостановлен, так как "пока нет должного спроса". По его словам, проект был представлен Минтрансу, но тот не проявил "острой заинтересованности".

РОССИЯ 24, 05.06.2019 17:37; БРИФИНГ ВЛАДИМИРА ПУТИНА И СИ ЦЗИНЬПИНА

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Васильевич Нерадько и руководитель управления гражданской авиации Китайской Народной Республики Фен Джен Линь подписали процедуру реализации соглашения между правительством Российской Федерации и правительством Китайской Народной Республики о повышении безопасности полетов от 08 сентября 2001 года.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.05; БЮДЖЕТОПОЛУЧАТЕЛИ УМЕЮТ ЖДАТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИЛО СРОКИ РАСЧЕТОВ ДЛЯ ДЕСЯТКОВ ГОСКОНТРАКТОВ 2018 ГОДА

Правительство несколькими десятками распоряжений продлило до конца 2019 года расчеты по большому числу прошлогодних бюджетных госконтрактов. В том числе это сделано по значительной части случаев реконструкции аэропортов и по крупным строительным контрактам Минкульта. Ужесточенные Минфином правила работы с федеральными деньгами не позволяют вычислить общий объем проблемных контрактов. Судя по всему, речь идет о десятках миллиардов рублей, которые, несмотря на

ограничение бюджетных расходов, министерства в 2018 году не сумели вовремя потратить.

С конца мая правительство выпустило уже несколько десятков распоряжений со ссылкой на положение о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета. Эти распоряжения продлевают сроки расчетов по госконтрактам прошлого года, которые были заключены министерствами, ведомствами и другими главными распорядителями бюджетных средств (ГРБС).

Поясним: само положение было принято 9 декабря 2017 года, и на 2018 год оно несколько ужесточило режим исполнения стандартных федеральных контрактов ГРБС. В частности, уточнялось, что контракты, на которые Минфин в стандартном порядке выделял средства ГРБС до 1 марта текущего года, нужно заключить уже до 1 июня, а завершить расчеты по ним - до 31 декабря. В противном случае деньги считались в текущем году неиспользованными и должны быть возвращены в госказну. При этом правительство оставило за собой право установить своим распоряжением другие даты - эти исключения и оформляются майскими документами Белого дома. В Минфине констатируют, что оформление завершения контрактов 2018 года в 2019 году - это "технические" действия в рамках бюджетного процесса.

Количество и содержание распоряжений (пока неизвестно, будет ли эта серия документов продолжена) позволяют констатировать, что число госконтрактов, закрывающихся "в порядке исключения" следующим годом, достаточно велико для того, чтобы говорить о массовом использовании этой практики. Так, в случае с Министерством культуры речь идет о 25 относительно крупных контрактах 2018 года (часть строительных работ в Политехническом музее, ГМИИ имени Пушкина, Третьяковской галерее, Большом театре, на Соловках, в Петергофе, в музее-заповеднике "Кижы"), в случае с Минобразования - о реконструкции лагеря "Артек", Минобороны - о контрактах в рамках реформы продовольственного обеспечения войск. Самый масштабный перенос расчетов в этой группе оформлен распоряжением правительства от 31 мая - в отношении госконтрактов **Росавиации**: до 25 декабря 2019 года предлагается рассчитаться по госделкам 2018 года при реконструкции аэропортового хозяйства в Шереметьево, Домодедово, в Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге и еще в десятке аэропортов. МВД и "Роскосмосу" предписано за год закончить неисполненные расчеты 2018 года по реконструкции административных зданий.

Сумма каждого проблемного контракта по бюджетным меркам невелика - десятки или сотни миллионов рублей, лишь "аэропортовое" распоряжение относительно "дорогое": оно оформляет исключительный порядок расчетов на 3,4 млрд руб. В сумме пока выпущенный пакет распоряжений "стоит" более 10 млрд руб. Практически во всех случаях речь идет о расходах, связанных с государственными стройками. Причины, по которым ГРБС не смогли исполнить госконтракты в обычном порядке, известны лишь в части случаев и очень разнообразны - от переноса планов до проблем с подрядчиками. Отметим также, что большинство контрактов, о которых идет речь, ГРБС в 2017-2018 годах в условиях жестких бюджетных ограничений "выбивали" на многочисленных совещаниях в правительстве как крайне необходимые и срочные.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Васильевич Нерадько и руководитель управления гражданской авиации Китайской Народной Республики Фен Джен Линь подписали процедуру реализации соглашения между правительством Российской Федерации и правительством Китайской Народной Республики о повышении безопасности полетов от 08 сентября 2001 года.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2019.06.05; ПУНКТУАЛЬНОСТЬ ПОНЕВОЛЕ. ЗА ЗАДЕРЖКИ ВЫЛЕТОВ АВИАКОМПАНИИ БУДУТ ОТВЕЧАТЬ СВОИМИ РЕЙСАМИ

За массовые задержки авиакомпании должны нести более серьезную ответственность, вплоть до сокращения летной программы. Такие жесткие меры регулирования рынка предлагает **Росавиация**. В летний сезон ведомство также советует компаниям заранее

резервировать борта, чтобы избежать накладок в расписании. Помогут ли рекомендации улетать пассажирам в срок, разбирался "360".

Полеты в российских аэропортах должны осуществляться без сбоев, а контроль безопасности должен быть усилен, говорится в письме **Росавиации** к перевозчикам и операторам воздушных гаваней. Особенно авиалиниям следует быть внимательными в период горячего сезона. "С началом школьных летних каникул увеличивается число воздушных перевозок организованных групп детей и сопровождающих их лиц к местам проведения летнего отдыха, экскурсий, спортивных и других мероприятий, что требует повышенного внимания и личной ответственности от всех должностных лиц, задействованных в организации, подготовке и выполнении таких перевозок", - отметили в **Росавиации**.

Вдобавок перевозчик в высокий сезон обязан каждый день мониторить технологический график и оборот воздушных судов. Если борт по каким-либо причинам не готов полету, то перевозчик обязан предоставить резервный самолет. "Авиакомпаниям в целях исключения срывов и задержек рейсов при выполнении пассажирских перевозок, включая чартерных, проводить ежедневный мониторинг технологического графика и оборота ВС с обязательным резервированием ВС", - говорят в **Росавиации**.

К нарушителям будут применены жесткие санкции, добавляются в ведомстве. Если перевозчик регулярно задерживает свои рейсы, то воздушные власти могут сократить его полетную программу и сузить круг разрешенных полетов. "То есть разрешенных рейсов у перевозчика станет меньше, чтобы он лучше с ними справлялся. К этому высокому сезону **Росавиация** уже провела зачистку. Чартерные программы полетов формировались "исходя из количества исправных воздушных судов в парке авиакомпаний"", - пояснили "Российской газете" в пресс-службе ведомства.

Непунктуальность перевозчика вкуче с другими причинами действительно может привести к ограничению действия сертификата эксплуатанта, отмечают опрошенные "360" эксперты. Этот документ является основным соглашением, которое разрешает полеты. Чтобы лишиться сертификата, авиакомпания должна задержать или отменить более 20% рейсов в течение месяца без учета срывов рейсов из-за метеоусловий, говорится в Федеральных авиационных правилах (ФАП). "Поэтому предложения и возможные санкции со стороны **Росавиации** имеют, скорее, превентивный характер. Сомневаюсь, что ведомство действительно начнет сокращать летнюю программу перевозчиков в принудительном порядке, особенно в летний сезон", - заметил в разговоре с "360" эксперт в области авиации Дмитрий Дрозденко.

Преднамеренные задержки

В прошлом году с задержками рейсов столкнулись 9,3 миллиона россиян, подсчитали специалисты из исследовательской компании AirHelp. Как правило, в 2018-м с отложенными более чем на 15 минут вылетами ежедневно имели дело свыше 25 тысяч пассажиров. Это почти 17% от числа всех выполненных рейсов, говорят аналитики.

Чаще всего в прошлом году затягивались отправления компании "Якутия": перевозчик задержал 12,5% от общего числа полетов, говорят эксперты **Росавиации**. Также в топ-5 самых непунктуальных авиалиний попали AZUR Air (7,05%), "Алроса" (6,37%) и "Нордстар" (6,12%). При этом почти всегда в срок улетали лайнеры Utair (задержано 0,82% от общего объема перевозок), "Россия" (0,99%) и "Аэрофлот" (1,06%). Необходимо отметить, что ведомство считает рейс задержанным, если борт вылетел позже, чем через два часа от намеченного времени, и задержка произошла по вине перевозчика.

Примечательно, что наиболее серьезные паузы перед вылетами случались именно в горячий сезон отпусков. К примеру, борт "Саратовских авиалиний" совершил перелет из Даламана (Турция) в Саратов в мае прошлого года с опозданием на 28 часов. Причиной столь серьезной задержки стали технические неполадки. Всех пассажиров разместили на время ожидания в гостиницах.

Похожая ситуация произошла и с российскими туристами в Тунисе. Около 400 пассажиров, отдохнувших по путевке PEGAS Touristik, не могли 13 часов улететь из аэропорта Джербы в Москву. Авиаперевозчик Nordwind неоднократно переносил рейс из-за технических проблем с бортом и в итоге пригнал два резервных лайнера для доставки россиян на родину.

Однако рекорд по задержкам все же побил "Якутия", сотрудники которой в августе прошлого года заставили пассажиров рейса Чита - Якутск ждать в аэропорту вылета на протяжении двух суток. Посадку отменяли четыре раза, из-за чего часть пассажиров просто не попала на борт, когда тот все же вылетел. Любопытно, что компания продолжила задерживать рейсы, несмотря на то, что авиационные власти буквально накануне привлекли ее к административной ответственности. Перевозчик был вынужден заплатить 100 тысяч рублей в виде штрафа.

Задержки в летнее время - это вынужденные издержки в горячий сезон. Чаще всего рейсы осуществляются с опозданием из-за проблем с бортами или долгами перевозчика перед аэропортом, поясняет независимый аналитик Дмитрий Адамидов. "Чартерные перевозки постоянно характеризуются задержками. Это происходит из-за неправильно составленного расписания, накладок в обслуживании наземными службами, а также неблагоприятных метеоусловий. Плюс в летний сезон самолеты работают на пределе, что приводит к большому количеству поломок", - привел примеры собеседник "360".

При этом эксперт не исключает, что регулирование отрасли в ручном режиме, как сейчас это делает **Росавиация**, может в итоге привести к убыткам перевозчиков. "Компании будут вынуждены искать другие борты, это приведет к дополнительным тратам, что может закончиться серьезными убытками для авиалиний. Поэтому тут надо внимательно и без перегибов осуществлять регулирование, чтобы пассажиры в результате не пострадали", - резюмировал Адамидов.

<https://360tv.ru/news/tekst/punktualnost-ponevole-za-zaderzhki-vyletov-aviakompanii-budut-otvechat-svoimi-rejsami-05062019/>

ИА REGNUM; 2019.06.05; РОСЖЕЛДОР ОДОБРИЛ НОМЕР КЛЕЙМЕНИЯ ДЛЯ ИЗДЕЛИЙ СУКРЕМЛЬСКОГО ЗАВОДА

Предприятие сможет поставлять фрикционный клин для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий России и стран ЕАЭС

Сукремльский чугунолитейный завод (СЧЗ) получил свидетельство **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)** о присвоении условного номера для клеймения фрикционного клина, сообщила пресс-служба Промышленно-металлургического холдинга.

Условный номер клеймения позволит СЧЗ поставлять фрикционный клин для вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий России и стран Евразийского экономического союза. Годовой объем потребления фрикционного клина на российском рынке оценивается в 2,5 млрд руб.

Фрикционный клин является составной частью тележки грузового вагона. Он предназначен для гашения колебаний, возникающих при движении транспорта. Помимо фрикционного клина СЧЗ поставляет для железнодорожной отрасли также локомотивные тормозные колодки.

Сукремльский чугунолитейный завод - одно из ведущих российских предприятий по производству чугуна для железнодорожной промышленности и городской инфраструктуры. Входит в Промышленно-металлургический холдинг. Расположен в Людиново Калужской области.

<https://regnum.ru/news/2641763.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.06.05; ПРОЕКТ "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" ВЫТЯНЕТ РЕГИОНЫ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ; КАПИТАЛ В ДВИЖЕНИИ

Создание высококлассной транспортной инфраструктуры становится ключевым фактором глобальной конкурентоспособности регионов. Задача финансирования транспортных проектов, которые приносят максимальную отдачу на вложенные деньги, особенно актуальна для нашей страны в условиях формирования транзитного коридора между основными регионами - участниками мировой торговли.

Ключевым в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года является федеральный проект "Европа -

Западный Китай". Для создания новой международной транспортной магистрали на территории нашей страны руководство ГК "Автодор" предложило создать специальную проектную компанию, которой будет поручено параллельно со строительством автодороги обеспечивать также развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, в частности автозаправочной сети. Причем в рамках проекта ведется активная работа с нефтегазовыми компаниями России по развитию рынка газомоторного топлива и созданию газозаправочной инфраструктуры.

Как уточнил ранее **первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов, федеральный проект "Европа - Западный Китай"** уже обеспечен финансированием. "Строительство основного хода будет реализовано на принципах государственно-частного партнерства. В целом объем бюджетных ассигнований составит около 63 процентов, остальное - частные инвестиции. К 2025 году магистраль привлечет около 70 миллионов тонн грузов только во внутреннем сообщении", - пояснил он.

Помимо расширения транзитных возможностей значимость проекта обусловлена тем, что на всей его протяженности сосредоточено 70 процентов предприятий отечественной автомобильной промышленности, 50 процентов - аэрокосмической и оборонной промышленности, 40 процентов металлургических заводов и треть - машино- и приборостроения. Ожидается, что трасса поможет созданию дополнительных 40-50 тысяч рабочих мест.

Транспортные потребности реального сектора экономики также активизировали капитальные вложения в развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке и Севере страны. В ближайшие годы здесь планируется осуществить целый ряд перспективных нефтегазовых проектов. Среди них - строительство Амурского ГПЗ (инвестиции Газпрома около 950 миллиардов рублей), которое также предполагает создание подъездных дорог, железнодорожных коммуникаций, причала на реке Зее. Развития транспортной инфраструктуры также потребует реализация одного из приоритетных проектов СИБУРа - создание комплекса по производству этилена на Амурском ГХК (инвестиционное решение будет принято во второй половине года). Этиленовые мощности в полтора раза превысят объемы всего российского производства. На очереди также крупнейший проект "Роснефти" - строительство нефтехимического и нефтеперерабатывающего комплекса на Дальнем Востоке, а также освоение Тагульского и Чаяндинского месторождений.

С этими и другими проектами ТЭК связано развитие транспортной инфраструктуры в акватории Северного морского пути (планируемые инвестиции до 2020 года - 222 миллиарда рублей из различных источников). Здесь предусмотрены три крупных портовых проекта: строительство терминала СПГ и стабильного газового конденсата "Утренний", "Арктик СПГ 2" и реконструкция морского канала в Обской губе. Все это позволит достичь перевозки 80 миллионов тонн грузов на СМП к 2024 году.

Развитие транспортной инфраструктуры арктического региона будет включать в себя не только СМП, но и новые железные дороги. Транспортную связанность арктического побережья с Большой землей обеспечит строительство Северного широтного хода протяженностью 707 километров по маршруту Обская - Салехард - Надым - Новый Уренгой - Коротчаево. Проект стоимостью 236 миллиардов рублей планируется завершить в 2023 году, он реализуется совместными силами правительств РФ и ЯНАО, "Газпромом", "РЖД" и др.

На Юге России одной из самых перспективных инвестиционных инициатив станет развитие порта Тамань (вложения около 220 миллиардов рублей из всех источников)). Согласно планам "Росморпорта", первый этап реконструкции должен быть закончен к 2020 году, а к 2025 году мощность порта должна быть увеличена более чем в пять раз.

Таким образом, за последнее время сформирован целый пул актуальных проектов развития транспортной инфраструктуры. Однако, как считают эксперты, в этой сфере требуют дальнейшего совершенствования правовые аспекты. Так, например, остается актуальным вопрос привлечения средств институциональных инвесторов в лице негосударственных пенсионных фондов к приобретению облигаций проектных компаний. Кроме того, достаточно жесткие требования сложились и для банков, особенно в части определения размера резервов под возможные потери для кредитования

инфраструктурных проектов. Также сейчас отсутствует полная и достаточная методологическая база для заключения концессионных соглашений и соглашений о ГЧП. Чтобы решить эти и другие возникающие проблемы, необходимо наладить более активный диалог регуляторов и бизнес-сообщества, полагают эксперты.

Одним из сдерживающих факторов на пути крупных инфраструктурных компаний к участию в проектах, уже включенных в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, является отсутствие качественного структурирования проектов и выстроенного канала коммуникации с профильными ведомствами, отмечает председатель совета директоров группы "ВИС" Игорь Снегуров. По его словам, в целом участие бизнеса и привлечение частных инвестиций в инфраструктурные проекты является одним из приоритетов деятельности экономического блока правительства. Поэтому формирование понятных и прозрачных каналов коммуникации, а также форматов взаимодействия с профессиональным сообществом сделало бы эту работу более эффективной, резюмирует эксперт.

Справка

На исполнение транспортной части Комплексного плана в 2019-2024 годах планируется потратить 6,35 триллиона рублей, включая 3,03 триллиона из федерального бюджета и столько же из внебюджетных источников, остальные средства - из консолидированных бюджетов субъектов РФ.

<https://rg.ru/2019/06/05/proekt-evropa-zapadnyj-kitaj-vytianet-regiony-na-novyj-uroven.html>

КОММЕРСАНТЬ # РОСТОВ-НА-ДОНУ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАМОРОЗИЛО ЮЖНУЮ ДОРОГУ

Минтранс отказался от строительства новой скоростной трассы "Джубга-Сочи" Проект новой скоростной дороги от Джубги до Сочи на юге Краснодарского края не будет реализован к 2024 году. Об этом заявил **вице-премьер Максим Акимов**. При этом существующая дорога на этом отрезке сильно перегружена, пробки растягиваются на километры. Кроме того, в районе Туапсе на полотно постоянно сходят сели. Тем не менее, **Минтранс** посчитал строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 километров нецелесообразным: стоимость составляет 1,6 трлн руб., и проект технически сложный. Правительство рассматривает вариант концессионного соглашения с инвесторами, эксперты считают, что в регионе есть более значимые проекты.

Проект новой скоростной дороги от Джубги до Сочи на юге Краснодарского края не будет реализован к 2024 году, заявил вице-премьер Максим Акимов. "'Джубга-Сочи" - это точно не проект текущего цикла. У нас достаточно транспортных инфраструктурных проектов, которые необходимо завершить к 2024 году", - сказал господин Акимов. Существующая дорога от Джубги до Сочи серьезно перегружена, летом пробки растягиваются на километры, в районе города Туапсе на магистраль периодически сходят сели. Однако **Минтранс** счел строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 км нецелесообразным из-за технической сложности и крайне высокой стоимости проекта, которая оценивается в 1,6 трлн руб.

Новая дорога должна была пойти в обход населенных пунктов. Предполагалось построить обход Туапсе, обход Сочи, обход поселка Лазаревского, и еще около 80 км соединительных участков. При этом подрядчик должен был возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Если бы проект был реализован, добраться от Джубги до Сочи можно было бы за час. Предполагалось, что для автомобилистов проезд будет бесплатным. Начать реконструкцию дороги "Джубга-Сочи" Росавтодор надеялся в 2019 году, говорил в апреле замруководителя Росавтодора Игорь Астахов, но никаких подробностей тогда не сообщил.

Власти рассматривают возможность концессионных соглашений, однако даже в этом случае государству придется внести существенный вклад уже на этапе строительства каждого участка. Также **глава Минтранса Евгений Дитрих** обещал рассмотреть включение дороги в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ**, если проект "будет востребован и не запределен по цене". До сих пор этого проекта в плане нет. Как ранее писал "Ъ-Кубань", генподрядчиком

строительства новой автомагистрали, которая претендует на звание самой дорогой дороги в современной России, может стать "Мостотрест" Аркадия Ротенберга.

Коммерческий директор транспортной компании Traft Андрей Савин связывает высокую стоимость проекта с необходимостью решить одновременно несколько сложнейших задач: обеспечить защиту от селевых оползней, заранее заложить в дорогу технологии, ускоряющие проезд автомобилей и мониторинг транспорта. "На ценник существенно влияет количество мостов и тоннелей: в проекте планируется построить не менее трех десятков и тех, и других. Кроме того, на ряде участков предстоит переносить линии железнодорожного сообщения. В основу инфраструктуры полотна следует закладывать огромное количество датчиков, камер, много километров волокна для связи. Важнейшую нагрузку существующей дороги составляют не только легковые, но и грузовые ТС. Оцифровка дорог - важнейший фактор вспомогательной безопасности на дороге, в которую государство и подрядчики вкладывают значительные средства", - рассказал господин Савин.

По словам гендиректора INFOLine Ивана Федякова, колоссальную сумму, соизмеримую со строительством крупнейших скоростных трасс, выделить в текущих условиях из бюджета не представляется возможным. "Вкладывать такие средства в регион, который, по сути, не имеет промышленного потенциала, нецелесообразно. Скорее всего, причиной отказа от реализации проекта стало строительство более значимой дороги: от джубгинской развязки до Новороссийска и далее в Крым. Оттуда на материковую часть России идут промышленные грузы, кроме того, они идут из порта Новороссийск и обратно по всей стране. Потому и было принято решение в пользу этого направления", - рассказал эксперт. Он добавил, что в другой ситуации имело бы смысл строить дорогу от Джубги до Сочи, но ни финансово, ни технически сейчас невозможно освоить два таких проекта. "Для этого недостаточно ресурсов. Необходимо развивать альтернативное транспортное сообщение: например, морской транспорт, чтобы хотя бы частично разгружать действующую трассу", - говорит аналитик. Кроме того, он считает, что в случае реализации проекта новую дорогу могут сделать платной при соблюдении двух условий: наличия альтернативной трассы и наличия инвестора. По мнению господина Федякова, второе сложнее.

Аналитик "Финам" Алексей Калачев считает, что расширение транспортной инфраструктуры и повышение пропускной способности дорог необходимы для развития курортов Краснодарского края и роста туристической индустрии в черноморском регионе. "Ресурсы имеющейся инфраструктуры исчерпаны, это понятно.

Собственно, курорты Сочи - это узкая полоска между горами и морем, каждый квадратный метр которой дорог. Строить придется на прилегающей сложной и пересеченной местности.

Привлечь негосударственное финансирование к реализации проекта можно только на выгодной для инвестора основе. Он сможет получить отдачу от вложений в строительство за счет платной эксплуатации построенного участка в течение 20-30 лет. Однако участок нельзя делать платным, если отсутствуют альтернативные бесплатные маршруты", - говорит эксперт, поясняя, что это ограничение можно обойти, если новая трасса или ее платные участки не будут совпадать с действующей сейчас дорогой. Основным кандидатом на роль инвестора аналитик также называет "Мостотрест" Ротенберга.

ПРАЙМ; 2019.06.05; "РОСАТОМ" ВНЕСЕТ ПЛАН РАЗВИТИЯ СМП НА СОГЛАСОВАНИЕ В ВЕДОМСТВА ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ

"Росатом" внесет план развития инфраструктуры Севморпути на согласование в ведомства на следующей неделе, сообщил РИА Новости заместитель генерального директора "Росатома" - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша.

"Я думаю, что на следующей неделе его (план развития инфраструктуры Севморпути - ред.) разошлем... готовимся внести в федеральные органы исполнительной власти на официальное согласование... Прошли слушания в Росморречфлоте, пару сделали рабочих (встреч - ред.) по замечаниям", - сказал Рукша. Он не уточнил, когда ожидается утверждение плана.

"Росатом" является уполномоченным инфраструктурным оператором по развитию Северного морского пути. Развитие Севморпути будет осуществляться по принципу двух ключей - полномочия распределены между **Минтрансом** и "Росатомом".

"Росатом" также является заказчиком проекта развития Севморпути, в создании которого принимает участие Аналитический центр при правительстве РФ. В частности, прорабатывается стратегия до 2024 и до 2030 годов. **Минтранс** до передачи полномочий инфраструктурного оператора Росатому оценивал инвестиции в СМП до 2024 года в объеме порядка 900 миллиардов рублей.

ПРАЙМ; 2019.06.05; ВТБ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ КРЕДИТОВАНИЯ ПРОЕКТА СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА - КОСТИН

ВТБ, второй по активам российский банк, прорабатывает возможность кредитования проекта Северного широтного хода (СШХ), заявил глава второго по активам российского банка Андрей Костин на годовом собрании акционеров.

"Банк продолжает активно участвовать в проектах государственно-частного партнерства... прорабатывается возможность кредитования проекта "Северный широтных ход" с участием РЖД", - сказал глава ВТБ.

В начале октября прошлого года **Минтранс РФ** сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного Северного широтного хода, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений? северных районов Западной Сибири.

Северный широтный ход обеспечит значительное сокращение - до 1 тысячи километров - протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Кроме того, реализация проекта СШХ будет способствовать решению проблемы перегруженности существующего южного маршрута, выходящего на Транссибирскую магистраль.

ТАСС; 2019.06.05; КАБМИН МОЖЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ НЕОСВОЕННЫЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ СРЕДСТВА

Неосвоенные средства по национальному проекту "Безопасные и качественные автодороги" могут быть перераспределены между регионами. Об этом заявил **вице-премьер РФ Максим Акимов** на селекторном совещании в правительстве по реализации дорожного нацпроекта, сообщается на сайте кабмина

"Мы найдем способ перераспределить средства на другие субъекты Российской Федерации, которые более ответственно подходят к реализации поставленных задач", - сказал **Акимов**, отмечая низкие показатели пяти регионов по заключению контрактов на выполнение дорожных работ.

Среди отстающих в реализации дорожного нацпроекта вице-премьер назвал Республику Крым, Чукотский автономный округ, Тверскую область и Республику Мордовия. Контрактация в этих регионах составляет менее 40%.

"Если ситуация не изменится и работа не будет выстроена должным образом в рамках нацпроекта, регионы могут не рассчитывать на федеральную поддержку других инфраструктурных объектов", - отметил **Акимов**. - Данным субъектам необходимо в срочном порядке ликвидировать отставание и исправить ситуацию". При этом вице-премьер напомнил об ответственности властей регионов за невыполнение взятых обязательств.

Акимов также отметил регионы, которые заключили контракты с подрядными организациями в срок и уже приступили к дорожным работам. Среди них Томская, Свердловская, Пензенская, Нижегородская, Белгородская, Мурманская, Тульская, Калужская области, Пермский, Алтайский и Краснодарский края, а также Башкирия, Ингушетия и Удмуртия.

Минтранс РФ ранее заявлял о намерении поторопить власти некоторых регионов с заключением контрактов на выполнение дорожных работ в рамках дорожного нацпроекта. "По состоянию на 4 июня в план-график торгов включено 99,3%, или 6 тыс. 211 объектов. По 87,1% из них данные процедуры завершены. Законтрактовано около 4,9 тыс. объектов,

что составляет 78,8% от запланированного на 2019 г. количества контрактов", - сообщили в Росавтодоре.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; НЕОСВОЕННЫЕ ПО НАЦПРОЕКТУ БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ СРЕДСТВА МОГУТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ - АКИМОВ

Вице-премьер РФ Максим Акимов провел в среду селекторное совещание по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД), в ходе которого был рассмотрен ход реализации проекта, в том числе процесс закупок и контрактации.

Как отмечается в сообщении Росавтодора, в совещании приняли участие первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов, глава Росавтодора Андрей Костюк, а также руководители и представители органов власти субъектов России, отраслевых объединений, научного сообщества.

В Росавтодоре указывают, что нацпроект БКАД в 2019 году стартовал в 83 российских регионах, в большинстве из них уже начались дорожные работы. "В центре внимания - своевременное проведение контрактации. По состоянию на 4 июня в план-график торгов включено 99,3% или 6 тыс. 211 объектов. По 87,1% из них данные процедуры завершены. Законтрактовано порядка 4,9 тыс. объектов, что составляет 78,8% от запланированного на 2019 год количества контрактов", - говорится в сообщении.

При этом в ходе совещания Акимов отметил регионы, которые успешно справились с поставленной задачей - не только завершили конкурсные процедуры, но и заключили в срок контракты с подрядными организациями в полном объеме и приступили к активной фазе дорожных работ. Это Томская, Свердловская, Пензенская, Нижегородская, Белгородская, Мурманская, Тульская, Калужская области, Пермский, Алтайский и Краснодарский края, а также Башкортостан, Ингушетия и Удмуртская Республика. Чиновник обратился к представителям данных территорий - "поделиться опытом и оказать консультативную помощь соседним отстающим регионам".

"Наиболее низкий процент завершенных торгов - менее 40% - отмечен в пяти субъектах страны. В их числе - республика Крым, Чукотский автономный округ, Тверская область, республика Мордовия, Еврейская автономная область. Из них процент завершенных торгов не превышает 10% в двух регионах - республика Крым, Чукотский автономный округ", - указывает Росавтодор.

В ведомстве отмечают, что данным субъектам необходимо в срочном порядке ликвидировать отставание и исправить ситуацию. Представители региональных проектных команд были заслушаны с докладами о предпринимаемых мерах. Максим Акимов напомнил об ответственности руководителей исполнительных органов власти регионов за невыполнение взятых обязательств.

"Мы найдем способ перераспределить средства на другие субъекты РФ, которые более ответственно подходят к реализации поставленных задач", - подчеркнул в ходе совещания Акимов, добавив, что если ситуация не изменится и работа не будет выстроена должным образом в рамках нацпроекта, регионы могут не рассчитывать на федеральную поддержку других инфраструктурных объектов.

Еще одно направление, на котором был сделан акцент - заключение контрактов, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла. Они должны составить 10% от общей доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта в 2019 году.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; АКИМОВ ПОЖЕЛАЛ УДАЧИ ОТСУТСТВУЮЩИМ НА СОВЕЩАНИИ ПО НАЦПРОЕКТАМ ГУБЕРНАТОРАМ

Вице-премьер Максим Акимов пожелал успеха губернаторам, которые не пришли к нему на совещание по исполнению нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Чиновники, которые замещали глав регионов заявляли, что отсутствовавшие находятся в пути на Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ).

На совещании вице-премьер уделял особое внимание регионам, которые еще не заключили требуемый объем контрактов на реализацию объектов в рамках нацпроекта в 2019 году. В частности, отсутствовали главы Крыма, Мордовии, Еврейской автономной области, Тверской области, хотя Акимов отмечал, что у этих территорий есть проблемы.

"Я всем губернаторам, особенно тем, кто заблаговременно позаботился о присутствии на Санкт-Петербургском форуме, желаю удачной дороги и успешной работы", - сказал Акимов.

Также в ходе совещания замглавы правительства отметил стремление некоторых чиновников во встрече с ним, только в если в чем-то заинтересован регион. "Когда нужно строить вам в регионе два, подчеркиваю, моста, когда нужно делать нужные вам съезды с М11, глава региона у меня. ... Сейчас главы региона нет, а у нас разговор", - прокомментировал он отсутствие главы Тверской области. В конце совещание вице-премьер призвал глав регионов выполнить взятые на себя обязательства.

"Мы у людей забрали и сконцентрировали, перераспределив через Российскую Федерацию, значительные ресурсы на реализацию национальных проектов. Это был очень непростой и болезненный для экономики шаг, связанный со всем известными налоговыми инициативами, в том числе с повышением НДС и было принято руководством страны решение в совершенно новом динамичном ключе решить самые наболевшие проблемы и выбран для этого был формат национальных проектов. Все друг другу пообещали, что мы не только на этом сфокусируемся, но и сделаем все, чтобы нам не было стыдно перед людьми за то, что мы приняли такие болезненные для людей и болезненные для экономики решения", - сказал он.

"Но, видимо, часть коллег, которые у нас в пути на Санкт-Петербургский экономический форум, у нас об этом забыли. Я хотел бы сегодня смыслом нашей работы сделать то, чтобы они вспомнили, что помимо очень важных, наверное, переговоров, выступлений на сессиях об инвестиционной привлекательности, это все важная работа, надо сделать и земную работу - просто не провалить и выполнить взятые на себя обещания", - добавил Акимов.

<https://ria.ru/20190605/1555273320.html>

ГТРК МУРМАНСК; 2019.06.05; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТМЕЧЕНА В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ ПО ЗАКЛЮЧЕНИЮ КОНТРАКТОВ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

В Правительстве России под председательством вице-преьера Максима Акимова состоялось селекторное совещание по актуальным вопросам реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Мурманскую область представляли заместитель губернатора Ольга Кузнецова и министр транспорта и дорожного хозяйства Дмитрий Соснин.

Максим Акимов положительно оценил работу Мурманской области по заключению контрактов на реализацию мероприятий национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Одной из ключевых тем совещания стало обеспечение контроля качества дорожных работ, субъектам напомнили про взаимодействие с подведомственными Росавтодору федеральными казенными учреждениями, ФАУ "РосдорНИИ" при выстраивании системы контроля.

Еще одно направление, на котором был сделан акцент, - заключение контрактов, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла. Они должны составить 10% от общей доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта в 2019 году.

"Руководством страны поставлена задача в динамичном ключе решить наболевшие проблемы регионов. Для этого были сконцентрированы значительные ресурсы, выбран формат национальных проектов, принят общий вектор - сфокусироваться и сделать все, чтобы нам не было стыдно перед людьми. Необходимо выполнить все взятые на себя обязательства", - обратился в завершение совещания к субъектам РФ Максим Акимов.

<http://murman.tv/news/82670-murmanskaya-oblast-otmechena-v-chisle-luchshih-pozaklyucheniyu-kontraktov-v-ramkah-nacproekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi.html>

РИА НОВОСТИ;; 2019.06.05; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАКЛЮЧИТ КОНТРАКТЫ ПО ВСЕМ ОБЪЕКТАМ НАЦПРОЕКТА БКАД

Ростовская область до 30 июня заключит контракты по всем объектам, которые должны быть реализованы в рамках национального проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"** (БКАД), сообщает правительство региона.

В среду заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** провел заседание комитета по нацпроекту. На заседании, в частности, обсуждался вопрос заключения государственных контрактов на выполнение дорожных работ в рамках проекта. В обсуждении принял участие губернатор Ростовской области Василий Голубев.

По его данным, в Ростовской области с 2019 по 2024 год на реализацию нацпроекта планируется направить 45,5 миллиарда рублей, из них в текущем году - 6,4 миллиарда рублей. Средства будут использованы на приведение в нормативное состояние автодорог 21 муниципального образования в трех агломерациях - Ростовской, Шахтинской и Таганрогской.

"В Ростовской области контрактацию всех 189 объектов завершат до 30 июня. В настоящий момент уже законтрактовано более 95% объектов", - заявил Голубев.

Кроме того, в мае уже были завершены работы по семи дорожным объектам межмуниципального и местного значения. Приемка работ выполнялась с привлечением общественности, СМИ и представителей УГИБДД.

<https://ria.ru/20190605/1555276450.html>

НОВОСТИ ТУЛЫ; 2019.06.05; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ЛИДЕР ПО ВЫПОЛНЕНИЮ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГ"

Сегодня, 5 июня в Правительстве России состоялось **селекторное совещание по актуальным вопросам реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Мероприятие провел заместитель председателя Правительства **Максим Акимов**.

Национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в 2019 году стартовал в 83 российских регионах.

В большинстве из них уже начались дорожные работы. В центре внимания - своевременное проведение контрактации. По состоянию на 4 июня в план-график торгов включено 99,3 % или 6 211 объектов. По 87,1% из них данные процедуры завершены. Законтрактовано порядка 4,9 тыс. объектов, что составляет 78,8% от запланированного на 2019 год количества контрактов.

Максим Акимов отметил регионы, которые успешно справились с поставленной задачей - не только завершили конкурсные процедуры, но и заключили в срок контракты с подрядными организациями в полном объеме и приступили к активной фазе дорожных работ.

Это Томская, Свердловская, Пензенская, Нижегородская, Белгородская, Мурманская, Тульская, Калужская области, Пермский, Алтайский и Краснодарский края, а также Башкортостан, Ингушетия и Удмуртская Республика. Заместитель председателя Правительства РФ обратился к представителям данных территорий - поделиться опытом и оказать консультативную помощь соседним отстающим регионам.

"Мы найдем способ перераспределить средства на другие субъекты Российской Федерации, которые более ответственно подходят к реализации поставленных задач", - подчеркнул **Максим Акимов**, добавив, что если ситуация не изменится и работа не будет выстроена должным образом в рамках нацпроекта, регионы могут не рассчитывать на федеральную поддержку других инфраструктурных объектов.

"Руководством страны поставлена задача в динамичном ключе решить наиболее проблемные регионы. Для этого были сконцентрированы значительные ресурсы, выбран

формат национальных проектов, принят общий вектор - сфокусироваться и сделать все, чтобы нам не было стыдно перед людьми. Необходимо выполнить все взятые на себя обязательства", - обратился в завершение совещания к субъектам РФ **Максим Акимов**.

https://newstula.ru/fn_453387.html

ТАСС; 2019.05.13; РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДОБРЫНИНА СВЕТЛАНА; 2019.06.05; ДВЕ УРАЛЬСКИЕ АГЛОМЕРАЦИИ ВОШЛИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ

Поворот на Тагил

Впервые в **национальный проект "Безопасные и качественные дороги"** в этом году включена Нижнетагильская агломерация. На реализацию планов ремонта дорожной сети во втором по величине городе Среднего Урала и его окрестностях будет направлено более 700 миллионов бюджетных рублей. За летний ремонтный период планируется привести в нормативное состояние почти 30 километров улиц промышленного центра и трасс, связывающих его с соседними городами и поселками.

Национальный проект "Безопасные и качественные дороги" действует в стране с 2017 года. Он анонсировал новый подход к развитию дорожной инфраструктуры в России: акцент делается на создании качественной транспортной сети в крупных агломерациях, сформировавшихся вокруг промышленных центров. Логика проста: в больших городах всегда существует трудовая миграция, которая захватывает ближайшие муниципалитеты, а также сложная логистическая схема перевозки грузов, поэтому необходимо учитывать состояние не только улиц и проспектов, но и дорог, выходящих за административные границы города. "Комплексный подход к реновации дорожной инфраструктуры повлечет за собой социально-экономический рост региона в целом", - утверждают эксперты **Росавтодора**.

Изначально в нацпроект по всей стране входило 38 агломераций, на Среднем Урале - только Екатеринбургская, которая охватывает областной центр и пригородную зону радиусом около сотни километров. Помимо солидных вливаний из федерального бюджета программа предусматривает и жесткий контроль качества выполнения работ. За право включиться в нацпроект боролись многие крупные муниципалитеты страны. Уральцы сумели доказать, что помимо Екатеринбурга в регионе есть и другие точки роста: Нижнетагильский промышленный узел также требует создания качественной дорожной инфраструктуры.

С учетом расширения границ проекта в нынешнем году на содержание и ремонт дорог в Свердловской области будет направлено более трех миллиардов рублей (около двух миллиардов - из федеральной казны, остальное - из региональных и муниципальных бюджетов). Почти две трети общей суммы достанутся Екатеринбургу, Нижнетагильской агломерации - свыше 720 миллионов, еще 300 миллионов пойдут на ремонт региональных дорог.

- Всего за нынешний ремонтный сезон планируется провести реконструкцию 11 тысяч километров. Среди региональных трасс приоритетной станет Режевской тракт, а также участок от Богдановича до Ирбита, - сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков.

От того, насколько успешно будут выполнены поставленные планы, зависит дальнейшее участие уральских агломераций в национальном проекте.

<https://rg.ru/2019/06/05/reg-urfo/dve-uralskie-aglomeracii-voshli-v-federalnyj-dorozhnyj-proekt.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ЕЭК ПОДГОТОВИТ ДОГОВОР О ПРЕДИНФОРМИРОВАНИИ О ГРУЗАХ, ПЕРЕВОЗИМЫХ В ТРЕТЬИ СТРАНЫ

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) в ближайшей перспективе планирует подготовить проект международного договора об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перевозимых в сообщении с третьими странами.

Согласно сообщению ЕЭК, соответствующие намерения были обозначены на заседании совета руководителей уполномоченных органов в сфере транспорта стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), которое состоялось 1 июня.

"Задачи истекшего года выполнены в полном объеме. В 2019 г. ЕЭК совместно со сторонами предстоит подготовить 16 аналитических докладов и 12 актов", - отметил в ходе заседания руководитель совета, член коллегии (министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Эмиль Кайкиев.

"В сфере железнодорожного транспорта предстоит внедрение информационного обмена при перевозках железнодорожным транспортом, цифровизация процессов и технологий, а также работа по защите прав потребителей", - говорится в сообщении.

Министры выразили мнение, что углубление интеграционных процессов в сфере транспорта будет учитываться при подготовке "дорожных карт" следующего трехлетнего этапа транспортной политики.

Совет руководителей был создан по решению Высшего Евразийского экономического совета в мае 2018 г. как вспомогательный орган для реализации согласованной транспортной политики. Сейчас в его состав помимо Кайкиева входят министр территориального управления и инфраструктур Армении Сурен Папикян, министр транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Авраменко, министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Роман Скляр, министр транспорта и дорог Киргизии Жанат Бейшенев и **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Совет координирует взаимодействие уполномоченных органов и организаций в реализации транспортной политики, согласовывает подходы к процессам интеграции в этой сфере с учетом договоренностей государств, готовит предложения по механизмам и инструментам транспортной политики, обеспечивает гармонизацию законодательства стран. Также обеспечивается подготовка международных договоров, определяющих, в том числе, порядок, условия и этапы либерализации услуг на транспорте, развития этого рынка, устранение ограничений, влияющих на функционирование внутреннего рынка. Решения принимаются консенсусом.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; АВИАВЛАСТИ РФ И КИТАЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Руководитель Росавиации Александр Нерадько и руководитель Управления гражданской авиации КНР Фэн Чжэнлинь подписали в среду документ под названием "Процедуры реализации соглашения между правительством РФ и правительством КНР о повышении безопасности полетов от 8 сентября 2001 г."

Документ подписан в среду в Москве в присутствии президента РФ Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина по итогам российско-китайских переговоров.

Других подробностей подписанного документа при этом не приводится.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА ОЖИДАЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2023-25ГГ - СЛЮСАРЬ

Первый испытательный полет широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС) ожидается в 2023-2025 гг., заявил президент ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Юрий Слюсарь в эфире телеканала "Россия 24".

"Нет примеров создания самолета двумя компаниями. Есть примеры создания самолета одной компанией, которую учредило несколько стран - Airbus. Но нет примеров, когда две компании, не сливаясь, тем не менее, делают общий продукт", - отметил Слюсарь. При этом он признал, что конкурировать с Boeing и Airbus будет "непросто".

"Проект управляется из единого центра - это касается всего, от разработки, до продажи и налаживания послепродажного обслуживания. Если мы это, конечно, сегментируем, каждый будет заниматься своим - единого продукта не будет. Эту логику китайцы понимают, поддерживают, и здесь у нас дискуссий нет", - добавил глава ОАК.

Отвечая на вопрос о том, когда взлетит самолет, Слюсарь заявил, что это "2023-2025 годы". "Это срок, который мы в нашем мастер-плане обозначили как срок первого вылета

с прохождением испытаний в течение двух-трех лет. Пока мы идем в графике, соответственно, с обеспечением поставки в период с 2025 по 2027 годы", - указал он.

По словам главного конструктора программы CR929 от российской стороны Максима Литвинова, "главное событие прошлого года - когда мы согласовали общий вид самолета". "Это, конечно, было такое, эпохальное для нас событие", - сказал он. По его словам, российская сторона будет отвечать за крыло и центроплан, китайская - за фюзеляж и хвостовое оперение. "Мы работаем двумя командами, которые встречаются во время - мы их называем jet meeting. По-английски jet - реактивный самолет. Это трех-четырехнедельные сессии, их порядка четырех-пяти в год. Мы проводим их в Шанхае, в Москве" - добавил Литвинов.

Предполагается, что дальность полета самолета составит до 12 тыс. км, пассажироместимость - от 258 до 310 чел. (в зависимости от компоновки).

CR929 - проект широкофюзеляжного пассажирского самолета, разработку которого ведут ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и китайский холдинг СОМАС. Стоимость программы составит от \$13 млрд до \$20 млрд, оценивал ранее глава ОАК. Параллельно для самолета РФ ведет разработку "тяжелого" двигателя тягой на 35 тонн (ПД-35). Полномасштабный макет салона CR929 будет представлен на авиасалоне МАКС-2019, который пройдет с 27 августа по 1 сентября в подмосковном Жуковском.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.05; РФ И КНР БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ОСВОЕНИИ РЕСУРСОВ И СУДОХОДНЫХ МАРШРУТОВ АРКТИКИ

Россия и Китай намерены сотрудничать в Арктике, в том числе в освоении ее ресурсов.

"Стороны договорились содействовать российско-китайскому сотрудничеству в Арктике, осуществляемому в интересах ее устойчивого развития. Взаимодействовать в таких областях, как инфраструктура, освоение ресурсов, туризм, экология и охрана окружающей среды в арктическом регионе", - говорится в совместном заявлении РФ и КНР о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху.

Также Москва и Пекин намерены "расширять масштабы освоения и использования арктических судоходных маршрутов на основе прав и с учетом интересов прибрежного государства".

РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; ПРЕМЬЕР СЛОВАКИИ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ВВОДА РОССИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕИ

Премьер-министр Словакии Петер Пеллегрини надеется, что новая ширококолейная железнодорожная линия от словацкого Кошице до Братиславы и Вены пройдет через Польшу и Венгрию, само же строительство, по его словам, начнется в 2020 году.

Строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров от словацкого Кошице до Братиславы и далее до австрийской Вены может занять около восьми лет и стоить примерно 6,4 миллиарда евро, говорилось ранее в сообщении Breitspur Planungsgesellschaft mbH (**совместное предприятие РЖД с железными дорогами Австрии, Словакии и Украины**).

"Эта трасса могла бы пройти через Польшу и Венгрию... В 2020 году должны уже быть завершены работы по оценке влияния на окружающую среду, и мы должны перейти к постепенной реализации этого проекта. Это не один-два года. Но само строительство должно начаться", - заявил словацкий премьер Петер Пеллегрини на пресс-конференции по итогам российско-словацких переговоров в Москве в среду.

По его словам, строительство потребует больших инвестиционных затрат - порядка 8 миллиардов долларов.

"Мы хотим и в дальнейшем остаться стратегической транспортной страной. Мы желаем, чтобы... проект "широкой колеи" оставался живым", - добавил он, отметив, что Словакия приветствует подключение и других стран к этому проекту.

<https://ria.ru/20190605/1555285528.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ ИОНИН; 2019.06.05; В ПОИСКАХ ЗОЛОТОГО ЗВЕНА; ЧТО СВЯЗЫВАЕТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКУ

Начавшаяся технологическая революция, содержание которой зачастую урезают до цифровой, глубоко и необратимо меняет мир вокруг нас. И, хотя конечные результаты этих изменений остаются неясными, а для кого-то неоднозначными и даже опасными, процесс, как говорится, пошел. Новые технологии уже трансформируют общество и ценности, экономику и рыночные модели, политику и казавшиеся нерушимыми геополитические альянсы. Борьба за технологическое лидерство, отбросив десятилетиями декларируемые принципы верховенства права и свободной конкуренции, переходит в технологические войны. Первая такая война разворачивается сегодня вокруг большой группы технологий, объединяемых не во всем корректным термином "искусственный интеллект". В этой сфере против потенциального мирового лидера - компании Huawei, главная вина которой ее китайское происхождение, - США без суда и следствия ввели широкий набор санкций и ограничений, не скрывая их протекционистского характера и принуждая другие страны и неамериканские компании к ним присоединиться.

Столь длинное вступление необходимо потому, что ситуация с Huawei - наглядный урок странам и компаниям: в эпоху цифровой трансформации задача обеспечения технологического суверенитета должна ставиться во главу угла национальной политики и корпоративной стратегии. Без этого все усилия и затраты по технологическому перевооружению и развитию высокотехнологичного экспорта сродни намыливанию веревки, чтобы она лучше затягивалась на шее.

Данный вывод в полной мере применим и к таким по определению глобализированным сферам, как транспорт и логистика. Здесь не менее критично для нас правильно расставить технологические приоритеты и обеспечить технологический суверенитет, как и, например, в области искусственного интеллекта. Тем более сферы транспорта и логистики для нашей страны имеют особое значение. Нам необходимо не только обеспечить связность национальной экономики, протянувшейся на 11 часовых поясов, но и по максимуму капитализировать свое географическое конкурентное преимущество естественного транспортного коридора - железнодорожного, авиационного, водного, автомобильного - между двумя крупнейшими центрами мировой экономики: на западе и востоке Большой Евразии.

НЕИЗБЕЖНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ

Сегодня мы все свидетели, как новые цифровые технологии - информационные, коммуникационные (пока в стандарте LTE, но вскоре в стандарте 5G), навигационные, больших данных, предикативной аналитики с одной стороны, а появление "умного", пока "подключенного", а в перспективе беспилотного (автономного) транспорта, с другой - объективно и неизбежно ведут к цифровой трансформации всех составляющих транспортной системы: самих транспортных средств, правового и технического регулирования, дорожной инфраструктуры.

Судьба у всех одинаковая - измениться, но участники, механизмы и темпы изменений у всех разные.

Парадокс, но с "подключенным" и беспилотным транспортом, например автомобильным, все проще и определеннее. Все мировые автопроизводители, большинство мировых IT-гигантов, десятки тысяч стартапов по всему миру занимаются развитием этих технологий. Это поле для очень большого и глобального бизнеса, он определяет направления, темпы развития, стандарты эксплуатации, а для неофитов, даже поддерживаемых государственными институтами развития, шансов уже нет - поздно, окно возможностей закрыто. Да, сегодня есть технические проблемы с созданием беспилотных автомобилей. Пока есть. Но бизнес их, без сомнения, решит, ибо на кону ежегодно триллионы долларов от миллиардов потребителей. За такой приз бьются до последнего, и чужих сюда не пустят.

Еще одна область трансформации транспортного комплекса связана с изменением регулирования в интересах эксплуатации "подключенного" и беспилотного транспорта. Все развитые государства - и Россия в их числе - уже приступили к решению этой задачи. Но тут есть две сложности.

Первая связана с соблюдением этических норм и распределением ответственности в случае происшествий или аварий с участием "умного" транспорта. Очевидно, что нормы, технологии и юридическая практика, наработанные более чем за 100 лет эксплуатации транспорта, управляемого человеком, здесь плохо применимы.

Вторая сложность обусловлена самой новизной технологий. Технологии настолько инновационны, что информацией об их возможностях и рисках, направлениях и темпах развития владеют только сами разработчики. В этой ситуации эффективное регулирование новых технологических сфер, такое, которое не тормозит развитие, а мотивирует к нему или даже работает на опережение, возможно только при тесном постоянном взаимодействии государственных регулирующих органов и самого инновационного отечественного бизнеса. Причем инициатива совершенствования регулирования должна быть на стороне бизнеса. А уже потом приходит пора поиска компромиссов между государством, отвечающим за национальную и общественную безопасность, и инновационным бизнесом, заинтересованным в первую очередь в завоевании рынков и получении прибыли. Важно отметить, что эти выводы имеют универсальное значение и применимы ко всем инновационным сферам.

Именно в интересах решения этой ключевой задачи цифровой трансформации отрасли крупнейшие российские транспортно-логистические компании, представляющие все виды транспорта, объединились и создали ассоциацию "Цифровой транспорт и логистика". Ассоциация станет постоянно действующим профессиональным, публичным и открытым механизмом, призванным соединить интересы бизнеса и государства с поставленными президентом задачами технологического прорыва страны.

РАБОТА НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Третье направление цифровой трансформации связано с транспортной инфраструктурой. И тут есть своя отраслевая и национальная специфика.

Во-первых, это направление наиболее затратное и ресурсоемкое, а инвестором, как правило, выступает государство, распределяющее свой всегда ограниченный в объемах бюджет между множеством отраслей и сфер. Именно поэтому создание и модернизация транспортной инфраструктуры всегда будут самым длительным и консервативным элементом любой технологической трансформации, в том числе и нынешней - цифровой.

Например, формирование дорожной сети для массовых автомобилей идет уже более столетия и до сих пор в некоторых странах далеко от завершения. А уже на подходе беспилотный автотранспорт, которому нужны физически иные дороги и развязки.

Но именно потому, что дороги служат долго, модернизируются задорого, их цифровизацию надо начинать уже сейчас. Работать на опережение. Не дожидаясь "умных" или беспилотных автомобилей. И не важно, когда они появятся на наших дорогах: в 2025, 2030 или 2035 году.

Во-вторых, в развитии цифровой дорожной инфраструктуры, например для автомобильного транспорта, еще есть окно рыночных возможностей для отечественных компаний, в отличие от самих беспилотных автомобилей, где окно возможностей для новых, в том числе российских, компаний уже закрыто. В-третьих, именно решения по цифровой дорожной инфраструктуре в наибольшей степени влияют на безопасность на транспорте и обеспечение технологического суверенитета. Кто контролирует цифровую инфраструктуру, тот по факту и контролирует национальную цифровую экономику. По этой причине решения по цифровой дорожной инфраструктуре должны быть в максимально возможной степени отечественными. Это тем более важно для нашей огромной страны, экономику которой транспорт связывает в единое целое.

В-четвертых, после внедрения отечественных решений их можно предлагать на экспорт. А спрос именно на российские цифровые решения по транспортной и иной критической инфраструктуре в мире есть. Поскольку задача обеспечения суверенитета над национальной цифровой экономикой стоит не только перед Россией, а перед всеми странами. И тут российские решения при прочих равных условиях выглядят предпочтительнее для многих стран мира, чем решения от американских или китайских компаний, поскольку не требуют однозначного и невозвратного политического выбора, на какой ты стороне.

В-пятых, и это национальная особенность и наше конкурентное преимущество, на отечественном транспорте уже создано и функционирует несколько информационных инфраструктур с федеральным охватом.

На автомобильном транспорте - это инфраструктура государственных систем "Платон", "ЭРА-ГЛОНАСС" и **Минтранса России**, которые во многом дополняют друг друга. На железнодорожном транспорте - это инфраструктура корпоративных систем РЖД. Такого нет ни в одной стране мира. И нам необходимо использовать это в целях ускорения, повышения эффективности и снижения затрат на цифровую трансформацию отечественного транспорта и логистики.

Инфраструктура создана и успешно функционирует по всей стране, сегодня необходимо расширять ее возможности под новые государственные задачи, потребительские сервисы для бизнеса и граждан, обеспечить сопряжение между собой и другими государственными и корпоративными, российскими и зарубежными системами в интересах мультимодальных и трансграничных перевозок. В житейской аналогии: мы провели основные затраты - купили смартфон, теперь мы можем просто, быстро и относительно дешево устанавливать на него необходимые цифровые сервисы.

Вывод однозначен. В ходе цифровой трансформации сфер транспорта и логистики основные усилия и ресурсы государства (как основного инвестора и регулятора) и отечественного бизнеса (как разработчика решений и будущего оператора) необходимо сконцентрировать именно на цифровой транспортной инфраструктуре. Именно это даст максимальный экономический эффект внутри страны и в развитии высокотехнологичного экспорта, гарантирует технологический суверенитет и национальную безопасность, позволит за счет цифровых технологий повысить уровень безопасности на транспорте. Это и есть то самое золотое звено, за которое мы вытащим всю цепь.

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2019.06.05; РОССИЯ ПРОТЕСТИРУЕТ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ НА МАРШРУТЕ МОСКВА - ХЕЛЬСИНКИ

Как сообщили в **Минтрансе**, планируется тестирование платунинга - движение на автопилоте в колонне автомобилей. Ранее эксперимент проводили на дорогах от столицы до Казани.

Минтранс решил расширить постановление премьер-министра РФ Дмитрия Медведева об эксперименте по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в России. Теперь беспилотные авто появятся на дорогах Финляндии. Об этом сообщил исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в сфере дорожного хозяйства **Минтранса РФ** Григорий Волков.

"Сегодня "Автонетом" проводится эксперимент, который предусматривает беспилотники на дорогах Москвы и Казани, отдельно мы сейчас добавляем в эту программу маршрут Москва - Хельсинки. Хотим тоже попробовать именно платунинг использовать", - заявил Волков.

Отмечается, что на заседании еще нет окончательного решения, но такая идея обсуждается. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на Волкова и пресс-службу НТИ "Автонет".

Напомним, Медведев подписал постановление об эксперименте с беспилотными автомобилями еще 1 декабря 2018 года. Тогда на дороги от Москвы до Казани выехали 100 новых автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года.

<http://fedpress.ru/news/77/society/2244207>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; НА ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАПАДНОГО ОБХОДА ИВАНОВО ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ 405 МЛН РУБ

Власти Ивановской области дополнительно направят 405 миллионов рублей на завершения строительства западного обхода областного центра и реконструкции улицы Ивановской в Кохме, соответствующее соглашение подписано в среду между областной администрацией и **Росавтодором**, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы правительства региона.

"Это важные объекты. Надеюсь, все будет завершено в срок и в соответствующем качестве", - процитировали в пресс-службе слова главы главы региона Станислава Воскресенского.

С вводом в строй западного обхода областного центра объездная дорога города Иваново полностью будет полностью готова. Окончание строительства запланировано на 2020 год. Новая дорога свяжет федеральную трассу М-7 "Волга" подъезд к Иванову с существующим участком западного обхода, сказал собеседник агентства. Также реконструируют пятикилометровый участок по улице Ивановской в Кохме с расширением проезжей части.

"Всего в 2019 году на строительство, реконструкцию и ремонт дорог региона предусмотрены более 3,4 миллиарда рублей, из них - 1,6 миллиарда составят средства федерального бюджета в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - добавил он.

Всего же планируется отремонтировать 119 километров региональных автодорог, 23 километров улично-дорожной сети в Иваново, более 50 километров местных дорог, провести комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на 10 региональных трассах и реконструировать 12 километров дорог. На сегодняшний день на региональных дорогах выполнен ремонт 62,2 километров дорожного полотна, пояснили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20190605/1555291021.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТЕЙН; 2019.06.05; АВТОБУС К МОРЮ; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ЗАПУСТИЛИ ЧАРТЕРНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ТУРЫ В КРЫМ

Теперь из столицы Урала до курортов Краснодарского края или дальше, до Симферополя, можно отправиться на автобусе. Этим летом запланировано семь рейсов. Продолжительность каждого - 14 дней, пять из них турист проводит в дороге, преодолевая 6600 километров. Добраться до моря можно за 11 тысяч рублей (стоимость билета в оба конца). Туристам обещают комфортную и безопасную поездку с гидом и развлекательной программой.

- Мы используем автобусы MAN, Neoplan, Temsa. Все машины оборудованы ремнями безопасности, пассажиры застрахованы. Если турист чувствует себя плохо, водитель останавливается у пункта медицинской помощи, где человека осматривает врач и при необходимости вызывает "скорую помощь", - рассказывает "РГ" Елена Горбунова, директор транспортной компании, осуществляющей перевозки.

Экипаж состоит из двух профессиональных водителей - они меняют друг друга в соответствии с графиком.

В автобусе также предусмотрен сопровождающий, который встречает пассажиров, рассказывает о маршруте. Фактически выполняя роль гида, отвечает на вопросы туристов, формирует развлекательную программу и занимается организационными вопросами.

- Запросы на поездки к морю, в том числе в Крым, к нам стали приходить еще в январе, - отмечает Елена Горбунова.

По словам Елены Горбуновой, на сегодняшний день продано примерно половина туров. "Поездки покупают в основном семьи с детьми в возрасте от пяти лет и бабушки, которые путешествуют с внуками, - говорит она.

Маршрут пролегает через курорты Краснодарского края - Анапу, Геленджик, - затем автобус следует на Азовское море (станция Голубицкая, поселок Кучугуры), после через Крымский мост едет в Керчь, Феодосию и Симферополь. Протяженность маршрута в одну сторону - 3300 километров, продолжительность поездки до Крыма - два с половиной дня. Автобус развозит туристов по побережью, забирает тех, кто уже отдохнул и едет обратно. Экипаж первого тура будет дожидаться отдыхающих на курорте.

Стоимость поездки в обе стороны: до курортов Краснодарского края - девять тысяч рублей, до Абхазии - десять тысяч рублей, до Крыма - одиннадцать тысяч. В цену включена детская развлекательная программа в автобусе, экскурсия на Мамаев курган в Волгограде и небольшие экскурсии во время остановок.

Каждые три с половиной часа автобус делает остановки: по одному часу на завтрак, обед и ужин и 15-минутные перерывы, чтобы люди могли размяться. Предусмотрена еще и полуторачасовая техническая остановка под Волгоградом, когда экипаж занимается уборкой автобуса - за это время путешественники могут сходить в душ и перекусить.

Питание в цену поездки не включено. Туристов кормят в проверенных придорожных кафе, где они могут выбрать любое из предложенных блюд. Средний чек - 200-300 рублей. В качестве бонуса путешественникам в автобусе предлагают чай и кофе.

Автобусы рассчитаны на 49 мест, в них есть климат-контроль и туалеты - правда, только для детей и пассажиров с ограниченными возможностями. Впрочем, автоперевозчик уверяет, что при необходимости водители будут делать остановки вне графика.

Отметим, аналогичная поездка в Крым на поезде (плацкартный вагон на отрезке Екатеринбург - Анапа и сидячее место на маршруте Краснодар - Симферополь) и обратно обойдется примерно в 12,5 тысячи рублей. Стоимость авиаперелета Екатеринбург - Симферополь - Екатеринбург (с пересадкой) начинается от 20 тысяч рублей.

14 июня в Крыму начинает действовать закон, который сделает безопаснее перевозки туристов по опасным горнолесным тропам. Он касается автотуризма на маршрутах повышенной сложности. Документ предусматривает, что проезд через особо охраняемые природные территории возможен только по согласованию с госструктурами. Маршрут должен быть обустроен госучреждением либо организаторами поездок. Предпринимателей обяжут иметь паспорт маршрута и схему движения авто, проводить техконтроль транспорта и медосмотр водителей. На опасных дорогах туристов должен будет сопровождать инструктор-проводник. Впрочем, это не обязательно еще один человек. Инструктором может быть и сам водитель, прошедший соответствующее обучение. Кроме того, запрещается перевозить людей в кузове грузовика, а детей - без специальных удерживающих устройств. Власти полагают, что все эти меры позволят сократить травматизм и уменьшить экологический ущерб природе.

Подготовила Елена Гусакова (Симферополь)

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

Из Краснодара и Сочи в столицу Крыма теперь можно долететь всего за 2,5 тысячи рублей. Это стало возможно благодаря государственной программе субсидирования пассажирских авиаперевозок, сообщили в пресс-службе **Росавиации**. Суть программы в том, что государство оплачивает авиакомпаниям почти половину стоимости (а иногда и больше) за каждый пассажирский билет. Благодаря этому для граждан цена оказывается в два раза ниже. Кроме Краснодара и Сочи дешевые субсидируемые авиамаршруты в Крым появились еще из 13 регионов России. Например, из Магнитогорска в Симферополь отправляется авиакомпания "Северный ветер", максимальная стоимость одного билета - всего пять тысяч рублей, тогда как обычно это обходится в 11 тысяч. Из Воронежа и Волгограда летает авиакомпания "Нордавиа" по цене 2,5 тысячи рублей за человека. Из Новосибирска - "Сибирь", где за перелет придется отдать шесть тысяч рублей (вместо 10,8 тысячи). Из Ростова-на-Дону и Минвод в Симферополь доставит авиакомпания "Азимут", а стоимость билета составит 2,5 тысячи рублей. Из Екатеринбурга, Самары, Челябинска - "Уральские авиалинии". Там самый дорогой билет обойдется в 3,7 тысячи рублей, вместо 6,7 тысячи. Из Томска и Кемерово на самолетах "Алросы" до Симферополя можно добраться, заплатив чуть больше шести тысяч рублей за человека, а не 11. Из Магадана перелет до Крыма длиной более чем в семь тысяч километров обойдется 12,5 тысячи рублей вместо "обычных" 22,5 тысячи.

ИА REGNUM; 2019.06.05; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ ГУБЕРНАТОР РУДЕНЯ ОБСУДИТ НА ПМЭФ

Планы по строительству северного обхода Твери губернатор Тверской области Игорь Руденя намерен обсудить на площадке Петербургского международного экономического форума - в рамках делового обеда государственной компании "Автодор" 6 июня, сообщили ИА REGNUM в пресс-службе правительства Тверской области.

"Строительство северного обхода даст возможность завершить строительство транспортного кольца вокруг Твери. Таким образом, мы сформируем очертания

современной тверской агломерации. Это будет новый этап развития города, повысится транспортная доступность в регионе, появятся переходы через Волгу со стороны Москвы, появится возможность объезда города грузовым транспортом. И, конечно, это новое развитие территорий сельскохозяйственного назначения, жилищного строительства в сторону Кимр, Рамешек, Бежецкого района", - сказал Игорь Руденя.

Проект строительства северного обхода Твери планируется реализовать на завершающем этапе создания скоростной трассы М-11. Договоренности о начале проектирования обхода были подтверждены на площадке Российского инвестиционного форума в феврале 2019 года в ходе встречи Игоря Рудени с председателем правления ГК "Автодор" **Вячеславом Петушенко**. На ПМЭФ планируется обсудить форсирование работ по объекту, столь важному для региона.

Напомним, строительство и развитие дорожной инфраструктуры входит в число основных направлений работы правительства Тверской области. Так, по инициативе главы региона разработаны и утверждены региональные стандарты ведения дорожных работ, основанные на федеральных критериях качества. Определены приоритетные объекты, в том числе, дороги, которые активно используются населением, ведут к инвестиционным площадкам и туристическим объектам. В рамках федерального проекта "Дорожная сеть", являющегося частью национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", к 2024 году доля приведенных в нормативное состояние автодорог регионального и межмуниципального значения должна быть доведена в Тверской области до 33,7%, а дорог в городской агломерации города Твери - до 85%.

На 2019 год запланировано проведение работ по приведению в нормативное состояние 104 км автодорог регионального значения и 33,4 км - местного, в агломерации Твери. В настоящее время по итогам конкурсных процедур с подрядными организациями заключены контракты на общую сумму 2,114 млрд рублей, что составляет 74,7% от общего объема финансирования регионального проекта в текущем году. Продолжаются конкурсные процедуры и заключение контрактов с подрядными организациями по остальным объектам.

<https://regnum.ru/news/2642278.html>

ТАСС; 2019.06.05; ЦЕНОВЫЕ СПРАВОЧНИКИ ОСАГО БУДУТ ФОРМИРОВАТЬСЯ ОТДЕЛЬНО ПО РЕГИОНАМ

Ценовые справочники ОСАГО будут формироваться отдельно для каждого субъекта РФ и актуализироваться раз в три месяца, сообщили в пресс-службе Банка России.

«Банк России подготовил проект новой редакции Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства по договору ОСАГО. Основное отличие от действующей методики – новый порядок формирования и утверждения справочников. Так, в частности, предполагается, что справочники будут формироваться отдельно для каждого субъекта Российской Федерации и актуализироваться раз в три месяца», — говорится в сообщении.

Отмечается, что перед каждой публикацией новой версии справочников профессиональное объединение страховщиков должно будет разместить ее на сайте и собрать замечания экспертов.

Кроме того, по данным пресс-службы, ЦБ конкретизировал источники получения информации о стоимости запасных частей, а также скорректировал и более четко определил порядок определения финальной цены, которая должна попасть в справочник.

Помимо этого, регулятор установил порядок определения размера утраты товарной стоимости транспортного средства в результате повреждения и последующего ремонта.

В пресс-службе ЦБ добавили, что при подготовке документа регулятор учитывал нарабатываемую правоприменительную практику и предложения, поступившие от участников страхового рынка, экспертных организаций, дилеров, автопроизводителей и федеральных органов исполнительной власти.

<https://rns.online/transport/TSenovie-spravochniki-OSaGO-budut-formirovatsya-otdelno-po-regionam-2019-06-05/>

РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.06.05; РЖД КЛАДЕТ ДЕНЬГИ НА ПОЛКУ; ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР СУЩЕСТВЕННО СКОРРЕКТИРОВАЛ ИНВЕСТПРОГРАММУ

РЖД увеличат инвестпрограмму на 2019 год на 10%, до 747,5 млрд руб., чтобы приобрести пассажирские вагоны у "Трансмашхолдинга", а также модернизировать железную дорогу на Сахалине. Но финансирование некоторых проектов сократится.

РЖД понадобились дополнительные средства на покупку пассажирских вагонов, ремонт и модернизацию железной дороги на Сахалине, следует из имеющихся у РБК материалов к недавнему совету директоров монополии. Их подлинность подтвердили два источника, близких к РЖД.

Какие изменения в инвестпрограмме предлагает РЖД

Утвержденная инвестпрограмма РЖД на 2019 год составляет 681,9 млрд руб., из которых 132 млрд руб. - средства федерального бюджета, Москвы и Фонда национального благосостояния. Ее предлагается увеличить на 10%, до 747,5 млрд руб., говорится в материалах компании. Причем РЖД предлагают отказаться от бюджетных 8 млрд руб. (средства федерального бюджета и города Москвы), заменив их собственными. Тогда госкомпании потребуется еще 73,9 млрд руб.

Вопрос увеличения инвестиционной программы представитель РЖД не комментирует. Но он сообщил РБК, что компания будет осуществлять финансирование инвестпрограммы за счет собственных и привлеченных средств (чистая прибыль РЖД по итогам 2018 года составила 35,4 млрд руб.) в рамках установленных ограничений по долгу. Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспорт, предложения РЖД по увеличению инвестпрограммы одобрил, сообщил РБК его представитель.

В **Минтрансе** не ответили на запрос РБК.

На что РЖД нужны деньги

Дополнительные средства РЖД нужны в основном на приобретение пассажирских вагонов (через взнос в дочернюю Федеральную пассажирскую компанию, ФПК), ремонт, обновление предприятий путевого комплекса, подвижного состава, а также на модернизацию железной дороги на Сахалине (так называемую перешивку колеи с прежнего стандарта, шириной 1067 мм, на общероссийский, шириной 1520 мм). На это и другие проекты РЖД нужно 94,2 млрд руб., следует из материалов компании.

Как пояснил РБК представитель РЖД, оставшиеся работы по перешивке железнодорожной колеи на Сахалине выполняются на участках с большим пассажиропотоком. Поэтому было предложено выделить дополнительное финансирование (5,7 млрд руб.) для завершения работ в этом году, сказал он.

В материалах РЖД больше всего дополнительных денег - 32,4 млрд руб. - компании требуется на "прочие проекты", которые включают взнос в ФПК и соцпроекты. В РЖД не прокомментировали, о каких именно проектах идет речь и с чем связана необходимость закупки новых пассажирских вагонов. На форуме в Сочи в феврале этого года ФПК заключила контракт с "Трансмашхолдингом" Искандара Махмудова и Андрея Бокарева на 237 млрд руб. (284,4 млрд руб. с учетом НДС), в том числе 186 млрд руб. собственных и заемных средств и 51,4 млрд руб. вноса РЖД в капитал ФПК. Контракт рассчитан на семь лет, с 2019 по 2025 год, и предполагает поставку 3,7 тыс. пассажирских вагонов. Сейчас у ФПК порядка 18 тыс. единиц подвижного состава.

На чем можно сэкономить

Из материалов РЖД следует, что госкомпания также нашла, как сэкономить 28,6 млрд руб. из текущей инвестпрограммы: например 15,1 млрд руб. - через вычет НДС по товарам и услугам, оплаченного за счет бюджетных инвестиций (правительство разрешило естественным монополиям оставлять эти деньги у себя). РЖД также предлагают урезать финансирование строительства первого и второго этапов Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссиба на 5,4 млрд руб. и расширения железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов на 5,9 млрд руб. Оба этих проекта входят в комплексный план модернизации и развития магистральной инфраструктуры. Ранее инвестиции в железнодорожные проекты комплексного плана РЖД оценивали в 184 млрд руб. в 2019 году.

Чистая прибыль РЖД по итогам 2018 года сократилась почти в четыре раза, до 35,4 млрд руб.

Согласно апрельскому проспекту к выпуску евробондов, крупнейшими инвестпроектами РЖД на этот год являются развитие центрального железнодорожного узла (на это было запланировано 105,8 млрд руб.), расширение БАМа и Транссиба (76,4 млрд руб.) и обновление локомотивного парка (118 млрд руб.).

Модернизация БАМа и Транссиба - крупный многолетний проект, в рамках реализации которого возможны перераспределение средств по годам и оптимизация их использования, отмечает замруководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Александр Поликарпов.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.05; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ НОВЫХ "САПСАНОВ" В РАМКАХ ПМЭФ

Совет директоров **ОАО "РЖД"** одобрил сделку по покупке 13 новых высокоскоростных поездов "Сапсан", и компания планирует заключить соответствующий контракт в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

"Совет директоров **ОАО "РЖД"** одобрил сделку по покупке 13 высокоскоростных поездов "Сапсан". Контракт будет заключен в рамках Петербургского международного экономического форума", - сообщили в пресс-службе компании в среду.

РЖД в настоящее время эксплуатируют 16 высокоскоростных поездов "Сапсан", выпущенных немецким концерном Siemens в Германии. Они курсируют между Москвой и Санкт-Петербургом и Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом.

РЖД видят большой спрос на перевозки в этих поездах, и компания в сентябре 2018 года подписала соглашение об увеличении их парка, а производить такой подвижной состав на своих мощностях в России планируют "Уральские локомотивы" (совместное предприятие группы "Синара" и немецкого концерна Siemens).

Газета "Коммерсант" ранее в среду со ссылкой на источники в отрасли написала, что **РЖД** потратят 1,1 миллиарда евро на покупку 13 новых десятивагонных поездов "Сапсан" и их техобслуживание в течение 30 лет.

Петербургский международный экономический форум в 2019 году пройдет 6-8 июня. МИА "Россия сегодня" выступает информационным партнером ПМЭФ.

<https://ria.ru/20190605/1555298876.html>

ТАСС; 2019.06.05; ВОПРОС СНИЖЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ МОЖНО РЕШИТЬ ПУТЕМ ПЕРЕГОВОРОВ С РЖД

Корректировка и снижение тарифов на железнодорожные перевозки угля в России могут быть проведены путем переговоров между "**Российскими железными дорогами**" (**РЖД**) с угольными компаниями, об этом сообщил журналистам в рамках выставки "Уголь России и майнинг" заместитель министра энергетики РФ Анатолий Яновский.

"**РЖД** имеет право устанавливать скидки, и это является предметом переговоров **РЖД** с каждой из компаний, могут такую скидку давать, могут не давать", - сказал Яновский.

Транспортные расходы на сегодня являются одним из ключевых компонентов себестоимости полезного ископаемого. Ранее угольные предприятия неоднократно поднимали вопрос о необходимости корректировки железнодорожных тарифов на перевозку угля из-за падения рыночных цен на сырье. О скидках угольщики также просили **РЖД** в апреле в рамках совещания у губернатора Кузбасса Сергея Цивилева. По словам Яновского, данный вопрос можно решить в ходе многосторонних переговоров.

"Предложено всем участникам этого процесса провести консультации между собой, угольные компании должны посмотреть на предмет издержек у себя, также провести переговоры со стивидорными компаниями и железнодорожниками, чтобы был достигнут баланс интересов экономических всех компаний", - сказал замминистра о возможном решении тарифного вопроса.

Специализированная выставка технологий горных разработок "Уголь России и майнинг" при поддержке Минэнерго РФ проходит в Новокузнецке 4-7 июня.

<https://tass.ru/ekonomika/6510325>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.06.05; В МУРМАНСКЕ ПРЕДСТАВИЛИ СПРАВОЧНИК ЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОРТОВИКОВ

Копилка ноу-хау

В апреле 2019 года на федеральном уровне был издан приказ об использовании наилучших доступных технологий по перевалке грузов в морских портах, предусматривающий создание специального справочника УТС НДТ 46 для стивидорных предприятий.

Эта работа находится на заключительном этапе, и обсуждению справочника НДТ было посвящено расширенное заседание комитета по технологии и механизации природоохранной деятельности ассоциации морских торговых портов России в Мурманске, в котором приняли участие более 20 стивидорных компаний страны.

Мурманский морской торговый порт как место для встречи был выбран не случайно. В значительной части именно опыт мурманских портовиков лег в основу справочника НДТ.

- Важно то, что этот справочник примерно на 80 процентов описывает технологии, которые либо уже используются, либо находятся на стадии активного внедрения на площадке ММТП. Мурманским портовикам есть чем поделиться с коллегами, - отметил генеральный директор Мурманского морского торгового порта (ММТП) Александр Масько.

- Мурманский торговый порт стал одним из лидеров в применении НДТ. Опыт мурманчан-портовиков уже заинтересовался Кандалакшский морской торговый порт, где также ведется перевалка угля. Иными словами, внутри региона среди стивидорных компаний, занимающихся перевалкой сыпучих грузов, появилась преемственность. В этом направлении мы наглядно видим движение вперед, - отметил вице-губернатор Мурманской области Евгений Никора.

Теперь на мурманских портовиков ориентируются и коллеги из других регионов. Один из основных проектов, описанных в справочнике, подразумевает строительство перфорированных пылеветрозащитных экранов высотой 20 метров и протяженностью около 2 километров по периметру территории порта. В апреле завершилась первая очередь строительства - жителям Мурманска представили первые 600 метров экрана. Сейчас ведется строительство второй и третьей очереди проекта, который оказался весьма непростым. Строить приходилось в условиях действующего производства, которое накладывало определенные ограничения на процесс строительства. Кроме того, порою отсутствовали подробные карты подземных коммуникаций предприятия. Это связано с тем, что за 104-летнюю историю далеко не всегда точно документировались все проводимые реконструкции, особенно на начальном этапе и в период восстановления после тяжелейших бомбежек Великой Отечественной войны. А для строительства экрана в земле приходилось бурить множество скважин под многометровые сваи. Но это именно тот случай, когда глаза боялись, а руки делали, и благодаря этому все трудности удалось преодолеть. К концу 2019 года завершится второй этап строительства экрана, а к середине 2020 года проект будет полностью завершен.

Еще одно экологическое ноу-хау Мурманского морского торгового порта - это экологическая диспетчерская, которая сейчас находится в стадии пусконаладки, которая должна завершиться в течение месяца.

- Это комплексный системный продукт, который позволяет управлять экологическими рисками независимо от процесса производства, - добавил Александр Масько. - Он позволяет не только отслеживать ключевые параметры в режиме онлайн, но и делать прогноз на срок до трех дней. Это очень важно, поскольку такой прогноз позволяет принимать превентивные меры для снижения степени влияния производственной деятельности порта на окружающую среду.

Мурманские портовики продемонстрировали пример слаженности в работе, направленной на минимизацию экологических рисков. Фото: Пресс-служба ММТП

Подготовительным этапом внедрения подобных разработок мурманских портовиков стала огромная работа по анализу практики крупнейших стивидорных компаний мира - Канады,

Японии, Австралии, Южной Африки, Китая. Опыт зарубежных стивидоров был не только проанализирован, но и адаптирован к специфике работы в условиях Арктики. Кстати, зарубежный опыт показал, что даже крупнейшие портовые терминалы, находящиеся в сотнях метров от центров своих городов, могут работать десятками лет при минимальном влиянии на экологическую ситуацию в портовых городах.

Показательно, что природоохранные мероприятия порта не ограничиваются этим строительством. Экологическая программа ММТП включает в себя 12 направлений, каждое из которых дополняет друг друга и позволяет добиваться синергетического эффекта. Ее стоимость составляет более 3 миллиардов рублей, на сегодняшний день реализованы мероприятия стоимостью около 1,8 миллиарда.

- Мурманск, на мой взгляд, - один из самых продвинутых регионов в этом отношении. И мой приезд лишний раз это подтверждает, - подчеркнул директор Департамента государственной политики и регулирования в сфере охраны окружающей среды и экологической безопасности Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации Игорь Ивачев.

- Мурманск - это особый город, потому что здесь эти вопросы начали решаться раньше и решаются на постоянной основе. Это тренд, который служит примером для всей страны, - сказал председатель Комитета по экологии и охране окружающей среды, технологии, механизации и природоохранной деятельности Ассоциации морских торговых портов Дмитрий Тарасов.

Как отметил председатель совета директоров АО "ММТП" - заместитель директора по логистике СУЭК Денис Илатовский, разработка и принятие справочника - это итог почти двухлетнего процесса, когда СУЭК на качественно новом уровне поставил задачу соблюдения экологических требований при перевалке грузов. Эта работа началась в рамках Года экологии в Российской Федерации. В совместной работе участвовали **Министерство транспорта РФ**, Министерство природных ресурсов и экологии РФ, Росприроднадзор, региональные и муниципальные органы власти.

А то, что удалось сделать, - это пример слаженной работы целой отрасли по решению сложной комплексной задачи.

- Мы стремились решить вопрос как отличник в школе - на "пятерку" с большим запасом. Кроме того, на примере Мурманского морского торгового порта мы хотели сделать эти технологии еще и красивыми. Чтобы, например, возводимая пылеветрозащитная стена была архитектурной доминантой, создавала хорошую атмосферу в городе, чтобы было приятно смотреть на промышленный объект, - сказал председатель совета директоров АО "ММТП" - заместитель директора по логистике СУЭК Денис Илатовский.

- Основные инвестиционные мероприятия в Мурманском морском торговом порту завершатся в 2020 году, но поддерживающая работа будет продолжаться, - резюмировал Александр Масько. - Порт был построен на Кольском полуострове более ста лет назад и навсегда, поэтому наша ответственность за окружающую среду Заполярья - она тоже навсегда.

<https://rg.ru/2019/06/05/reg-szfo/v-murmanske-predstavili-spravochnik-luchshih-tehnologij-dlia-portovikov.html>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2019.06.05; В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ ГУБЕРНАТОР ПРОИНСПЕКТИРОВАЛА НОВОЕ СУДНО НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Сегодня в окружной столице представили новое судно на подводных крыльях "Валдай 45Р". Новинку лично проинспектировала губернатор Югры Наталья Комарова.

В рамках обновления парка судов АО "Северречфлот" обзавелся двумя новыми теплоходами. Один из них, судно на подводных крыльях, сегодня показали губернатору Наталье Комаровой.

Подобная покупка, пишет " Ugra-news ", стала возможна благодаря работе, проведенной правительством с **минтранспорта РФ**.

Этот теплоход представили еще в прошлом году в рамках международного экономического форума в Санкт-Петербурге. Югра стала одним из первых регионов, кто приобрел новое судно.

Произвели "Валдай" в АО "ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева", которое славится своими разработками экранопланов и скоростных кораблей.

Новоприобретенное судно при скорости в 65 км/ч проходит 400 км без дополнительной заправки. Также "Валдай" оснастили рядом новинок, как в технологическом аспекте, так и для удобства пассажиров.

Главный вопрос, который прежде всего волнует жителей округа, Наталья Комарова задала генеральному директору АО "Северречфлот" Айрату Чумарину: "Изменится ли стоимость билета для населения?". Чумарин заверил губернатора и жителей, что Северречфлот провел все необходимые расчеты - по ним стоимость проезда останется неизменной.

Новые суда предполагают использовать на маршрутах "Ханты-Мансийск - Сургут" и "Ханты-Мансийск - Нялино".

"Мы намерены двигаться дальше, потому что флот старый, эксплуатируется более 30 лет", - Наталья Комарова подтвердила готовность правительства оказывать поддержку обновлению речфлота округа.

<http://fedpress.ru/news/86/society/2244607>

ТАСС; 2019.06.05; ПАССАЖИРОПОТОК НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСАХ ВЫРОС ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА В ТРИ РАЗА

Количество перевезенных пассажиров по программе субсидирования региональных рейсов (всего 226 маршрутов) выросло в три раза за январь - апрель 2019 года, до 438,1 тыс. пассажиров против 141,5 тыс. за аналогичный период годом ранее, следует из оперативных данных **Росавиации**.

"На реализацию программы выделено 7,8 млрд рублей. Полеты выполняются 21 авиакомпанией", - напомнили в **Росавиации**, в том числе в программе задействованы S7, "Ютэйр", "Азимут", "Нордстар", "Нордавиа" и др.

Воспользоваться субсидируемым авиабилетом могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды I группы, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида, а также члены многодетных семей.

<https://tass.ru/ekonomika/6511380>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/06/05/obem-perevozki-passazhirov-po-subsidiruemyim-marshrutam-vyros-v-tri-raza.html>

АГЕНТСТВО ФЕРГАНА; 2019.06.05; РОСАВИАЦИЯ ПОТРЕБОВАЛА ВЗЫСКАТЬ С АВИАКОМПАНИИ "ТАДЖИК ЭЙР" \$555 ТЫСЯЧ

Федеральное агентство воздушного транспорта России (**Росавиация**) подала иск в Арбитражный суд Москвы с требованием взыскать с авиакомпании "Таджик Эйр" \$555 тысяч. Об этом сообщает Sputnik Таджикистан.

По словам представителя **Росавиации**, агентство требует взыскать с авиаперевозчика средства, которые он задолжал за аэронавигационное обслуживание. Задолженность образовалась за период с сентября по декабрь 2018 года. До этого авиакомпания "Таджик Эйр" выставленные ей счета оплачивала, отметили в **Росавиации**.

Представители "Таджик Эйр" на судебное заседание не пришли. Основные слушания по делу намечены на 11 июля.

Экономическое положение в государственной авиакомпании "Таджик Эйр" ухудшалось на протяжении длительного времени. В конце сентября 2018 года таджикистанское правительство заявило о готовности передать акции этой авиакомпании в частные руки, чтобы спасти ее от банкротства. В начале января стало известно, что "Таджик Эйр" остановила полеты из-за нерентабельности, компания отправила своих сотрудников в неоплачиваемые отпуска. В конце января президент Эмомали Рахмон уволил гендиректора авиакомпании Хайрулло Рахимова. Позже Рахимова задержали по подозрению в растратах. По предварительной информации, он мог завышать цены в документах на купленные лайнеры, а разницу присваивать себе.

Часть полетов "Таджик Эйр" взяла на себя частная таджикская авиакомпания "Сомон Эйр". Государственный перевозчик обещал возобновить полеты с конца марта, однако позже эти сроки были перенесены на август.

<https://fergana.agency/news/107972/>