



Ежедневный мониторинг СМИ

13 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.06.13; ПЕРЕВОЗЧИКИ ДЕЛЯТСЯ ЗЕРНОМ; ОНИ ХОТЯТ ОТВЕЧАТЬ ЗА ПЕРЕГРУЗ НАРАВНЕ С ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТОВАРА.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.13; ОСОБО ТЯЖКИЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ; ГРУЗОВИКАМ ДИФФЕРЕНЦИРУЮТ ШТРАФЫ ЗА ПЕРЕВЕС .5	
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.13; ГОТОВНОСТЬ ПРОТИВ ПЛАТЕЖА; БУНКЕРОВЩИКИ ТОПЛИВА НЕ ХОТЯТ ОПЛАЧИВАТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНУЮ ЛИКВИДАЦИЮ РАЗЛИВОВ.....	6
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.11; ЗАКУПКИ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕПРОЗРАЧНЫ И ПРОВОДЯТСЯ БЕЗ КОНКУРЕНЦИИ; К ТАКОМУ ВЫВОДУ ПРИШЛА СЧЕТНАЯ ПАЛАТА	7
ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; СП РФ ВЫЯВИЛА В 2018 Г. НАРУШЕНИЯ ПРИ ОБОСНОВАНИИ НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ ГОСКОНТРАКТОВ НА ОБЩУЮ СУММУ 219,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	9
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.06.13; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К СВЕТОФОРАМ; В ГОСДУМЕ ПОДГОТОВИЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ УСТАНОВКИ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОЙТИ ПЕРЕПОДГОТОВКУ ВОДИТЕЛЯМ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВЫСВОБОЖДАТЬСЯ С ВНЕДРЕНИЕМ БЕСПИЛОТНИКОВ	11
ТАСС; 2019.06.11; "АВТОНЕТ" ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕГИОНОВ, ГДЕ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; МВД ХОЧЕТ ВВЕСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ПЬЯНЫХ ЗА РУЛЕМ.....	12
RNS; 2019.06.11; СОВФЕД ОДОБИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП	13
ТАСС; 2019.06.11; В ПРИАМУРЬЕ ВВЕДУТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДОРОЖНЫМИ РАБОТАМИ	13
ГТРК НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.06.12; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОЖНИКИ ПРОВЕРИЛИ ХОД РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ" В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	14
ИА ЧЕЧЕНИНФО; 2019.06.11; ЧЕЧНЯ. В ГРОЗНОМ И АРГУНЕ РАЗРАБОТАЮТ ПЛАН ОБЪЕЗДНЫХ МАРШРУТОВ НА ВРЕМЯ РЕМОНТА ДОРОГ	15
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.06.11; ЭКС-ЗАМПРЕД «ГАЗПРОМА» ПРЕДЛОЖИЛ «АВТОДОРУ» ДОЛЮ В ПРОЕКТЕ НА □600 МЛРД	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; СТРОЙТРАНСГАЗ В 2020 Г ПОСТРОИТ НОВЫЙ ВЫХОД НА ДОРОГУ М-1 В ОДИНЦОВЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБ.....	17
ТАСС; 2019.06.11; БЕГЛОВ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТЫВАЮТ ПОСТРОИТЬ ШИРОТНУЮ МАГИСТРАЛЬ К 2025 ГОДУ	17
ТАСС; 2019.06.11; БЕГЛОВ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МЕТРО В КРАСНОМ СЕЛЕ.....	18
ТАСС; 2019.06.11; В МОСКВЕ ОТКРОЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ	18

ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ДОБРЫНИНА; 2019.06.11; МОСКВИЧИ ПОЛУЧАТ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА; ГОРОД ПРИВЛЕКАЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ, ЧТОБЫ РЕШИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАДАЧИ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СТОЛИЦЫ И НЕ ТОЛЬКО.....	19
ТАСС; 2019.06.11; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА ПОЧТИ ВТРОЕ СОКРАТИЛИ ПЛАН ЗАКУПКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА К МЧМ-2023	21
ТАСС; 2019.06.11; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ПРАВИЛА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ	22
ТАСС; 2019.06.11; ЭКСПЕРТ: ЛОКОМОТИВЫ НА ГИБРИДНОЙ ТЯГЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫ НА ВОКЗАЛАХ КРУПНЫХ ГОРОДОВ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ "ЛАСТОЧЕК" НА МЦК В 2019Г СОКРАТИТСЯ ДО ЧЕТЫРЕХ МИНУТ В ЧАС ПИК, В ОСТАЛЬНОЕ ВРЕМЯ - ДО ВОСЬМИ МИНУТ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; КООПЕРАЦИЯ УВЗ И ОВК ПО КОМПОНЕНТАМ ПОКА "ГЛУБОКО НЕ ПРОРАБАТЫВАЛАСЬ", НО ОНА ВОЗМОЖНА - УВЗ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; УРАЛВАГОНЗАВОД ОБЕСПЕЧЕН Ж/Д КОЛЕСАМИ ДО КОНЦА ГОДА ПРИМЕРНО НА 85%.....	25
ТАСС; 2019.06.11; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ НА 15,5%	25
ТАСС; 2019.06.11; ШВЕДСКИЙ КОНЦЕРН SKF НАМЕРЕН АКТИВНО РАЗВИВАТЬ В РФ СЕТЬ СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРОВ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ТРАНСОЙЛ НАМЕРЕН ЧЕРЕЗ СУД ВЗЫСКАТЬ С АНТИПИНСКОГО НПЗ ДОЛГ ПОЧТИ В 1,4 МЛРД РУБ.	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.13; КРЕДИТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ UTAIR ПОДУМАТЬ О ПРОДАЖЕ ВЕРТОЛЕТНОЙ КОМПАНИИ; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ОПЕРАТОР МОЖЕТ СТОИТЬ ДО 30 МЛРД РУБЛЕЙ26	
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.13; РОССИЙСКИМ ВЕРТОЛЕТАМ ОБЛЕГЧАЮТ ВЗЛЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ХОЧЕТ СНИЗИТЬ ПОШЛИНЫ НА ЗАПАДНЫЕ ДВИГАТЕЛИ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ЮТЭЙР ДОЛЖНА ГАСИТЬ ДОЛГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВСЕХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, ВКЛЮЧАЯ ПРОДАЖУ АКТИВОВ - ГЛАВА ТРАСТА	29
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП ТОМСКОГО АЭРОПОРТА БОГАШЕВО ЗА 2,8 МЛРД РУБ.	29
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; НОВАПОРТ ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПОД СЫКТЫВКАРОМ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; САМАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ВЫСТУПАЕТ ЗА ИНТЕГРАЦИЮ АВИАЗАВОДА "АВИАКОР" С ОАК.....	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; "АЭРОФЛОТ" ДОГОВОРИЛСЯ С VIETNAM AIRLINES О СОВМЕСТНЫХ РЕЙСАХ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ ГРУЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ TURKISH CARGO	31
ТАСС; 2019.06.11; ЗАГРУЗКА ПУЛКОВО ВО ВРЕМЯ ПМЭФ-2019 УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 9%	31
РИА НОВОСТИ; 2019.06.11; В ПОДМОСКОВЬЕ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ ЭКСТРЕННОЙ СКОРОЙ ПОМОЩИ.....	32
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.06.13; ШОСОВАЯ ЗАМОРОЗКА: НА САММИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ НЕ ПОДНИМУТ ВОПРОС ЕЕ РАСШИРЕНИЯ; АКЦЕНТ НА МЕРОПРИЯТИИ В БИШКЕКЕ РЕШЕНО СДЕЛАТЬ НА ЭКОНОМИКЕ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ЕС ОПУБЛИКОВАЛ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДРОНОВ, ОНИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ ЧЕРЕЗ ГОД	34

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ФТС ОБСУЖДАЕТ С КИТАЕМ ВЗАИМНОЕ ПРИЗНАНИЕ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ ПО ПОСТАВКАМ РЯДА ТОВАРОВ - БУЛАВИН	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ГЕРМАНСКИЙ РАЗРАБОТЧИК АЭРОТАКСИ LILIJUM СОЗДАСТ СОТНИ РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ ИНЖЕНЕРОВ В ЛОНДОНЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; УВЕР В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА РОСТЕ БИЗНЕСА - ГЛАВА КОМПАНИИ	36
ТАСС; 2019.06.11; "ЯНДЕКС" ОТКРОЕТ ОФИС ПО РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В ТЕЛЬ-АВИВЕ.....	37

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.06.13; ПЕРЕВОЗЧИКИ ДЕЛЯТСЯ ЗЕРНОМ; ОНИ ХОТЯТ ОТВЕЧАТЬ ЗА ПЕРЕГРУЗ НАРАВНЕ С ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТОВАРА

Автоперевозчики придумали, как решить проблему перегруза при перевозке зерна. Как стало известно “Ъ”, они предложили президенту РФ Владимиру Путину предусмотреть возможность взыскивать ущерб за порчу дорог не только с транспортных компаний, но и с владельцев груза. Фактически перевозчики перекаладывают издержки на клиентов, что может привести к росту расходов на логистику и негативно сказаться на заработке аграриев, предупреждают эксперты.

Национальная ассоциация грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» обратилась к президенту РФ Владимиру Путину с предложением по решению проблемы перегруза при перевозке сельхозпродукции 10 июня. Копия письма есть у “Ъ”, его подлинность подтвердил президент ассоциации Владимир Матягин. В начале 2019 года «Грузавтотранс» сообщал, что для минимизации расходов владельцы грузов превышают допустимый вес партий сельхозпродукции в два-три раза, перевозчики терпят перегруз из-за низких тарифов (см. “Ъ” от 18 января).

Как отмечается в новом письме «Грузавтотранса», более 60% сельхозпродукции по-прежнему перевозится с превышением допустимого веса. Для решения вопроса ассоциация предлагает предусмотреть возможность взыскания ущерба за порчу инфраструктуры из-за таких нарушений как с транспортных компаний, так и с собственников груза солидарно. Как сообщил “Ъ” господин Матягин, сегодня владельцы дорог (Росавтодор и др.) могут выставлять требования только перевозчикам. Суммы зависят от расстояния, веса и в ряде случаев превышают 10 млн руб., продолжает он. При этом, указывает президент «Грузавтотранса», грузовладелец закупает зерно, нанимает перевозчика и следит за отгрузкой, поэтому логично, чтобы он нес равную ответственность за перегруз. А риск получить иск может стимулировать участников рынка соблюдать нормативы по весу, заключает он. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков не ответил на запрос “Ъ”.

Почему перевозчики не хотят работать с перегрузами

Управляющий партнер компании «УК Право и Бизнес» Александр Пахомов отмечает, что отправитель груза не может нести ответственность за действия транспортной компании, если иное не установлено договором между сторонами. Если перевозчик соглашается доставить 10 тонн груза за два дня, не имея на то технических средств, расходы и обязательства ложатся полностью на подрядчика, указывает он. По словам юриста, фактически «Грузавтотранс» предлагает переложить издержки, связанные с необходимостью возмещения ущерба транспортной инфраструктуре, на плечи клиентов.

Любые подобные предложения, если будут поддержаны, скажутся увеличением расходов на логистику, что негативно отразится прежде всего на сельхозпроизводителях, предупреждает директор «Совэкона» Андрей Сизов. По его словам, эффект от меры будет зависеть от практики. Но, отмечает эксперт, неясно, как тот же Росавтодор сможет следить и взыскивать причиненный ущерб тысяч грузовиков с зерном от различных компаний. Сложно будет и установить владельца груза, который должен отвечать: им может выступать как отправитель, так и покупатель зерна в порту, указывает крупный экспортер. Господин Пахомов добавляет, что дополнительный контроль может привести и к существенному росту расходов бюджета.

Как грузовикам дифференцируют штрафы за перевес

По словам гендиректора Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрия Рылько, если представить, что все будут перевозить зерно строго с соблюдением нормативов по весу, рынок, особенно в первые месяцы сезона, может ждать логистический коллапс: будет нехватка грузовиков, резко вырастут пробки на дорогах и очереди в портах. По его словам, более действенным было бы введение официальной платы за перегруз «в разумных пределах», чтобы средства шли на поддержание и ремонт дорожной сети.

В Минсельхозе заявили “Ъ”, что решению вопроса перевозок зерна будет способствовать внедрение системы весового контроля, разрабатываемой **Минтрансом**. В Росавтодоре согласны, что проблема перегруза при перевозке зерна актуальна. Там добавили, что предложение «Грузавтотранса» стоит рассмотреть на площадке рабочей группы при **Минтрансе**. В **Минтранс** обращение перевозчиков пока не поступало, сказал представитель министерства.

<https://www.kommersant.ru/doc/3999045>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.13; ОСОБО ТЯЖКИЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ; ГРУЗОВИКАМ ДИФФЕРЕНЦИРУЮТ ШТРАФЫ ЗА ПЕРЕВЕС

Правительство обдумывает возможность снижения минимальных штрафов за перевес грузовиков и дифференциации этих штрафов в зависимости от тяжести проступка. Также перевозчиков будут уведомлять о совершенном нарушении через СМС, а местонахождение пунктов весогабаритного контроля могут обозначить на общедоступных геоинформационных ресурсах (Yandex, Google и пр.). Автоперевозчики приветствуют эти меры, но отмечают, что есть еще масса вопросов о работе рамок, и, в частности, предлагают ввести ответственность их операторов за точность измерения.

Согласно перечню поручений **вице-премьера Максима Акимова** по итогам совещания с «Опорой России» 31 мая (есть у “Ъ”), **Минтранс** и Минэкономики до 1 августа должны совместно с «Опорой» подумать о целесообразности снижения минимальной административной ответственности автоперевозчиков за превышение весогабаритных параметров и дифференциации этой ответственности в зависимости от обстоятельств правонарушения. К сентябрю **Минтранс** также должен обеспечить информирование водителей о нарушениях, выявленных при весогабаритном контроле (ВГК), и совместно с Минкомсвязью подумать о публикации координат рамок «посредством общедоступных геоинформационных ресурсов».

Штрафы за перегруз и превышение габаритов высоки: 80–100 тыс. руб. с индивидуального предпринимателя и 250–400 тыс. руб.— с юрлица. При этом, когда система дает сбой, доказать некорректность ее работы очень трудно. Часто помимо сбоя весов причиной штрафа может стать то, что автопоезд подпрыгнул на неровном участке, груз допущенного веса неравномерно распределился по осям и так далее. При этом рамки, которые начали внедрять с 2016 года, вскоре появятся повсеместно: на федеральных трассах планируется к 2024 году вместо сегодняшних 28 установить 387 пунктов ВГК, на региональных — 366 пунктов. Внедрять их будет федеральный оператор автоматизированной системы ВГК (АСВГК), которому государство будет платить 8,64 млрд руб. в год в течение 11 лет. Претенденты на заключение концессионного соглашения — «РТ-Инвест транспортные системы» (РТИТС, оператор системы «Платон») и «Ростелеком», который уже оперирует пунктами ВГК в регионах (см. “Ъ” от 6 февраля).

Кто претендует на федеральное взвешивание грузовиков

С просьбой пересмотреть размер штрафов для автоперевозчиков на встрече с господином Акимовым попросил президент «Опоры России» Александр Калинин. Например, в Биробиджане рамка установлена прямо в черте города, отмечает вице-президент «Опоры России» Глеб Киндер, и региональный бюджет и концессионер заинтересованы в ее некорректной работе. При этом в подавляющем большинстве случаев превышение веса составляло до 20%. «Полагаем, что корректирующий коэффициент в 20% снял бы все недовольства бизнесменов»,— говорит Глеб Киндер. Он также полагает, что штрафы за первые нарушения должны быть существенно снижены — до нескольких тысяч рублей.

Директор по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич полагает, что за незначительное правонарушение штраф должен быть не более 20–50 тыс. руб., а за умышленный перегруз — «заградительный». Информирование водителя или собственника транспортного средства, отмечает он, должно осуществляться не только через СМС, но и посредством информационных табло, а также должна быть площадка, где водитель или собственник сможет устранить нарушение. По словам господина Лашкевича, актуальным было бы и

получение транспортными компаниями карты весов. Однако пока таковую, по его словам, получить не удалось.

Заместитель гендиректора ГК «БиПитрон», руководитель проекта «Смарт-автомобиль» Тарас Коваль отмечает, что в развитых странах ВГК ведется по двум основным направлениям: соблюдение технических параметров подвижного состава и допустимых габаритов, исходя из сохранности дорог. «АСВГК в сегодняшнем виде позволяет делать только второе,— говорит он.— Штрафы от 150 тыс. руб.— превосходная мотивация нарушать первый неконтролируемый пункт, что уже и начинает происходить». Господин Коваль согласен, что необходимо ввести ответственность оператора за результаты взвешивания, а «власти уходят в сторону от этого вопроса». Также, отмечает он, АСВГК не решает вопрос продолжения движения с перегрузом. «Надежда на то, что, получив большой штраф, перевозчик не будет больше так делать, наивная,— говорит он.— Уже активно и успешно разрабатываются технологии, позволяющие избежать нарушения при движении с перегрузом».

<https://www.kommersant.ru/doc/3999048>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.13; ГОТОВНОСТЬ ПРОТИВ ПЛАТЕЖА; БУНКЕРОВЩИКИ ТОПЛИВА НЕ ХОТЯТ ОПЛАЧИВАТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНУЮ ЛИКВИДАЦИЮ РАЗЛИВОВ

Правительство может отменить для компаний—бункеровщиков топлива обязанность платить государственной «Морспасслужбе» только лишь за ее готовность ликвидировать возможные разливы нефтепродуктов. Сейчас такая плата по отрасли достигает 2 млрд руб. в год. Бункеровщики подчеркивают, что сейчас «Морспасслужба» за эти деньги фактически ничего не делает, а если разлив и происходит, то его ликвидацию нужно оплачивать отдельно.

Как стало известно «Ъ», вице-премьер Максим Акимов поручил Минтрансу и ФГУП «Росморпорт» оценить обоснованность существующей платы с судоводных компаний по предупреждению и ликвидации разливов нефти. В частности, к 1 августа ведомства должны подготовить предложения «по возможности перехода на оплату за фактически оказанные услуги» в случае необходимости ликвидации разливов. Соответствующие поручения значатся в списке от 31 мая по итогам встречи вице-преьера с «Опорой России». В Минтрансе «Ъ» сообщили, что поручение прорабатывается. В «Росморпорте» запрос переадресовали в Росморречфлот, где не ответили «Ъ».

По закону бункеровкой судов в морских портах могут заниматься компании, у которых либо есть собственные сертифицированные аварийно-спасательные подразделения, либо есть договор с такой компанией. Как отмечают собеседники «Ъ» на рынке, создание такого подразделения требует больших расходов и сопровождается бюрократической волокитой, поэтому, как правило, заключается договор с подведомственным Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба». По нему бункеровочные компании ежемесячно платят за готовность «Морспасслужбы» ликвидировать возможные разливы (исходя из объема бункеровки), при этом услуги по ликвидации, а также ущерб от разливов оплачиваются отдельно. Кроме того, параллельно администрация каждого морского порта имеет свой договор с «Морспасслужбой» по ликвидации разливов нефти.

В начале 2015 года СРО «Российская ассоциация морских и речных бункеровщиков» (на долю ее членов приходится до 70% продаж судового топлива в РФ) пожаловалась в ФАС на то, что «Морспасслужба» бесосновательно повышает цены за готовность ликвидировать разливы. В частности, для бункеровочных компаний Приморского края цена на услугу с 1 января 2015 года была увеличена в 15 раз, следует из письма ассоциации в Минтранс (копия от 24 декабря 2018 года есть у «Ъ»). В марте 2016 года ФАС признала «Морспасслужбу» нарушителем антимонопольного законодательства и выдала ей предписание снизить цены, которое ФГБУ безрезультатно пыталось оспорить в суде.

Какие барьеры придумывали для бункеровщиков

При этом, как подчеркивала ассоциация бункеровщиков в своем письме в Минтранс, предписание до сих пор не исполнено, несмотря на штрафы, неоднократно наложенные как на саму «Морспасслужбу», так и на ее руководителя Андрея Хаустова.

На жалобу бункеровщиков в Минтранс подведомственный ему Росморречфлот в ответном письме сообщил, что у агентства «отсутствуют правовые основания понуждать руководителя "Морспасслужбы" к исполнению решений и предписаний ФАС».

Сейчас бункеровкой в России занимаются около 120 компаний. Как пояснил «Ъ» председатель совета ассоциации бункеровщиков Владимир Сергеев, бункеровочная компания в среднем платит «Морспасслужбе» 1–1,5 млн руб. в месяц, при этом никаких мероприятий «Морспасслужба» не проводит. Суда ФГБУ к местам осуществления бункеровки не выходят, то есть несут готовность «у причальной стенки», поясняет он. Поэтому в ассоциации полностью поддерживают предложения перейти на оплату непосредственно ликвидации разливов нефтепродуктов, а плату за «виртуальное» несение готовности упразднить, подчеркивает господин Сергеев. Он отмечает, что разливы случаются крайне редко и, как правило, не по вине экипажей судов-бункеровщиков.

Источник «Ъ» в отрасли подчеркивает, что непонятно, кто является конечным получателем денег, которые платят сегодня бункеровщики за готовность ликвидации разлива. В мире аварийно-спасательные формирования необязательно государственные, отмечает он. Кроме того, непонятно, почему потоннажный сбор платят бункеровщики, а экспортные суда — нет, хотя у них такие же шансы разлить нефть, отмечает источник «Ъ». Плата должна быть не за готовность ликвидации разлива, а по факту аварии, уверен он, но за это должна отвечать страховая компания, тогда ей будет выгодно создать свою спасательную службу. Чем больше операций удастся перевести из ручного регулирования в область финансовых отношений, тем лучше система будет работать, заключает собеседник «Ъ».

<https://www.kommersant.ru/doc/3999110>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.11; ЗАКУПКИ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕПРОЗРАЧНЫ И ПРОВОДЯТСЯ БЕЗ КОНКУРЕНЦИИ; К ТАКОМУ ВЫВОДУ ПРИШЛА СЧЕТНАЯ ПАЛАТА

Бюджет тратит много денег на совершенствование системы закупок, но заметных изменений не происходит, констатирует Счетная палата в Отчете о мониторинге закупок за 2018 г. («Ведомости» ознакомились с копией, подлинность подтвердил представитель палаты). Конкуренция почти не растет с 2014 г. и остается низкой, как и сэкономленная бюджетом сумма.

Проблемы системы

14,2% средств, потраченных государством на закупки в 2018 г. (около 7 трлн руб.), досталось единственному поставщику. Более трети (36%) таких закупок были проведены по решению президента и правительства, пишет Счетная палата. За пять лет количество оснований для заключения контракта с единственным поставщиком удвоилось: в 2014 г. их было 28, в 2018 г. — 56. Госкомпании отдали единственному поставщику 36,1% заказа, информация о котором была раскрыта (16,5 трлн руб.).

От госкомпаний принятые в конце 2017 г. поправки потребовали установить исчерпывающий перечень случаев, когда допускается закупка у единственного поставщика. Но одни этого не сделали, другие увеличили число таких оснований, причем отдельные компании — в несколько раз, говорится в докладе: например, «Роснефть» — с 13 до 48, «Аэрофлот» — с 20 до 40. Это позволяет госкомпаниям избегать конкурентных процедур закупок и создает коррупционные риски, отмечает Счетная палата. На закупки госкомпаний тратят 23–25 трлн руб. в год при почти полном отсутствии в законе четких требований и правил проведения торгов, признает замруководителя Федеральной антимонопольной службы Михаил Евраев. Нужно ограничить бесконтрольное право на закупки у единственного поставщика, ввести единые требования к участникам, составу заявок, порядку их оценки, заключению договоров, перечисляет Евраев.

Увеличение количества оснований для закупок у единственного поставщика связано с изменениями в законе (223-ФЗ), поясняет представитель «Роснефти». В связи с этим

«компания существенно детализировала все основания и была обязана прописать все возможные случаи, в которых допускается проведение закупки у единственного поставщика», говорит он, отмечая, что «увеличение количества оснований не влечет за собой роста числа закупок у единственного поставщика». Такие закупки проводятся только в крайних случаях при отсутствии конкуренции и осуществляются под строгим надзором, утверждает представитель «Роснефти». Количество оснований не увеличилось, утверждает представитель «Аэрофлота». В один раздел «закупки у единственного поставщика» объединили два: «закупки у единственного поставщика» (18 пунктов) и «прямые безальтернативные закупки» (10 пунктов, 4 подпункта) с разделением некоторых пунктов, уточнили в компании.

Даже там, где конкуренция есть, она невелика, пишут аудиторы: участников торгов мало – в госзаказе их число в среднем так и не превысило 3, в закупках госкомпаний – 1,56, что даже меньше, чем в 2017 г. (1,7).

Поправки в правила корпоративных закупок сделали их даже менее прозрачными. С начала 2018 г. госкомпаниям разрешено, например, не размещать в Единой информационной системе закупок (ЕИС) данные о закупках финансовых услуг и по использованию государственного и муниципального имущества. Не была размещена информация о закупках почти трети заказа госкомпаний на 7,5 трлн руб. против 3,4 трлн годом ранее, оценивает Счетная палата. То есть закупки госкомпаний составили около 24 трлн руб. Информация закрывается, например, при закупках, составляющих гостайну, по гособоронзаказу, для защиты компаний от санкций, перечисляет Евраев: «Конечно, уровень конкуренции на закрытых торгах по понятным причинам минимален по сравнению с открытыми торгами в электронной форме».

Сделать систему более открытой, по мнению Минфина, поможет перевод госзакупок в электронный вид. Но в отчете влияние этих поправок не оценивается, поскольку электронные торги стали обязательными только с 2019 г.

Реформа закупок

Первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов признавал, что контрактная система сложная и недостаточно гибкая. В мае президент Владимир Путин подписал закон об изменениях в системе госзакупок – он увеличивает суммы, при которых допускаются упрощенные процедуры, облегчает планирование, запрещает выплату аванса поставщикам, снизившим цену более чем на 25%, и т. д. С этого законопроекта начинается системная работа по модернизации законодательства, говорил замминистра финансов Алексей Лавров.

В осеннем пакете поправок будет предложено, например, развивать электронные сервисы, совершенствовать процедуру обжалований и одностороннего расторжения контрактов, перечисляет Евраев. Предложено составить рейтинг деловой репутации компаний на основе количества и качества исполненных ими контрактов, предоставляя его участникам преференции, рассказывает он.

Счетная палата предлагает свои меры. Например, требовать от назначенного президентом или правительством единственного поставщика обосновывать необходимость привлекать субподрядчиков. Недавно аудиторы писали, что, после того как президент Владимир Путин поручил назначить структуру «Ростеха» единственным исполнителем по развитию информационной системы госзакупок, та 95% контракта отдала на субподряд. Госкомпаниям предложено жестко ограничить основания заключения договора с единственным поставщиком и обязать заказчиков обосновывать начальные цены.

Закон перегружен процедурными условиями, говорит руководитель Центра размещения госзаказа Александр Строганов, но главная проблема в том, что фактически было уничтожено право устанавливать квалификационные требования к поставщикам, что создало режим наибольшего благоприятствования для недобросовестных участников. Госзаказ превратился в фабрику финансовых пирамид: поставщики, получающие контракты на десятки и сотни миллионов рублей, не могут расплатиться с субподрядчиками и привлекают госсредства для погашения задолженностей, набирая новые долги, объясняет он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/12/804061-zakupki-neprozhchni>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.13; СП РФ ВЫЯВИЛА В 2018 Г. НАРУШЕНИЯ ПРИ ОБОСНОВАНИИ НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ ГОСКОНТРАКТОВ НА ОБЩУЮ СУММУ 219,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Счетная палата РФ выявила в 2018 году нарушения при обосновании начальной цены госконтрактов на общую сумму 219,7 млрд рублей, что составляет 74,6 % от общей суммы выявленных нарушений в сфере госзакупок говорится в отчете СП РФ "Мониторинг развития системы государственных и корпоративных закупок в РФ за 2018 год".

"Среди неурегулированных вопросов в законодательстве о контрактной системе в сфере закупок можно отметить вопрос обоснования начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК), - отмечается в материалах ведомства. - В 44-ФЗ (закон "О контрактной системе") отсутствует единый порядок применения методов обоснования НМЦК. В настоящее время действует рекомендательный порядок по применению методов определения НМЦК, который в полной мере не раскрывает как порядок применения некоторых методов определения НМЦК (например, затратного метода), так и установление достоверных источников референтных цен (для метода сопоставимых рыночных цен), что влечет риски завышения НМЦК".

В отчете Счетной палаты подчеркивается, что правительством РФ не в полной мере реализовано право по определению уполномоченных органов власти по установлению порядка определения НМЦК в той или иной сфере экономики. К настоящему времени определены только четыре таких органа - ФАС России, Минздрав, **Минтранс** и Минстрой России.

"Из них только Минздравом и **Минтрансом** установлены особенности формирования НМЦК - соответственно при осуществлении закупок лекарственных препаратов для медицинского применения и в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, - говорится в отчете. - При этом по данным анализа экспертов Общероссийского народного фронта (ОНФ) "За честные закупки" применение методики расчета НМЦК, утвержденной приказом Минздрава России, приводит к росту количества повторных процедур закупок лекарственных препаратов, поскольку каждая четвертая процедура проходит без участников закупок из-за ошибок, допущенных в методике расчета НМЦК".

Для решения этой проблемы СП РФ предлагает принять нормативный акт, регулирующий ценообразование при осуществлении госзакупок.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.06.13; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К СВЕТОФОРАМ; В ГОСДУМЕ ПОДГОТОВИЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ УСТАНОВКИ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ

Стационарные камеры фотовидеофиксации могут включить в перечень технических средств организации дорожного движения, к которым уже относятся, в частности, светофоры, знаки и разметка. Соответствующий проект закона (есть в распоряжении "Парламентской газеты") подготовили в Госдуме. Таким образом депутаты надеются регламентировать размещение камер на дороге, что не позволит превратить съемку в инструмент поборов с водителей.

Средство профилактики ДТП или заработка?

Сейчас законом не предусмотрены требования к местам установки камер. В итоге собственники автодорог ставят их не на опасных участках с целью снижения числа аварий, а в бессистемном порядке, как правило, с целью получения прибыли.

"На практике камеры устанавливаются порой без учета дорожной ситуации, - рассказал "Парламентской газете" Федеральный координатор партийного проекта "Единой России" "Безопасные дороги", зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. - Они есть в местах, где часто совершаются правонарушения, не приводящие к авариям, но отсутствуют в местах концентрации ДТП".

Это, кстати, подтвердил опрос среди водителей, который партпроект "Безопасные дороги" провел в марте текущего года в 45 субъектах. В итоге автолюбители во всех регионах

однозначно высказались за то, что за работой передвижных систем фото- и видеофиксации необходим усиленный государственный контроль.

В связи с этим депутаты Владимир Афонский и Сергей Тен подготовили законопроект о порядке определения мест для размещения камер фотовидеофиксации нарушений на дорогах. Документ внесен на рассмотрение Координационного совета по законотворческой деятельности фракции "Единая Россия" в Госдуме и разослан всем компетентным ведомствам. После завершения процедуры обсуждения он попадет в Государственную Думу.

"Схемы расстановки видеокамер требуют пересмотра, - считает Владимир Афонский. - Безусловно, они необходимы как средство профилактики ДТП, наказания нарушителей скоростного режима, но любое наказание должно быть справедливым и объективным".

Согласно законопроекту, предлагается приравнять камеры к техническим средствам организации дорожного движения. То есть к знакам, разметке и отбойникам, размещение которых на дороге строго регламентировано.

Напомним, что в конце декабря должен вступить в силу закон об организации дорожного движения. Согласно документу, установить даже временный знак будет возможно только после подготовки проекта организации дорожного движения. Точно таким же образом должны будут устанавливаться и камеры, если поправки примут. В том числе и мобильные.

106 миллионов штрафов выписано в 2018 году на основе данных автоматических камер.

Правда, у этого документа есть одно но. Разработкой проектов организации дорожного движения занимаются местные власти. ГИБДД имеет только совещательный голос. Поэтому новая норма, конечно, усложнит задачу установки камер для заработка, но проблему вряд ли решит. Если бы у ГИБДД были полномочия, чтобы завернуть тот или иной проект организации дорожного движения, то, может, и ловушек, и опасных мест на дорогах было бы меньше.

Куда уходят деньги от штрафов

По состоянию на апрель 2019 года в России насчитывалось более 12 тысяч стационарных и 3,8 тысячи передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД. Естественно, что автомобилистам при таком пристальном внимании камер хотелось бы знать, что с ними играют честно. В пресс-службе **Минтранса** подтвердили, что в ведомстве разработали методику перераспределения мест установки дорожных камер. В частности, в документе предлагается основным принципом размещения комплексов фотовидеофиксации сделать наличие мест концентрации ДТП.

Создание новых правил установки видеокамер происходит на фоне скандала с ними в регионах, законность их установки проверяла Генпрокуратура. Проверка проводилась по просьбе ГИБДД. Ранее вице-премьер **Максим Акимов** поручил Госавтоинспекции запросить у надзорного ведомства данные о действиях органов власти субъектов РФ, связанных с установкой и эксплуатацией систем фотовидеофиксации нарушений.

В результате в Новгородской и Вологодской областях прокуратура и ФАС обнаружили превышения полномочий со стороны чиновников и картельные сговоры между компаниями-участниками рынка. В ходе проверки также выяснилось, что в четырех субъектах Федерации - Ингушетии и Дагестане, Костромской области и в Севастополе - частные компании в 2018 году получили более 60 процентов средств, поступивших от штрафов в бюджеты, а в Еврейской автономной области - 90 процентов.

Коммерциализация организации дорожного движения не может не вызывать беспокойства, считает первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Эту ситуацию надо переламывать за счет поправок в законодательство, в том числе уменьшающих коммерческую составляющую.

"Надо, чтобы в законотворческой работе принимали участие и исполнительная власть в лице Минтранса и Минпромторга, и, конечно, мы, парламентарии, - убежден депутат. - Такая комплексная работа уже ведется двумя думскими комитетами: по транспорту и по госстроительству и законодательству. Пока идет подготовка, анализ, сбор статистики, информации. После этого начнется работа над конкретными поправками".

Предполагается, что одним из предложений станет ужесточение условий заключения концессионных соглашений на закупку и обслуживание дорожных комплексов видеофиксации нарушений ПДД.

Как рассказал "Парламентской газете" глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, правила установки камер могут закрепить и в федеральном законодательстве.

"Есть рабочая группа, которая работает над таким законопроектом. В этом документе будет расписано все: когда камеры ставить, как их ставить, на каком расстоянии друг от друга", - пояснил депутат.

<https://www.pnp.ru/social/dorozhnye-kamery-mogut-priravnyat-k-svetoforam.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОЙТИ ПЕРЕПОДГОТОВКУ ВОДИТЕЛЯМ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВЫСВОБОЖДАТЬСЯ С ВНЕДРЕНИЕМ БЕСПИЛОТНИКОВ

Внедрение новых технологий неизбежно приведет к высвобождению рабочей силы, выходом из ситуации должна стать переподготовка и непрерывное образование, считает премьер РФ Дмитрий Медведев.

Выступая во вторник на сессии Международной организации труда (МОТ) в Женеве, он привел в качестве примера того, как технологии влияют на занятость, ситуацию на рынке такси.

Медведев сообщил, что по прогнозам экспертов через два года продажи автомобилей-беспилотников могут составить 2 млн единиц, а еще через пять лет превысить 12 млн. Он пояснил, что это вызвано снижением стоимости оснащения таких машин в семь раз за семь лет. Медведев подчеркнул, что если эти тенденции возобладают, то необходимо оценить, какому количеству водителей такси и грузовых машин придется найти себе другую профессию.

"Вряд ли стоит ожидать, что высвободившуюся рабочую силу примут новые огромные цеха. Цех может быть и большим, но работать там будут единицы", - заметил глава правительства.

Он подчеркнул, что возможность оставаться востребованным на рынке труда должны давать переподготовка, освоение смежных или абсолютно новых знаний и компетенций.

"У людей должна быть возможность учиться на протяжении всей трудовой карьеры", - сказал Медведев.

ТАСС; 2019.06.11; "АВТОНЕТ" ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕГИОНОВ, ГДЕ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО

Эксперимент тестирования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования могут расширить до 10 регионов. Это следует из проекта изменений в постановление правительства РФ от 26 ноября 2018 года "О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств", подготовленного рабочей группой национальной технологической инициативы "Автонет".

"К Москве и Татарстану решено добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край", - сообщили ТАСС в пресс-службе "Автонета".

В информбюро НТИ сообщили ТАСС, что правила использования беспилотных авто на дорогах остаются прежними, однако уже сейчас идет обсуждение об их упрощении.

"Упрощение правил сертификации беспилотных автомобилей должно пройти всестороннее обсуждение и оценку. Сравнивая поведение на дороге беспилотного и обычного автомобилей, справедливо отметить, что высокоавтоматизированное транспортное средство может ездить профессиональнее, чем обычный среднестатистический водитель. Аварий с беспилотными авто должно стать меньше", - отметили в НТИ.

Как сообщалось ранее, в "Автонете" также обсуждается вопрос о включении в эксперимент маршрута Москва - Хельсинки, однако окончательного решения пока не принято.

Об эксперименте

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в конце ноября 2018 года подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер РФ Максим Акимов пояснял, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года.

Акимов также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6538580>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; МВД ХОЧЕТ ВВЕСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ПЬЯНЫХ ЗА РУЛЕМ

МВД предложило дополнить процедуру выявления пьяных водителей экспресс-анализом слюны с целью повышения объективности в оценке их состояния.

Подготовленный министерством проект постановления правительства РФ в Правила освидетельствования автомобилистов размещен на портале проектов нормативных правовых актов.

В пояснительной записке авторы законопроекта отмечают, что поправки дополняют предусмотренные Правилами признаки опьянения еще двумя критериями, такими, как "наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, определяемое техническим средством индикации" и "положительные показания средства (экспресс-теста) обнаружения наркотических веществ в слюне".

В МВД считают, что эти тесты "будут являться достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и, как следствие, основанием для последующей процедуры проведения сотрудником полиции освидетельствования на состояние алкогольного опьянения с использованием технических средств измерения, обеспечивающих запись результатов исследования на бумажном носителе или направления водителя на медицинское освидетельствование на состояние опьянения".

"Введение данной возможности позволит сотрудникам полиции оперативно осуществлять предварительную проверку водителей транспортных средств, не ограничиваясь только органолептическими методами и выявлять водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, в случаях неочевидности наличия у них характерных признаков, либо при обстоятельствах, затрудняющих установление признаков алкогольного и (или) наркотического опьянения", - говорится в документе.

В нем отмечается, что "отказ водителя от такой проверки не повлечет наступление каких-либо правовых последствий".

"Применение указанных средств позволит минимизировать субъективный подход сотрудников полиции в оценке состояния водителей, что будет способствовать соблюдению прав и законных интересов участников дорожного движения и снижению при этом числа конфликтных ситуаций, а также исключить необоснованные процедуры освидетельствования", - говорится в пояснительной записке.

В то же время, отметили в МВД, "это позволит проверить большее число водителей на наличие у них признаков состояния опьянения не только при проведении целевых профилактических мероприятий, но и в ходе выполнения повседневных задач при исполнении сотрудниками полиции государственной функции по контролю и надзору за соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения".

В министерстве напомнили, что "приобретение данных средств предусмотрено федеральным проектом "Безопасность дорожного движения" национального проекта

"Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержденного президиумом Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам".

"Издание проекта постановления положительно отразится на состоянии безопасности дорожного движения, не повлечет социально-экономических, финансовых и иных последствий, в том числе не потребует выделения дополнительных средств из федерального бюджета и не повлечет за собой необходимость внесения изменений в нормативные правовые акты правительства РФ", - говорится в документе.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/MVD-predlozhilo-rasshirit-spisok-priznakov-opyaneniya-2019-06-11/>

RNS; 2019.06.11; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА «ПЬЯНЫЕ» ДТП

Совет Федерации на заседании одобрил законопроект об ужесточении наказания за ДТП со смертельным исходом, которое произошло по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Законопроектом, в частности, предлагается внести изменения в статью 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»).

Законопроектом предусматривается ужесточение наказания за ДТП, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и совершенное лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Максимальным наказанием за такое деяние будет лишение свободы на срок от трех до семи лет.

За аналогичное деяние, но повлекшее смерть человека, законопроектом предлагается установить максимальное наказание в виде лишения свободы на срок от пяти до 12 лет, а максимальное наказание за аналогичное деяние, повлекшее смерть двух и более лиц, — в виде лишения свободы на срок от восьми до 15 лет.

Помимо этого, документом предлагается ужесточить наказание за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Соответствующие изменения предлагается внести в статью 263 УК РФ.

<https://rns.online/transport/Sovfed-odobril-zakonoproekt-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-ryanie-DTP-2019-06-11/>

ТАСС; 2019.06.11; В ПРИАМУРЬЕ ВВЕДУТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДОРОЖНЫМИ РАБОТАМИ

Общественный контроль за дорожными работами впервые создадут в Амурской области в рамках работы по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, сообщается во вторник на сайте регионального правительства.

"В Приамурье впервые будет создан общественный контроль за дорожными работами. С инициативой выступил региональный Минтранс", - говорится в сообщении. Уточняется, что необходимость создания общественного контроля на объектах улично-дорожной сети городской агломерации, ремонтируемых в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", обсудили во вторник на заседании общественного совета при министерстве. Принято решение до конца недели сформировать список желающих, готовых, на добровольной основе принять участие в работе общественного контроля.

"В первую очередь мы планируем привлечь экспертную общественность региона к контролю за реализацией национального проекта. <...> Через представителей общественного контроля амурчане будут следить за ходом дорожных работ, сроками исполнения контрактных обязательств, а также оценивать качество выполнения работ. Внимание общественности будет дисциплинировать подрядчика, но в то же время общественные эксперты получают возможность разобраться в непростых вопросах дорожного строительства", - приводятся в сообщении слова губернатора Приамурья Василия Орлова.

После того как сформируют список желающих на добровольной основе принять участие в работе общественного контроля, на базе главного дорожного заказчика ГКУ "Амурупрадор" будет проведен обучающий семинар, на котором представителей общественного контроля проинформируют о задачах **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, какие объекты необходимо контролировать.

"Специалисты "Амурупрадора" проведут базовое знакомство с технологиями дорожного ремонта, критериями оценки при приемке работ. После семинара участники получают соответствующие свидетельства и смогут принимать участие в выездных комиссиях на объекты дорожного ремонта", - цитируются в сообщении слова министра транспорта и дорожного хозяйства области Александра Зеленина.

Как сообщили ТАСС в региональном министерстве транспорта и дорожного хозяйства, планируется, что обучение общественные контролеры пройдут до конца июня.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/523705>

ГТРК НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.06.12; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОЖНИКИ ПРОВЕРИЛИ ХОД РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ "БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ" В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

12 июня 2019, ГТРК "Нижний Новгород". Накануне, 11 июня 2019 года представители **Росавтодора** проверили качество работ в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в Нижегородской области. Первоочередные задачи по достижению целевых показателей обсудили на совещании начальник управления регионального развития и реализации национального проекта **Федерального дорожного агентства** Дмитрий Лаптев, министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Вадим Власов, руководители подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор Москва - Нижний Новгород, Главного управления автомобильных дорог области, профильных департаментов администрации Нижнего Новгорода, УГИБДД ГУ МВД России по региону. Об этом сообщает пресс-служба правительства региона.

Нижегородская область вошла в число субъектов, которые обеспечили своевременную 100%-ную контрактацию объектов дорожной деятельности по нацпроекту и активно приступили к работам. В этом году в регионе заключено 40 контрактов на ремонт автомобильных дорог на общую сумму 5,1 млрд руб. Экономия по торгам составила более 204 млн руб. (3,8%).

"Министерство уже начало работу по формированию дополнительного списка дорог, которые будут включены в ремонтную кампанию этого года благодаря экономии средств, образовавшейся по итогам конкурсов. Как и в прошлом году, мы будем ориентироваться в том числе и на пожелания нижегородцев", - сообщил Вадим Власов.

Одно из ключевых направлений нацпроекта - использование в дорожной деятельности принципов контракта жизненного цикла (КЖЦ), который предусматривает не только проведение работ на объекте, но и его последующее обслуживание.

"У дороги должен быть хозяин. Помимо очевидного преимущества для людей и заказчиков, есть плюсы и у подрядчика - он может планировать свою деятельность, видит перспективы на будущее. В регионах, где контракты с подрядной организацией заключают на три года вперед, этот опыт оценивают положительно", - подчеркнул Дмитрий Лаптев.

Дмитрий Лаптев поставил задачу оперативно получить обратную связь от подрядных организаций о готовности к заключению долгосрочных контрактов и направить в Росавтодор предложения по совершенствованию механизма реализации КЖЦ.

Помимо улучшения состояния дорожной сети региона на совещании обсудили и другую важную задачу нацпроекта - снижение смертности в результате ДТП.

Участники совещания также проинспектировали крупнейшие объекты, на которых уже ведутся работы по нацпроекту, и один из асфальтобетонных заводов. В частности, федеральные и региональные дорожники обсудили с подрядчиком возможность организации на территории предприятия битумных хранилищ, что позволило бы закупать материал в межсезонье и тем самым экономить.

Затем делегация оценила ход ремонтных работ на улице Дьяконова в Нижнем Новгороде. Здесь приводят в нормативное состояние участок от железнодорожного переезда до проспекта Бусыгина. Кроме того, в рамках контракта подрядчики отремонтируют тротуары, оборудуют парковочные места и техническую полосу, которая будет использована при содержании автодороги. Сдача объекта намечена на конец июня.

В ходе инспекционной поездки Дмитрий Лаптев поручил синхронизировать в муниципалитетах работу по реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" с проектом "Формирование комфортной городской среды", обратив особое внимание на устройство ливневых канализаций.

Справка

В 2019 году в Нижегородской области в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в нормативное состояние приведут 745 км. В их числе - порядка 689 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, порядка 50 км автомобильных дорог местного значения в Нижнем Новгороде и более 5 км - в Дзержинске.

Общее финансирование комплекса мероприятий в 2019 году - 6,7 млрд руб. Всего за шесть лет реализации нацпроекта в регионе планируется отремонтировать более 4,9 тыс. км автодорог. Общее финансирование - более 52 млрд руб.

<http://vestinn.ru/news/society/118632/>

ИА ЧЕЧЕНИНФО; 2019.06.11; ЧЕЧНЯ. В ГРОЗНОМ И АРГУНЕ РАЗРАБОТАЮТ ПЛАН ОБЪЕЗДНЫХ МАРШРУТОВ НА ВРЕМЯ РЕМОНТА ДОРОГ

ДАЙДЖЕСТ ПРЕССЫ:

ЧЕЧНЯ. На заседании региональной проектной группы национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", состоявшемся в Министерстве автомобильных дорог Чеченской Республики, речь шла об исполнении перечня поручений заместителя Председателя Правительства РФ **М. Акимова**, данных в ходе селекторного совещания от 5 июня 2019 г. в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

В июне дорожные работы, проводимые в рамках реализации **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в Чеченской Республике, вступают в активную фазу, и очень важно отнестись к мероприятиям по реализации нацпроекта со всей ответственностью, отметил руководитель регионального проекта "Дорожная сеть" М. Исабаев, обращаясь к членам региональной проектной группы.

Мэриям Грозного и Аргуна до 14 июня 2019 года поручено разработать и согласовать с УГИБДД по Чеченской Республике схемы объезда участков улиц, на которых в ближайшее время начнутся работы. Необходимо также обеспечить размещение паспортов объектов заблаговременно до начала дорожных работ.

Вопросам вовлечения горожан, представителей общественных организаций и волонтеров за ходом реализации нацпроекта в республике было уделено отдельное внимание.

Говорили на заседании и о необходимости регулярно информировать население о проводимой в рамках реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" работах, а также обратной связи с населением.

Для актуализации данных на карте, размещенной на сайте bkdrf.ru, ответственным за информационное сопровождение до 17 июня 2019 года необходимо обеспечить размещение в раздел "Субъекты" фотографий объектов, включенных в программу дорожной деятельности в рамках нацпроекта в 2019 году, ДО начала работ на них.

Представителям городов Грозненской городской агломерации даны отдельные задания по работе в СОУ "Эталон" и СУПД.

<http://www.checheninfo.ru/211291-chechnja-v-groznom-i-argune-razrabotajut-plan-obezdnyh-marshrutov-na-vremja-remonta-dorog.html>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.06.11; ЭКС-ЗАМПРЕД «ГАЗПРОМА» ПРЕДЛОЖИЛ «АВТОДОРУ» ДОЛЮ В ПРОЕКТЕ НА □ 600 МЛРД

Инициатор первой платной дороги в Китай Александр Рязанов предложил госкомпании «Автодор» долю в своем проекте стоимостью 600 млрд руб. Разработавший конкурирующую трассу «Автодор» утверждает, что не знаком с деталями проекта. Бывший зампред «Газпрома» Александр Рязанов обсуждает с госкомпанией «Автодор» возможность ее вхождения в проект «Меридиан», предполагающий строительство первой частной автомобильной дороги из России в Китай, рассказал РБК федеральный чиновник, знакомый с межведомственными консультациями по вопросам реализации проекта. Рязанов — один из инициаторов «Меридиана», который оценивается почти в 600 млрд руб. Сейчас профильные ведомства обсуждают финансирование платной дороги из Европы в Казахстан и Китай.

«Меридиан» проводит «консультации по поводу их [«Автодора»] участия в проекте», — подтвердил РБК Рязанов. Но он не стал комментировать, какая доля обсуждается. «Для нас главное — чтобы мы оставались в управлении проекта и его завершили», — отметил бизнесмен. «Мы ничего пока не продаем, но мы понимаем, что приходящие к нам инвесторы должны будут вложить в капитал компании достаточно большие деньги, наверное, гораздо большие, чем мы потратили», — добавил он.

Источник РБК говорит, что «Автодору» могут предложить долю в проекте от 50%.

Ранее Рязанов говорил РБК, что инициаторы проекта потратили на его реализацию 2,5 млрд руб.: «В основном это выкуп земли, геологические исследования, согласование и получение технических условий от собственников коммуникаций, проектирование и т.д.». При этом общая стоимость всего «Меридиана» протяженностью почти 2 тыс. км составляет 594 млрд руб., а в случае сокращения его маршрута на 400 км расходы составят 472 млрд руб. Планируется, что проект по дороге будет платным.

«Автодор» разрабатывает конкурирующий проект — транспортный коридор Европа — Западный Китай (ЕЗК) через Казань стоимостью около 1 трлн руб., который планируется реализовывать в том числе на бюджетные средства. В пользу реализации «Меридиана», а не ЕЗК, говорит высокая степень проработанности проекта, утверждает бывший зампред «Газпрома». «На наш взгляд, чтобы выполнить указ президента, когда к 2024 году должна быть построена российская часть маршрута ЕЗК, то мы [«Меридиан»] к этому более готовы, чем госкомпания «Автодор», перед которой стоит такая задача. Поэтому говорю — давайте сперва сделаем нашу дорогу», — сказал он.

«Детальных данных по проекту [«Меридиан»] нам не предоставлялось, однако исходя из тех, которые у нас есть, сделать выводы о проработанности проекта не представляется возможным. В случае поступления материалов госкомпания «Автодор» будет готова провести анализ», — сообщил РБК представитель «Автодора».

«Официального предложения по участию «Автодора» в проекте «Меридиан» не было: это всего лишь «рабочее предложение в черед других», — сказал РБК источник в правительстве. Но вряд ли такое предложение будет воспринято серьезно, предполагает он. «Трасса изначально была заявлена как частный проект с привлечением частных инвестиций. По всей видимости, привлечение частного капитала — трудоемкий процесс, поэтому используются любые возможности, чтобы задействовать государственные средства для этого проекта, хотя уже есть аналогичный проект ЕЗК», — добавляет он.

Условие инвесторов

В качестве инвесторов «Меридиана» рассматриваются также ВЭБ.РФ и УК «Лидер». УК «Лидер» ранее называла условия, при которых компания готова участвовать в проекте: это гарантии наличия трафика и отсутствие новых альтернативных магистралей, которые могли бы перехватить часть трафика на срок окупаемости проекта, в том числе как раз ЕЗК «Автодора».

«Лидер» гарантий просит, и правильные гарантии на случай отсутствия трафика, они же управляют пенсионными деньгами, деньги граждан. Если вдруг по какой-то причине — например, по политической — закроется трафик через Казахстан, очень разумно, чтобы государство взяло бы на себя эту гарантию. Не будет международного трафика, не будет

трафика три-четыре года — не будет денег. Правительство с этим соглашается», — сказал РБК Рязанов. РБК направил запрос в пресс-службу УК «Лидер».

«ВЭБ принимает участие в обсуждении проекта [«Меридиан»]. Для проектов такого масштаба важна как господдержка, так и внебюджетные источники инвестиций. По итогам обсуждения с банками и независимыми экспертами есть понимание условий, при которых привлечение внебюджетных средств в проект возможно», — сообщил РБК представитель банка.

«Мы продолжаем активную проработку всех деталей, взаимодействие с **Минтрансом** и всеми участниками данного проекта в целях выработки консолидированной позиции», — сообщил РБК представитель Минфина.

«По графику «Автодора» начало проектирования по основному ходу новой скоростной трассы ЕЗК от ЦКАД до Казани планируется до конца 2019 года, начало строительства — с середины 2021 года. Трасса «Меридиан» — независимый от ЕЗК проект — может быть реализована параллельно при уверенности частных инвесторов в возвратности инвестиций», — сообщил РБК представитель **вице-преьера Максима Акимова** (курирует транспорт).

РБК направил запрос в пресс-службу **Минтранса**.

<https://www.rbc.ru/business/10/06/2019/5cfe2ce69a794760301b494c>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; СТРОЙТРАНСГАЗ В 2020 Г ПОСТРОИТ НОВЫЙ ВЫХОД НА ДОРОГУ М-1 В ОДИНЦОВЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБ.

Подведомственное министерству транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области ГКУ "Дирекция дорожного строительства" заключило контракт с АО "Стройтрансгаз" (МОЕХ: STGZ) на строительство автомобильной дороги на участке Рублевский проезд - "Новый выход на МКАД с М-1 "Беларусь" Москва - Минск".

Как говорится в сообщении подмосковного министерства транспорта и дорожной инфраструктуры, автодорога будет построена по поручению губернатора Московской области Андрея Воробьева.

Как отмечают в министерстве, протяженность участка строительства со съездами составит 4,2 км. В рамках проекта планируется строительство транспортных развязок и двухполосного путепровода через автодорогу М-1 "Беларусь" длиной 94,8 м. На дороге планируется установить шумозащитные экраны, новые инженерные коммуникации и наружное освещение.

Перспективная пропускная способность - свыше 70 тыс. автомобилей в сутки. Стоимость строительства дороги составляет 2,3 млрд руб. Источником финансирования является Дорожный фонд Московской области.

"К строительным работам планируется приступить в конце июня. Окончание работ запланировано на 2020 год", - сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик, слова которого приводятся в сообщении.

Он напомнил, что на данный момент жители населенных пунктов Ромашково и Немчиновка имеют единственную возможность выезда в сторону Москвы - по улице Московская поселка Немчиновка, "что приводит к серьезным пробкам на данном участке". "Новая автодорога снизит поток транзитного транспорта в Немчиновке и Ромашково, а также обеспечит выезд из микрорайона Трехгорка на дорогу М-1 в сторону Москвы. Для водителей появится альтернативная возможность объехать пробку на Минском шоссе", - добавил он.

Владельцами STG Holding, куда входит АО "Стройтрансгаз", являются Volga Group Геннадия Тимченко (63%) и его партнеры по бизнесу Максим Воробьев (11,3%) и Михаил Кенин (5,7%), а также Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) (20%).

ТАСС; 2019.06.11; БЕГЛОВ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТЫВАЮТ ПОСТРОИТЬ ШИРОТНУЮ МАГИСТРАЛЬ К 2025 ГОДУ

Власти Петербурга рассчитывают начать строительство широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр) в 2021 году и закончить его за четыре года. Об этом сообщил во вторник врио губернатора Санкт-Петербурга Александр

Беглов на встрече с работниками завода по производству оборудования для авиации и космической отрасли "Элкус".

"Что касается широтной магистрали, мы практически основные вопросы с ней уладили, будем ее строить, это проект недешевый, но он необходим, потому что если мы в следующем году не приступим, то тогда город просто может встать у нас. Мы будем заниматься и развивать это направление. Мы рассчитываем за четыре года сделать этот проект, поэтому уже подписаны все соглашения", - отметил Беглов.

Накануне АО "Западный скоростной диаметр" объявило конкурс на проектирование широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр) на участке от транспортного узла на пересечении с Витебским проспектом до автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-118.

Восточный скоростной диаметр - проект платной скоростной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км в Санкт-Петербурге и 13,2 км в Ленинградской области. Стоимость трассы оценивается в 160 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6540477>

ТАСС; 2019.06.11; БЕГЛОВ: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МЕТРО В КРАСНОМ СЕЛЕ

Станция метрополитена может появиться в городе Красное Село в Красносельском районе, расположенном на юге Санкт-Петербурга. Об этом сообщил врио губернатора города Александр Беглов на встрече с работниками завода "Элкус" (производит оборудование для авиации и космической отрасли).

"Что касается Красного Села, это одно из наших стратегических направлений. Мы работаем над этим и будем думать, может быть, <...> о [развитии] метро [в этом направлении], пока такие планы у нас есть", - сказал Беглов.

Он отметил, что в планах властей на Красносельско-Калининской линии открыть в 2022-2023 году станцию "Броневая", а 2026-2027 году - станцию "Путиловскую".

Как рассказала ТАСС глава муниципального образования Парголово (входит в Выборгский район Санкт-Петербурга) Ольга Кутыловская, открытие метро в Красном Селе поможет многим людям стать мобильнее. По ее словам, в Красном Селе проживает примерно в 50-60 тыс. человек с пригородами, при этом многие жители работают в Петербурге.

"Наличие метрополитена реально сокращает связь жителей с городом. Я думаю, что это хорошо со всех сторон, несмотря на то, что дорога там хорошая сейчас, но на ней могут быть пробки", - отметила она.

<https://tass.ru/v-strane/6540457>

ТАСС; 2019.06.11; В МОСКВЕ ОТКРОЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Крупнейший международный центр для обучения транспортных специалистов откроется в Москве в ближайшее время на базе Международного союза общественного транспорта (МСОТ). Тренеры союза будут рассказывать российским транспортникам о современных тенденциях в сфере развития общественного транспорта, проводить обучающие семинары и мастер-классы.

Меморандум о намерении открыть в российской столице соответствующий учебный центр подписали заммэра Москвы Максим Ликсутов и генеральный секретарь МСОТ Мохамед Мезгани на полях 63-го Саммита общественного транспорта в Стокгольме.

"Для нас очень важно, что в Москве появится центр обучения специалистов в области транспорта, новых видов мобильности, таких как каршеринг, различные виды прокатов, специальные приложения на мобильных устройствах. Если раньше сотрудники транспортного комплекса должны были выезжать в Европу для того, чтобы пройти обучение, теперь это можно будет сделать в Москве. Обучение будет бесплатным", - сказал Ликсутов журналистам после подписания документа.

По его словам, столичный транспортный комплекс получит площадку, где сотрудники смогут повысить профессиональную квалификацию и перенять опыт международных

экспертов. Центр будет располагаться на двух площадках: на базе учебных центров метрополитена и ГУП "Мосгортранс". В течение трех лет тренеры Союза проведут 12 мастер-классов для транспортных специалистов. Стороны также договорились совместно работать над развитием единой информационно-образовательной среды в сфере инфраструктуры городского общественного транспорта.

Планируется проведение обучающих курсов в рамках образовательных программ MCOT, а также разработка и издание печатных и электронных научных и методических материалов. Кроме того, благодаря меморандуму, Москва и MCOT смогут обмениваться информацией и опытом по актуальным вопросам развития инфраструктуры общественного транспорта, проводить научные конференции и семинары и разрабатывать учебно-тематические планы, программы повышения квалификации и профессиональной переподготовки.

Международный саммит общественного транспорта проходит с 9 по 12 июня в Стокгольме. Это одно из важнейших мероприятий MCOT, которое проходит каждые два года, начиная с 1886 года. Саммит дает возможность узнать о тенденциях развития отрасли, ознакомиться с мировым опытом, а также наладить партнерские связи.

О MCOT

MCOT - Международный союз общественного транспорта (Union Internationale des Transports Publics, UITP) является крупнейшей транспортной ассоциацией, объединяющей городские и региональные компании-операторы общественных пассажирских перевозок, производителей подвижного состава и комплектующих, представителей властей и научно-исследовательских институтов из более чем 90 стран мира. Регулярно союз проводит мероприятия, обучающие программы и исследования в области общественного транспорта, обеспечивает партнеров информацией о современных технологиях и разработках, дает рекомендации по их развитию и внедрению, а также принимает различные программные документы, декларации, формулируя объединенную позицию транспортного сообщества.

Регулярно союз проводит мероприятия, обучающие программы и исследования в области общественного транспорта, обеспечивает партнеров информацией о современных технологиях и разработках, дает рекомендации по их развитию и внедрению, а также принимает различные программные документы, декларации, формулируя объединенную позицию транспортного сообщества.

<https://tass.ru/moskva/6540017>

ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ДОБРЫНИНА; 2019.06.11; МОСКВИЧИ ПОЛУЧАТ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА; ГОРОД ПРИВЛЕКАЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ, ЧТОБЫ РЕШИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАДАЧИ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СТОЛИЦЫ И НЕ ТОЛЬКО

До конца года станет известен инвестор, который реализует концессионный проект по строительству канатной дороги между станциями метро «Речной вокзал» и «Сходненская». Этот небанальный вид транспорта был выбран, чтобы помочь горожанам перебираться через Химкинское водохранилище самым коротким, а значит, и быстрым путем.

Потребность в транспортной связи между районами, разделенными естественной водной преградой, действительно существует. Сейчас путь от «Речного вокзала» до «Сходненской» занимает около 45 минут. Автомобильный маршрут между районами проходит через одну из самых востребованных трасс города – Ленинградское шоссе. Но самое главное – прямой путь между двумя пунктами пролегает через Химкинское водохранилище. По канатной дороге горожане «перелетят» водоем всего за 7 минут.

- Основное преимущество канатных дорог – экологичность, так как у данного вида транспорта отсутствуют вредные выбросы в атмосферу, – рассказывает Александр Прохоров, руководитель Департамента инвестиционной и промышленной политики Москвы, который курирует этот проект. – Кроме того, такие системы занимают меньше земли, не требуют масштабного освобождения территорий, позволяют сохранить зеленые насаждения, они практически бесшумны.

Для горожан и туристов

Канатные дороги в качестве общественного транспорта используются в 35 странах мира, в том числе в Сингапуре, Великобритании, США, Колумбии, Японии, Португалии, Бразилии. Например, канатная дорога в Лондоне построена к летним Олимпийским играм 2012 года. Объем перевозок по ней – более 1,8 млн пассажиров в год, протяженность – 1100 м. В боливийском городе Ла-Пас действует самая протяженная канатная дорога в мире, которая служит в качестве общественного транспорта: ее длина составляет 30 км. Дорога соединяет Ла-Пас с соседним городком Эль-Альто. Время в пути между населенными пунктами сокращается с полутора часов до 25 минут.

Протяженность московской канатной дороги над Химкинским водохранилищем составит 2,3 км. Несомненным плюсом для горожан станет полная интеграция новой «канатки» в транспортную систему столицы: проезд можно будет оплачивать картой «Тройка», тариф не будет превышать 55 рублей.

В Москве уже запущена одна пассажирская канатная дорога, которая связывает стадион «Лужники» со смотровой площадкой на Воробьевых горах. Ее протяженность – 740 м, все оборудование швейцарского производства, разработкой кабин занималась компания Porsche Design. Эта «канатка» функционирует исключительно в туристических целях.

Новая канатная дорога также может стать точкой притяжения туристов. Тариф на разовую экскурсионную поездку установит инвестор по согласованию с городом – он может превышать 275 рублей (сопоставимо с тарифом, действующим на первой «канатке»).

Без бюджетных трат

Особенность проекта по строительству канатной дороги над Химкинским водохранилищем в том, что реализован он будет по принципу государственно-частного партнерства (ГЧП) в форме концессии. Она подразумевает вложение средств частного инвестора в создание публичной инфраструктуры с последующим правом ее использования. В результате сотрудничества город получит современный эффективный объект в свою собственность, а бизнес – доходы от его эксплуатации в течение определенного соглашения срока.

- Как правило, риски проекта государственно-частного партнерства носят индивидуальный характер и распределяются между сторонами на подготовительной стадии проекта, – поясняет Александр Прохоров. – В проекте по созданию канатной дороги все строительные (риск несоблюдения сроков строительства, риск увеличения стоимости), технические (риск несоответствия объекта заданным технико-экономическим показателям), коммерческие (риск спроса) и финансовые (валютные риски или недоступность финансовых средств) риски принимаются частной стороной.

На сегодняшний день в столице уже реализуется крупная транспортная концессия – это строительство Северного дублера Кутузовского проспекта. Шестиполосная дорога протяженностью 10 км пройдет от делового центра «Сити» до МКАД. Срок концессии составит 40 лет, в течении которых инвестор будет взимать плату за проезд по дороге, размер которой ограничит город.

Что касается концессии по созданию канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал», то объем инвестиций в проект составит порядка 3,16 млрд рублей. Город не будет принимать никакого участия в финансировании проекта. Концессионное соглашение Москва и инвестор заключат на 25 лет, из которых 2,5 года займет строительство.

Выгода для бизнеса

Само собой, что проект ГЧП должен быть выгоден не только публичной стороне, но и инвестору. По условиям проекта, город не будет вмешиваться в операционную деятельность концессионера. Выручка, полученная инвестором от эксплуатации канатной дороги, остается у него. По предварительным оценкам, пассажиропоток на «канатке» составит до 2,5 тыс. человек в час-пик и до 19 тыс. человек в сутки. Таким образом, вкладывая средства в городской транспортный объект, бизнес может рассчитывать на долгосрочный стабильный доход.

Концессионер также может получать прибыль от размещения на станциях и в кабинах канатной дороги рекламных и информационных материалов. Отличительной чертой проекта является возможность создания инвестором коммерческих площадей у станции

метро «Сходненская», которые помогут окупаемости вложений: вся выручка от использования таких объектов останется у концессионера. Функциональное назначение коммерческих площадей определит сам инвестор по согласованию с городом.

Требуются компетенции

На сегодняшний день Правительством Москвы объявлен конкурс на право концессии по строительству канатной дороги над Химкинским водохранилищем. Прием заявок на участие продлится до 2 июля. О готовности участвовать в конкурсе ранее заявили 5 компаний, включая иностранные: ООО «Московские канатные дороги» (зарекомендовало себя в реализации проекта на Воробьевых горах), ООО «Старый город» (дочерняя компания инициатора концессии – немецкой строительной фирмы BPS International в партнерстве с австрийским производителем канатных дорог Doppelmayr Seilbahnen), ООО «Национальные канатные дороги» (дочерняя компания французского производителя канатных дорог Poma), ООО «Развитие канатных дорог» (Санкт-Петербург) и ООО «Профлогистиксервис» (Москва).

- Участвовать в конкурсе мы решили потому, что инициировали этот проект и убедили Правительство Москвы в возможности его реализации, – рассказал директор по развитию группы BPS Юрий Филиппов. – Мы видим красивый проект, который может помочь в решении локальных транспортных проблем с минимальным ущербом для экологии. Кроме того, будет создан прецедент, который продемонстрирует возможности канатных дорог для осуществления пассажирских перевозок в условиях города и интеграции в городскую инфраструктуру. Как инициаторы этого проекта, мы намерены бороться за его реализацию. В подобных проектах не может участвовать много компаний, т.к. создание канатных транспортных систем требует высокого уровня технических компетенций, опыта строительства и эксплуатации. И, безусловно, для реализации таких проектов требуется наличие технологического партнера, обладающего опытом интеграции канатных дорог в городских условиях и самыми современными технологиями. В нашей инициативе таким партнером является лидер отрасли – группа компаний Doppelmayr. Мы уверены, что с таким партнером проект может быть реализован безукоризненно.

- Наша компания уже имеет положительный опыт строительства и эксплуатации канатной дороги в Москве, – отметил представитель «Московских канатных дорог» Николай Диваков. – При реализации проекта строительства еще одной канатной дороги в Москве, мы могли бы использовать ресурсы уже функционирующей службы эксплуатации, сократить издержки при работе на двух объектах. Для участия в подобных проектах нужен опыт в проектировании и строительстве, понимание норм градостроительного регулирования. Важно также иметь понимание о том, что канатная дорога – это особо опасный объект, и от инвесторов, желающих реализовать проект, необходима специальная компетенция и ответственность. Есть компании, готовые инвестировать в городское развитие. Есть современные инженерные решения, экологически чистые и экономичные, которыми готовы делиться зарубежные компании-партнеры участников конкурса. Есть город в лице Правительства Москвы, поддерживающий инициативы бизнеса, которые должны в конечном итоге принести пользу горожанам.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 2 июля. Компании, прошедшие квалификационный отбор, до 25 сентября представят свои конкурсные предложения. Концессионное соглашение планируется подписать с победителем конкурса до 30 сентября.

Транспорт будущего

Власти Москвы считают «канатки» довольно перспективным видом общественного транспорта и планируют в будущем создание еще нескольких таких систем.

- Канатными дорогами можно связать в Москве другие территории: например, строящийся парк «Остров мечты» со станцией метро «Нагатинский затон», будущую станцию Большой кольцевой линии метро «Карамышевская» с территорией ГКНПП им. М.В. Хруничева и станцией метро «Полежаевская». Рассматриваются и прочие локации. При этом, канатные дороги будут интегрированы в метро и другие транспортные системы Москвы, – подытожил директор Городского агентства инвестициями (сопровождает инвестпроекты) Леонид Кострома.

<https://iz.ru/887592/kseniia-dobrynina/moskvichi-poluchat-novyi-vid-transporta>

ТАСС; 2019.06.11; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА ПОЧТИ ВТРОЕ СОКРАТИЛИ ПЛАН ЗАКУПКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА К МЧМ-2023

Власти Новосибирска планируют приобрести к молодежному чемпионату мира по хоккею 2023 года около 420 автобусов, троллейбусов и трамваев, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе мэрии города. Таким образом, план закупок сокращен почти в три раза.

В октябре 2018 года мэр Новосибирска Анатолий Локоть, выступая с докладом о развитии инженерно-транспортной инфраструктуры города в рамках подготовки к проведению чемпионата, заявлял о необходимости купить 1146 автобусов, троллейбусов и трамваев.

"Разрабатываемым перечнем основных мероприятий по подготовке проведения в городе Новосибирске молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году предполагается приобретение в период до 2022 года включительно на условиях софинансирования из бюджета Новосибирской области 280 автобусов городского типа (из них 94 единицы на замену имеющихся, 186 - на развитие маршрутной сети), 104 единицы троллейбусов с увеличенной дальностью автономного хода, позволяющей продлить существующие маршруты без дополнительного развития инфраструктуры, и 40 единиц трамваев, а также обновление имеющихся 60 единиц трамваев с большим сроком службы за счет выполнения им модернизации с заменой кузовов на новые и установкой современного энергоэффективного оборудования", - рассказали в пресс-службе.

В частности, на первом этапе планируется купить до 50 дизельных автобусов, в дальнейшем предполагается приобретать машины на газомоторном топливе.

Кроме того, как ожидают власти, маршрутная сеть общественного транспорта на левом берегу Оби будет оптимизирована путем передислокации части маршрутов городского общественного транспорта.

Матчи молодежного чемпионата мира по хоккею 2023 года будут проходить в Новосибирске на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с сопутствующей инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Часть этих средств пойдет на постройку станции метро "Спортивная", стоимость которой оценивается в 3,4 млрд рублей, обустройство набережной и прилегающей инфраструктуры.

<https://tass.ru/sibir-news/6537348>

ТАСС; 2019.06.11; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ПРАВИЛА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

Министерство транспорта РФ актуализировало правила перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом. Соответствующий приказ зарегистрирован Министерством юстиции РФ 10 июня.

"Документ стал намного проще и понятнее - требования к температурному режиму перевозки скоропортящихся грузов приведены в соответствие с техническими регламентами Евразийского экономического союза", - говорится в сообщении Минтранса.

Обновленные правила разделяют скоропортящиеся грузы на две категории: те, которые перевозятся с обязательным соблюдением температурного режима (речь идет о замороженной мясной и рыбной продукции), и те, для перевозки которых род подвижного состава или тип контейнера определяет грузоотправитель, в соответствии с установленными изготовителем продукции требованиями к ее качеству.

В Минтрансе считают, что новые правила позволят снять излишние административные барьеры и сделать перевозку доступнее для грузоотправителей. Номенклатура грузов, которые перевозятся по железной дороге, должна расширяться.

Приказ вступит в силу через 180 дней со дня его официального опубликования.

<https://tass.ru/ekonomika/6540343>

ТАСС; 2019.06.11; ЭКСПЕРТ: ЛОКОМОТИВЫ НА ГИБРИДНОЙ ТЯГЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫ НА ВОКЗАЛАХ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

Локомотивы на гибридной тяге, использующей литий-ионные накопители, будут экономически эффективными для работы на пассажирских вокзалах крупных городов. Такое мнение высказал ТАСС заведующий отделом АО "ВНИИЖТ" Андрей Заручейский,

комментируя планы АО "Роснано", РЖД и "Трансмашхолдинга" по созданию экологически чистых маневровых локомотивов.

АО "Роснано", ОАО "Российские железные дороги" и АО "Трансмашхолдинг" на Петербургском международном экономическом форуме подписали трехстороннее соглашение о создании экологически чистых маневровых локомотивов с использованием гибридного привода на базе отечественных литий-ионных аккумуляторных батарей для работы на пассажирских вокзалах крупных городов. "Трансмашхолдинг" разработает и произведет локомотивы, дочерняя компания "Роснано" "Лиотех" поставит для них литий-ионные тяговые батареи. Подписанный документ предусматривает возможность поставки в адрес РЖД 131 локомотива в течение шести лет после приемки первой машины.

"В маневровой работе как на железных дорогах ОАО "РЖД", так и в промышленности, доминирующим является маневровый тепловоз. Работа маневровых тепловозов характеризуется значительной продолжительностью холостого хода по отношению ко времени работы под нагрузкой. Это обстоятельство позволяет использовать различные гибридные схемы для снижения расхода топлива. Эффективность этих схем зависит от характеристик накопителей энергии. Именно применение литий-ионных аккумуляторов позволило создать экономически эффективные гибридные схемы, удовлетворяющие требованиям заказчиков по массе и запасу энергии", - сказал Заручейский.

Множество стран заявили о необходимости увеличения доли электротранспорта. Россия не отстает от этого тренда - все больше городов начинают использовать электробусы или троллейбусы с удлинённым ходом. В более 150 подобных машин установлены отечественные аккумуляторы производства портфельной компании "Роснано" - "Лиотех" - единственного в России крупносерийного производителя литий-ионных аккумуляторов.

Эксперт пояснил, что подписанное соглашение является результатом реализации работ, проводимых в рамках совместного протокола о сотрудничестве, подписанного между ОАО "РЖД" и "Роснано". ВНИИЖТ в рамках этой работы разработал технико-экономическое обоснование применения гибридных локомотивов, где были рассмотрены различные схемы и оценены эффекты.

"В России технологии литий-ионных батарей пока не стали массовыми. Многие предприятия имеют линии по их выпуску или занимаются отработкой технологических процессов для обеспечения высоких показателей аккумуляторных батарей. Поэтому в настоящее время конкурентов внутри страны у "Лиотех" не более одного-двух", - отметил он.

Петербургский международный экономический форум проходил с 6 по 8 июня. Мероприятия форума объединены девизом "Формируя повестку устойчивого развития". Организатор - фонд "Росконгресс". ТАСС - информационный партнер, официальное фотохост-агентство и оператор зоны презентаций ПМЭФ при поддержке консалтинговой компании ЕУ и Консультативного совета по иностранным инвестициям в России.

АО "Роснано" создано в марте 2011 года после реорганизации государственной корпорации "Российская корпорация нанотехнологий", 100% акций АО "Роснано" в собственности государства. Функцию управления активами компании выполняет созданное в декабре 2013 года УК "Роснано", председателем правления которого является Анатолий Чубайс. АО "Роснано" - один из институтов развития России. Компания инвестирует напрямую и через инвестиционные фонды в высокотехнологичные проекты.

Основные направления инвестирования: электроника, оптоэлектроника и телекоммуникации, здравоохранение и биотехнологии, металлургия и металлообработка, энергетика, машино- и приборостроение, строительные и промышленные материалы, химия и нефтехимия. Задачи по созданию нанотехнологической инфраструктуры и реализации образовательных программ выполняются Фондом инфраструктурных и образовательных программ, также созданным в результате реорганизации госкорпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/6537605>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ "ЛАСТОЧЕК" НА МЦК В 2019Г СОКРАТИТСЯ ДО ЧЕТЫРЕХ МИНУТ В ЧАС ПИК, В ОСТАЛЬНОЕ ВРЕМЯ - ДО ВОСЬМИ МИНУТ

Интервал движения поездов "Ласточка" по Московскому центральному кольцу (МЦК) в час пик сократится до четырех минут, в остальное время - до восьми минут, сообщили РЖД.

"Для перехода на новый интервал движения ОАО "РЖД" развивает железнодорожную инфраструктуру МЦК. Также холдинг пополнит парк "Ласточек" кольца девятью новыми электропоездами, увеличив его до 51 состава. Для сокращения интервала движения, запланированного в 2019 году, количество рейсов "Ласточек" будет увеличено до 484 в будние дни, что на 130 больше, чем сейчас", - говорится в сообщении.

В настоящее время в депо "Подмосковная", обслуживающем электропоезда "Ласточка", строится новое производственное помещение для оттайки и экипировки подвижного состава, возводится дополнительный цех технического обслуживания на 6 ремонтных позиций. На станции "Андроновка" строится всесезонная мойка и дополнительный парк отстоя и экипировки "Ласточек". На станции "Белокаменная" железнодорожники модернизируют приемоотправочные пути для дополнительной стоянки составов и строят административно-бытовое здание, в том числе для отдыха локомотивных бригад, отмечает компания.

"РЖД" совместно с правительством Москвы продолжают работу по интеграции МЦК с радиальными линиями железной дороги. На Ярославском направлении МЖД рядом со станцией МЦК "Ростокино" строится новая пассажирская инфраструктура остановочного пункта "Северянин", а на новом остановочном пункте "Ленинградская" завершается строительство третьего конкурса, который обеспечит удобную пересадку на станцию МЦК "Стрешнево" по принципу "сухие ноги", говорится в пресс-релизе.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6537881>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; КООПЕРАЦИЯ УВЗ И ОВК ПО КОМПОНЕНТАМ ПОКА "ГЛУБОКО НЕ ПРОРАБАТЫВАЛАСЬ", НО ОНА ВОЗМОЖНА - УВЗ

Вопрос о кооперации "Уралвагонзавода" (УВЗ) и "Объединенной вагонной компании" (МОЕХ: UWGN) (ОВК) в производстве отдельных компонентов подвижного состава пока детально не обсуждался, но она возможна, отмечают в УВЗ.

"С учетом того, что на сегодняшний день это объединение носит не столько принципиальный, сколько формальный характер, глубокой проработки (по кооперации при выпуске - ИФ) компонентов еще не велось. С учетом дальнейшей синергии партнеров, возможно, какие-то элементы будут унифицированы", - заявил "Интерфаксу" директор по НИОКР и сопровождению жизненного цикла гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов во вторник.

Как сообщалось ранее, в конце 2018 г. структуры "Ростеха" выкупили долю (9,33%) в "Объединенной вагонной" у группы "ИСТ" Александра Несиса и его партнеров. Покупателем выступила структура корпорации - АО "Концерн "Уралвагонзавод" ("Концерн УВЗ", КУВЗ), зарегистрированная в апреле 2018 г. Генеральным директором фирмы является глава АО "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" (УВЗ) Александр Потапов.

Сделка призвана усилить компетенции УВЗ в производстве железнодорожного подвижного состава и будет соответствовать стратегии государственной корпорации, которая предполагает, что доля гражданской продукции в общем объеме производства к 2025 г. должна достигнуть 50%, заявляла госкорпорация.

"Вагоностроение является для нас одним из ключевых направлений. В 2017 г. "Уралвагонзавод" выпустил более 15 тыс. грузовых вагонов - вдвое больше, чем годом ранее. В 2018 г. мы продолжаем наращивать объемы и планируем поставить более 18 тыс. Усиление позиций "Ростеха" в этой сфере требует дополнительных компетенций со стороны других участников рынка. Этим обусловлено намерение корпорации войти в капитал ОВК", - отмечал замглавы "Ростеха" Дмитрий Леликов.

В минувшую пятницу тему прокомментировал глава госкорпорации Сергей Чемезов, заявив "Интерфаксу", что в настоящее время "Ростех" не планирует наращивать долю в "Объединенной вагонной". "Мы приобрели пакет ОВК, чтобы координировать нашу деятельность, контролировать рынок, чтобы он не "взлетал" и не "падал". Объединять два завода мы не будем. У нас маленькая доля в "Объединенной вагонной компании". Мы просто с ними работаем вместе. Пытаемся договориться, чтобы некоторые комплектующие производить на одном предприятии, чтобы удешевить их стоимость", - заявил при этом топ-менеджер журналистам.

"(Контролировать рынок - ИФ) - не наша задача, это должно делать министерство (промышленности и торговли - ИФ), но, тем не менее, когда мы сами там (в ОВК - ИФ) присутствуем, можем это делать эффективнее", - отметил Чемезов. "Сегодня рынок хороший, заказов очень много. Но (он - ИФ) нестабильный. Недавно, буквально 4-5 лет (назад - ИФ), никто ничего не заказывал. Мы добились ограничения срока службы (вагонов - ИФ) - и за счет этого вывели большое (их - ИФ) количество из эксплуатации", - пояснил он.

Ранее стало известно, что глава "Ростеха" попросил вице-премьера РФ Максима Акимова создать межведомственную рабочую группу, приоритетной задачей которой станет "выработка системных мер", которые позволили бы обеспечивать "сбалансированное и устойчивое производство грузового подвижного состава в 2019 г. и долгосрочной перспективе". "Пока решений на этот счет нет", - заявил Чемезов журналистам в пятницу. Отвечая на вопрос о том, что, как получается, "Ростех" просит поддержку впрямую, Чемезов ответил: "Может быть, и да".

Отвечая во вторник на вопрос, будут ли на КУВЗ переводиться другие активы УВЗ, помимо 9,33% ОВК, Абакумов заявил, что "на сегодняшний день таких корпоративных решений не принималось". "Концерн УВЗ" создан как управляющая компания всего холдинга. Это будет решение акционера, если такая необходимость возникнет - по переводению каких-то активов. Я об этом ничего не знаю", - сказал менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; УРАЛВАГОНЗАВОД ОБЕСПЕЧЕН Ж/Д КОЛЕСАМИ ДО КОНЦА ГОДА ПРИМЕРНО НА 85%

"Уралвагонзавод" (УВЗ) обеспечен железнодорожными колесами до конца года примерно на 85%.

"(По колесам ситуация складывается - ИФ) так же, как у всего рынка. У нас есть жесткая потребность, и мы свои (потребности - ИФ) стараемся "закрывать", насколько это возможно", - заявил "Интерфаксу" директор по НИОКР и сопровождению жизненного цикла гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов во вторник.

"(До конца 2019 г. "закрыты" контрактами - ИФ) не на 100%, процентов на 85. Основной объем - это Evgaz", - добавил он, в силу коммерческой тайны не назвав, однако, стоимости контрактации.

ТАСС; 2019.06.11; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ НА 15,5%

Число перевезенных пассажиров двухэтажными поездами АО "ФПК" (дочернее общество ОАО "РЖД") в январе-мае 2019 года увеличилось на 15,5% относительно аналогичного периода прошлого года, до 2,2 млн человек, следует из сообщения РЖД.

"Доля перевозок пассажиров двухэтажными поездами от общего объема перевозок АО "ФПК" в дальнем следовании составила 6,2%", - говорится в сообщении.

В мае 2019 года двухэтажными поездами путешествовали 518,7 тыс. человек (+28% к маю 2018 года).

В 2018 году двухэтажными поездами АО "ФПК" воспользовались более 4,5 млн пассажиров (+36,7% к 2017 году).

В настоящее время курсируют 12 пар двухэтажных поездов по девяти маршрутам: из Москвы в Санкт-Петербург, Адлер, Казань, Воронеж, Самару, Кисловодск и Ижевск, а также из Санкт-Петербурга в Адлер и из Ростова-на-Дону в Адлер.

В парке АО "ФПК" в настоящее время - 418 двухэтажных вагонов различных типов.

<https://tass.ru/ekonomika/6539801>

ТАСС; 2019.06.11; ШВЕДСКИЙ КОНЦЕРН SKF НАМЕРЕН АКТИВНО РАЗВИВАТЬ В РФ СЕТЬ СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРОВ

Шведский концерн SKF намерен активно развивать в России сеть сервисных центров для обслуживания своих подшипников: во вторник компания подписала ряд соответствующих соглашений.

"Сегодня первые "инновационные" вагоны, выпущенные 6-8 лет назад, дошли до стадии сервиса. (...) Теоретически мы могли бы делать свои центры по ремонту и восстановлению подшипников где угодно, но это крайне затратно и неэффективно. Гораздо выгоднее, учитывая масштабы и географию нашей страны, (открывать центры на базе уже работающих вагоноремонтных компаний - ИФ). Там, где мы сами не можем сделать в нужный срок, передаем это право партнеру, который будет это делать совместно с нами, и оставляем за собой контроль. Вот, мы подписали соглашения", - заявил журналистам генеральный директор SKF в России и СНГ Алексей Шулепов.

Сейчас сервисный участок компании работает на базе Тихвинского сборочного завода "Титран-Экспресс" (Ленинградская обл., входит в состав "Объединенной вагонной компании" (МОЕХ: UWGN)). Согласно представленным во вторник материалам, в 2019 г. SKF планирует открыть сервис-центры на базе депо "Вагонная ремонтная компания - 3" (ВРК-3, "дочка" ОАО "Российские железные дороги") в Кургане и Белогорске (Амурская обл.), "Трансвагонмаша" в Свободном (Амурская обл.) и на Бородинском ремонтно-механическом заводе "СУЭКа" (Красноярский край).

В 2020 г. они могут появиться в Сасово (Рязанская обл.,) и в г.Болотное (Новосибирская обл.) на мощностях ВРК-3, в Железногорске (Курская обл.) на ТКСЗ, в Стерлитамаке (Башкортостан, КМА), в Уссурийске (Приморский край, "Гарант Рейл Сервис"), а также на базе вагоноремонтного депо Грязи "Первой грузовой компании" (Липецкая обл.). В планах на 2021 г. - создание сервис-центров в Старом Осколе (Белгородская обл., КМА), на мощностях "ВРК-3" в Кушве (Свердловская обл.) и в Вихоревке (Иркутская обл.), а также в казахстанском Павлодаре ("Камкор-Вагон").

"Эта сеть центров должна покрыть текущие потребности плюс-минус небольшой рост". Все зависит от того, как будет развиваться рынок. Если наши производители - "Уралвагонзавод", "Алтайвагон" и прочие - будут наращивать производство "инновационных" вагонов, их количество на сети будет расти, их нужно будет обслуживать раз в 6-7 лет. Есть ряд предпосылок, в отношении которых мы можем гадать - (реализуются - ИФ) они или нет. Мы исходим из логики положительного сценария развития российской экономики", - отметил Шулепов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6537898>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ТРАНСОЙЛ НАМЕРЕН ЧЕРЕЗ СУД ВЗЫСКАТЬ С АНТИПИНСКОГО НПЗ ДОЛГ ПОЧТИ В 1,4 МЛРД РУБ.

ООО "Трансойл" намерено в судебном порядке взыскать с Антипинского нефтеперерабатывающего завода (АНПЗ, Тюмень) просроченную задолженность по договору транспортной экспедиции за февраль-март в размере 1,395 млрд руб., сообщил "Интерфаксу" представитель железнодорожного оператора.

Речь идет о договоре, датированном ноябрем 2017 г., в рамках которого ж/д компания предоставляет цистерны для перевозок грузов АНПЗ. По условиям договора, НПЗ обязан перечислять плату оператору не позднее 60 дней. За февраль-март у грузоотправителя образовалась просроченная задолженность по оказанным услугам, а также по компенсации расходов за агентские расчеты с ФГП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта" и выплаты соответствующего вознаграждения.

"Опираясь на условия договора, 13 мая оператор направил "Антипинскому НПЗ" претензию об оплате задолженности: за февраль примерно в 880,5 млн руб., за март - в сумме 514,66 млн руб. Претензия была получена НПЗ 17 мая, что подтверждается индивидуальным доставочным листом, однако требование об оплате задолженности до

настоящего времени заводом не удовлетворено. Таким образом, в соответствии с условиями договора "Трансойл" с 17 июня имеет основание обратиться в суд", - сказал собеседник агентства.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.13; КРЕДИТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ UTAIR ПОДУМАТЬ О ПРОДАЖЕ ВЕРТОЛЕТНОЙ КОМПАНИИ; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ОПЕРАТОР МОЖЕТ СТОИТЬ ДО 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Utair с осени прошлого года ведет с 11 банками переговоры о реструктуризации трех кредитов на 56,5 млрд руб., по ним авиакомпания допустила дефолты. Кредиторы предлагают Utair подумать о продаже ее крупнейшего актива – компании «Ютэйр – вертолетные услуги» (ЮтВУ), это крупнейший в России и один из крупных в мире вертолетных операторов. Об этом «Ведомостям» рассказали три банкира.

По данным Росавиации, вертолетный парк российских авиакомпаний составляет 2707 машин, из них 205 – в парке ЮтВУ. У ЮтВУ есть еще дочерние вертолетные компании в Перу и Словакии, вместе с ними флот компании превышает 320 вертолетов, говорится на ее сайте.

В самолетном сегменте Utair занимает 4-е место в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в январе – апреле перевезла 2,26 млн пассажиров.

Идея продажи ЮтВУ обсуждается, но требования такого кредиторы не выдвигают, это тема сложная, говорят три собеседника «Ведомостей». Во-первых, ЮтВУ – актив крупный, не имеющий аналогов и очень сложный в оценке, объясняют два банкира. По грубым оценкам, ЮтВУ может стоить от 10 млрд до 30 млрд руб., добавляют они. Хотя верхняя оценка в 20 млрд руб. представляется более реалистичной, уточняет один из собеседников.

Utair, конечно, продавать вертолетную «дочку» не хочет и главный аргумент как раз в том, что на такой крупный актив нет покупателя, продолжает банкир. Но синдикат банков предлагает хотя бы инициировать предварительные переговоры, прощупать рынок. Крупнейшие заказчики вертолетных услуг Utair – нефтегазовые компании. Контрольный пакет Utair до недавнего времени принадлежал пенсионному фонду «Сургутнефтегаза», в 2018 г. фонд был реформирован и теперь принадлежит физлицу – Валерию Ефимову. Авиационная отрасль и банкиры считают, что «Сургутнефтегаз» сохраняет влияние на Utair, но формально нефтяная компания осталась лишь кредитором перевозчика – ей он должен 6 млрд руб.

Вертолетный бизнес есть у «Газпрома» – в парке его «дочки» «Газпром авиа», по данным Росавиации, 63 вертолета.

Другой вопрос – выживет ли Utair без вертолетного бизнеса, который формирует большую часть консолидированной EBITDA компании, говорят два банкира. На погашение всего долга средств от продажи ЮтВУ не хватит и непонятно, сможет ли компания платить хоть какие-то проценты без вертолетной «дочки», объясняют они.

100% акций ЮтВУ заложены по двум синдицированным кредитам 11 банков на 39,1 млрд руб., при одобрении банков, на которых приходится 66,7% синдицированных кредитов, взыскание может быть обращено на вертолетную компанию, говорит один из банкиров. В феврале вопрос об обращении взыскания на залоги уже выносился на комитет кредиторов, но тогда банкиры проголосовали против. Еще 17,4 млрд руб. Utair должна Сбербанку, по этому кредиту действует поручительство структур «Сургутнефтегаза».

В марте Utair попросила синдикат списать 31,4 млрд руб., или 80% синдицированных кредитов. В мае авиакомпания сделала новое предложение – не списывать, а перенести погашение 31,4 млрд руб. на 35 лет. Это тоже не устраивает кредиторов, юридически такая пролонгация не отличается от списания, говорят два банкира. Кредиторы выдвигали встречное требование – поручительство по синдицированным кредитам «Сургутнефтегаза» или правительства ХМАО (второй по величине акционер Utair с пакетом 38,8%), но Utair заявила, что поручительств не будет, продолжают собеседники.

Другие непрофильные активы Utair, которые могут быть проданы, – контрольный пакет аэропорта «Сургут» и оператор по обслуживанию авиакомпаний во «Внуково» «Ю-ти-

джи». Продажа последнего может принести около 1 млрд руб., аэропорта – 2–3 млрд, возможно больше, но аэропорт Utair тоже не хочет продавать, говорят два банкира.

Представитель Utair на запрос не ответила. «Компания должна гасить долг, используя для этого все возможности, продажа активов, безусловно, один из инструментов. Желательно, чтобы Utair, сохранив бизнес, рассчиталась с кредиторами или снизила долг до управляемых размеров», – сказал представитель банка «Траст», крупнейшего участника синдиката.

«Вертолетные услуги – более ликвидный бизнес группы Utair по сравнению с пассажирскими перевозками. Продажа вертолетной компании не решила бы проблем перевозчика, а только отсрочила существующие финансовые и социальные риски. При этом сами риски существенно бы выросли», – считает ведущий научный сотрудник Высшей школы экономики Федор Борисов.

Представитель Сбербанка от комментариев отказался, представители «России», МКБ, «Юникредит банка», Связь-банка, МТС-банка, Сургутнефтегазбанка, «Уралсиба», банка «Русь» и Нико-банка на запросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/12/804065-kreditori-predlagayut>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.13; РОССИЙСКИМ ВЕРТОЛЕТАМ ОБЛЕГЧАЮТ ВЗЛЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ХОЧЕТ СНИЗИТЬ ПОШЛИНЫ НА ЗАПАДНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Белый дом пытается снизить конечную стоимость российских гражданских вертолетов «Ансат» и Ка-226Т, на которых используются западные двигатели производства Pratt & Whitney и Safran. Правительство предложило обнулить таможенные пошлины при ввозе иностранных вертолетных двигателей на территорию Евразийского экономического союза. Создать их российские аналоги удастся не ранее чем через шесть лет.

Правительство РФ предложило членам Евразийского экономического союза на три года обнулить ввозные таможенные пошлины на вертолетные двигатели мощностью 3–20 кВт, 400–1300 кВт и 8000–8800 кВт, импортируемые на территорию Евразийского экономического союза. По окончании трехлетнего периода импортная пошлина на моторы указанного диапазона до 1300 кВт составит 7,5%, на силовые установки мощнее 8000 кВт — 10%. Инициатива направлена на «снижение затрат на закупку авиационных двигателей и турбин и повышение конкурентоспособности российской авиатехники».

В «Вертолетах России», «Ростехе» и Минпромторге не раскрыли, для каких вертолетов предназначены двигатели с данными характеристиками.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов отмечает, что под указанные параметры подходят силовые установки для легких многоцелевых вертолетов «Ансат» и Ка-226Т. Так, «Ансат» оснащен двумя двигателями PW207K мощностью по 630 л. с. (463 кВт) производства Pratt & Whitney Canada. Сейчас крупнейший эксплуатант «Ансатов» — «Русские вертолетные системы», использующие машины с медицинским модулем для эвакуации в регионах РФ. В парке компании 13 машин, до конца года компания получит еще два «Ансата». Впрочем, в ближайшие годы крупнейшим эксплуатантом станет Национальная служба санитарной авиации (НССА) — совместный проект «Ростеха» и петербургской «Хели-Драйв». НССА заказала у «Вертолетов России» 104 «Ансата» с медицинским модулем до 2021 года, первые четыре поступили в феврале. Таким образом, только в рамках данного контракта в Россию в ближайшие три года будут ввезены 200 канадских двигателей. В начале 2019 года «Известия» со ссылкой на источники сообщали о планах Минобороны заказать несколько вертолетов «Ансат» в медицинской комплектации. Вертолеты также поставляются заказчикам из Китая, в 2018 году заключены предварительные соглашения на поставку машин в Таиланд, Вьетнам, Малайзию и Камбоджу.

Вертолет Ка-226Т с 2015 года поставляется МЧС и Росгвардии. По контракту с Минобороны Индии «Вертолеты России» должны поставить 200 вертолетов Ка-226Т, 160 из которых будут локализованы в Индии. Оставшиеся 40 вертолетов будут произведены на заводах в Камертау (Башкирия) и Улан-Удэ (Бурятия). Машины оснащаются двумя двигателями Arrius 2G1 французской Safran мощностью по 580 л. с. (426,6 кВт).

В госкорпорации «Ростех» говорят, что заинтересованы в поддержке и развитии российских производителей авиатехники и комплектующих. «Входящий в Объединенную двигателестроительную корпорацию "ОДК-Климов" уже ведет работы по созданию линейки отечественных двигателей мощностью от 400 до 1800 л. с.»,— сказали в «Ростехе».

«Ансаты» улетают в Азию

Объединенная двигателестроительная корпорация начала разработку двигателя ВК-800В для легких многоцелевых вертолетов в 2000-х годах. Его стендовые испытания начались в 2008 году, об их итогах ничего не известно. В 2018 году в СМИ появлялась информация о работе над созданием аналога этой силовой установки сразу тремя предприятиями: холдингом «Технодинамика» («Ростех»), НПП «Аэросила» и Уральским заводом гражданской авиации. О ходе работ и сроках вывода новой силовой установки в серию ни в Минпромторге, ни в «Ростехе» не говорят.

Владимир Карнозов отмечает, что обнуление ввозных импортных пошлин выглядит логичным шагом, который позволит снизить цену на вертолеты и поднять их конкурентоспособность на международном рынке. По его словам, горизонт импортозамещения по этим двигателям сегодня не определен.

<https://www.kommersant.ru/doc/3999047>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ЮТЭЙР ДОЛЖНА ГАСИТЬ ДОЛГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВСЕХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, ВКЛЮЧАЯ ПРОДАЖУ АКТИВОВ - ГЛАВА ТРАСТА

Авиакомпания "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR) должна гасить долг перед кредиторами, используя для этого все возможности, включая продажу активов, заявил в интервью "Интерфаксу" в рамках Петербургского международного экономического форума президент - предправления банка "Траст" Александр Соколов.

"Компания должна гасить долг, используя для этого все возможности. Продажа части активов, безусловно, один из инструментов", - сказал Соколов.

При этом отвечая на вопрос, какие именно активы могут быть проданы - только непрофильные, в числе которых аэропорты Сургута и Ноябрьска и хендлинговая компания UTG, или, например, такие как "ЮТэйр-Вертолетные услуги" тоже - глава "Траста" заявил: "Почему нет? Мы обсуждаем весь спектр возможностей. Не имеет смысла концентрироваться на чем-то одном. В конечном итоге мы совместно решаем две задачи. Первая - чтобы компания рассчиталась с кредиторами или снизила свою долговую нагрузку до нормальных, управляемых значений. Вторая - желательно, чтобы бизнес при этом сохранился".

Комментируя варианты реструктуризации синдицированных кредитов, которые предлагала "ЮТэйр", начиная от списания 80% долга до его пролонгации на 35 лет на льготных условиях, Соколов сообщил, что ни один из этих вариантов пока не устроил банк. "Будем договариваться дальше", - добавил он.

По его словам, сам "Траст" также предложил варианты решения проблемы, однако "пока позиции сблизить не получилось". Что именно предлагает банк, Соколов не уточнил, отметив, что речь идет не только о реструктуризации задолженности.

Соколов также сообщил, что "Траст", как и планировал, номинировал в набсовет "ЮТэйр" главу блока реструктуризации банка Дмитрия Шавеля. Его кандидатуру рассмотрит собрание акционеров перевозчика.

"ЮТэйр" в настоящее время испытывает финансовые трудности. Общий долг компании перед кредиторами составляет 75,8 млрд руб. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие - "Траст", "Россия", Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из кредитов в декабре 2018 года "ЮТэйр" допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. Дефолт также был допущен по отдельному кредиту Сбербанку - на 17,4 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП ТОМСКОГО АЭРОПОРТА БОГАШЕВО ЗА 2,8 МЛРД РУБ.

Росавиация объявила конкурс с ограниченным участием на реконструкцию аэропортового комплекса "Богашево" (Томск) - взлетно-посадочной полосы (ВПП), следует из данных системы "СПАРК-Маркетинг".

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 2,81 млрд рублей.

Заявки принимаются до 3 июля, они будут рассмотрены 4 июля. Рассмотрение заявок второго этапа запланировано на 11 июля.

Согласно условиям контракта, работы необходимо выполнить до 1 ноября 2022 года.

Как сообщалось, в 2019 году предполагается начать реконструкцию ВПП: оснастить новым искусственным покрытием и водосточно-дренажной системой, построить очистные сооружения, аварийную поисково-спасательную станцию и периметровое ограждение аэропорта с техническими средствами охраны. Запланирован и ряд других работ.

Гендиректор ООО "Аэропорт Томск" (эксплуатирует аэропорт) Роман Фроленко сообщал, что целиком аэропорт на продолжительное время в ходе реконструкции закрывать не предполагается. Однако график его работы будет изменен примерно на три месяца. "Мы будем "ужимать" график для проведения работ: за 6 часов все рейсы обслужили, потом остаток дня и еще сутки будем закрыты, потом снова за 6 часов обслужили, снова закрылись на полтора дня", - пояснил Фроленко.

Аэропорт имеет одну асфальтобетонную ВПП класса "В" размерами 2,5 тыс. м на 50 м.

Совладельцами ООО "Аэропорт Томск" являются ООО "Новпорт Холдинг" (74,92%) и Фонд госимущества Томской области (25,08%).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; НОВАПОРТ ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ПОД СЫКТЫВКАРОМ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ

Холдинг "Новпорт", принадлежащий на паритетных началах AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital, планирует вложить в реконструкцию аэропорта "Соколовка" под Сыктывкаром (республика Коми) более 8 млрд рублей, сообщает пресс-служба администрации региона.

По информации пресс-службы, в апреле 2019 года специалисты НИИ ГА "Аэропроект" по заказу ООО "Новпорт Холдинг" провели работы по обследованию состояния аэродромных покрытий, зданий и прочих сооружений аэропорта. "С учетом полученной информации "Новпорт Холдинг" представил инвестиционную программу и технико-экономическое обоснование проекта по развитию сыктывкарского аэропорта "Соколовка", - говорится в сообщении.

Программа капитальных затрат на развитие терминальной инфраструктуры предполагается в период 2021-2024 годов и ориентировочно составит более 8 млрд рублей.

Кроме того, решается вопрос определения стоимости восстановления железнодорожной ветки Сыктывкар-Соколовка, автомобильных подъездных дорог, развязок, а также инженерной инфраструктуры, расходы должна взять на себя Республика Коми.

Ранее сообщалось, что в феврале 2019 года в рамках встречи главы Коми Сергея Гапликова и председателя совета директоров "Новпорта" Романа Троценко было подписано соглашение о намерениях по реализации проекта. Объем инвестиций в реконструкцию и достройку объекта оценивался в 5 млрд рублей.

Строительство аэропорта "Соколовка" началось в 1982 году, но в конце 1990-х финансирование работ прекратилось, тогда готовность объекта достигала 80%. Недостроенный аэропорт, практически все возведенные объекты которого уже пришли в негодность, находится в федеральной собственности.

В "Новпорт" входят аэропорты в Новосибирске ("Толмачево"), Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске ("Баландино"), Волгограде ("Гумрак"), Перми,

Тюмени ("Рошино"), Мурманске, Минеральных Водах, Улан-Удэ, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде ("Храброво").

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; САМАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ВЫСТУПАЕТ ЗА ИНТЕГРАЦИЮ АВИАЗАВОДА "АВИАКОР" С ОАК

Интеграция ОАО "Авиакор" - авиационный завод" с ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (МОЕХ: UNAC) (ОАК) придала бы новый импульс развитию предприятия, считает губернатор Самарской области Дмитрий Азаров.

"По моему мнению, для самого предприятия было бы крайне важным стать участником ОАК. Это, конечно, дало бы "Авиакору" новый импульс развития. Рабочая группа по рассмотрению этой возможности была создана, но работа приостановилась, поскольку у ОАК был этап трансформации. Но я надеюсь, что мы вернемся к этому вопросу вместе с собственником, будет возобновлена работа этой группы", - сказал Азаров в интервью агентству "Интерфакс-Поволжье".

Губернатор подчеркнул, что заводу нужны новые проекты. "Сейчас предприятие выполняет работы по заказу министерства обороны. Во-первых, это достаточно небольшой сегмент, а во-вторых, это когда-то закончится. Нужны новые проекты, новые машины, чтобы предприятие развивалось", - сказал Азаров.

При этом он отметил, что "это очень непростой, многовекторный процесс, который во многом будет определяться собственником предприятия".

"Я очень аккуратно говорю - не про форму этой интеграции, а именно про саму интеграцию. На мой взгляд, будущее динамичное развитие авиазавода возможно только с ее учетом", - сказал губернатор.

В ОАК воздержались от комментариев относительно интеграции в холдинг "Авиакора".

"Авиакор" - единственный авиастроительный актив "Русских машин", ранее специализировался на производстве самолетов семейств Ту-154 и Ан-140. В отчете за 2017 год "Авиакор" сообщил, что программа строительства самолетов Ан-140 завершена из-за политической ситуации на Украине, а Ту-154 выводится из коммерческой эксплуатации. В настоящее время авиазавод является единственным предприятием, выполняющим ремонт Ту-154.

По итогам 2018 года предприятие получило 695 млн рублей чистой прибыли против убытка в 2017 году. В 2016 и 2015 годах предприятие также работало убыточно.

В ноябре 2018 года от имени губернатора Самарской области было направлено письмо в адрес правительства РФ о предоставлении предприятию субсидии. Правительство РФ подтвердило возможность предоставления субсидии.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; "АЭРОФЛОТ" ДОГОВОРИЛСЯ С VIETNAM AIRLINES О СОВМЕСТНЫХ РЕЙСАХ

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) и Vietnam Airlines заключили соглашение о совместной эксплуатации внутренних и международных рейсов во Вьетнаме и России.

Код-шеринг распространяется на рейсы "Аэрофлота" по следующим маршрутам: Москва - Ханой/Хошимин, Москва - Санкт-Петербург, Уфа и Краснодар; а также на рейсы Vietnam Airlines по маршрутам Ханой - Москва, Ханой - Хошимин, Фукуок, Нячанг и Хошимин - Фукуок, Нячанг.

"Соглашению о код-шеринге предшествовало подписание меморандума в 2018 г. и объявление Vietnam Airlines о переводе всех своих рейсов в аэропорт "Шереметьево" в июле 2019 г. Принятию решения о смене аэропорта базирования способствовали благоприятные условия для трансферных пассажиров, оперативность и качество сервиса в самом быстрорастущем аэропорту России, а также его статус главного хаба авиакомпаний-членов альянса SkyTeam", - отмечает "Аэрофлот".

Vietnam Airlines выполняет три прямых рейса в неделю по маршруту Москва-Ханой, "Аэрофлот" - девять рейсов в неделю между Москвой и Вьетнамом, включая ежедневные полеты в Ханой и рейс в Хошимин дважды в неделю.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-i-Vietnam-Airlines-dogovorilis-o-sovmestnoi-ekspluatatsii-reisov-2019-06-11/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ ГРУЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ TURKISH CARGO

Московский аэропорт "Шереметьево" с 12 июня начинает обслуживать рейсы грузовой авиакомпании Turkish Cargo из Стамбула, говорится в сообщении аэропорта.

Полеты будут выполняться еженедельно на грузовых Airbus A330 Freighter. Обработкой грузов будет заниматься специализированная "дочка" "Шереметьево" - "Москва-Карго".

"Авиакомпания Turkish Cargo предоставляет российским грузоотправителям широкие возможности для транспортировки грузов из "Шереметьево" в страны Европы, Африки, Латинской Америки, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и США", - отмечается в сообщении.

"Москва Карго" способен обрабатывать до 380 тыс. тонн грузов ежегодно. Сейчас его основные клиенты - российские "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) и AirBridgeCargo. В 2018 году комплекс обработал более 340 тыс. тонн грузов и почты, что на 5% больше, чем в 2017 году. В 2022 году планируется запуск второй очереди, это, как отмечает "Шереметьево", увеличит пропускную способность до 740 тыс. тонн грузов в год.

ТАСС; 2019.06.11; ЗАГРУЗКА ПУЛКОВО ВО ВРЕМЯ ПМЭФ-2019 УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 9%

Пассажиропоток Пулково в период проведения Петербургского экономического форума с 4 по 8 июня вырос на 9%, до 3222 рейсов по сравнению с данными ПМЭФ-2018.

"В преддверии и в дни проведения Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) 2019, с 4 по 8 июня, аэропорт Пулково обслужил 3222 рейса на прилет и вылет. Более четверти из них 912 взлетно-посадочных операций пришлось на воздушные суда деловой авиации. Это на 9% больше, чем в период ПМЭФ 2018", - сообщает Росавиация.

Пик нагрузки в 704 рейса в день пришелся на 8 июня. Из них - 252 взлетно-посадочных операций бизнес джетов.

"В период проведения ПМЭФ все службы аэропорта Пулково работали в усиленном режиме. На площадке форума работали стойки регистрации на рейсы из Пулково. Участники могли прямо в "Экспофоруме" зарегистрироваться на вылет, получить посадочный талон и оформить багажные бирки", - говорится в сообщении.

Аэропорт Пулково занимает четвертое место по объему пассажиропотока в России. В январе - апреле 2019 года аэропорт Санкт-Петербурга обслужил 5,1 млн человек, что на 13,7% превышает результат за аналогичный период 2018 года.

Петербургский международный экономический форум прошел с 6 по 8 июня. Мероприятия форума были объединены девизом "Формируя повестку устойчивого развития". Организатор - фонд "Росконгресс". ТАСС - информационный партнер, официальное фотохост-агентство и оператор зоны презентаций ПМЭФ при поддержке консалтинговой компании EY и Консультативного совета по иностранным инвестициям в России.

<https://tass.ru/ekonomika/6537822>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.11; В ПОДМОСКОВЬЕ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ ЭКСТРЕННОЙ СКОРОЙ ПОМОЩИ

В Московской области заступили на дежурство вертолеты экстренной скорой помощи. Новый транспорт оснащен необходимым реанимационным оборудованием. Максимальное время ожидания вызова в области составит 45 минут. Об этом сообщил телеканал "360".

Вертолет будет перевозить больных. В какой бы точке Московской области ни находился человек, его заберут и доставят к врачам. При критическом состоянии медики проведут реанимационные мероприятия прямо на борту. Для этого в вертолете есть дефибриллятор,

аппарат искусственной вентиляции легких и другое экстренное оборудование. Медицинская бригада состоит из фельдшера и врача.

По словам анестезиолога-реаниматолога Алексея Демченко, вертолет фактически является реанимационной палатой в воздухе, которая оснащена всем необходимым медицинским оборудованием, в том числе для реанимационных действий. Решение о вызове вертолета принимает медбригада на земле. Пациенты ничего не должны за это платить – расходы на транспортировку берет на себя государство.

"При поступлении заявки мы ее обрабатываем, экипаж и медперсонал идут на борт и в кратчайшие сроки выполняют задачи по Московской области", – отметил старший диспетчер Борис Гринчак.

<https://ria.ru/20190611/1555498696.html>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.06.13; ШОСОВАЯ ЗАМОРОЗКА: НА САММИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ НЕ ПОДНИМУТ ВОПРОС ЕЕ РАСШИРЕНИЯ; АКЦЕНТ НА МЕРОПРИЯТИИ В БИШКЕКЕ РЕШЕНО СДЕЛАТЬ НА ЭКОНОМИКЕ

На саммите лидеров стран — членов Шанхайской организации сотрудничества, который пройдет 13–14 июня в столице Киргизии, акцент решено сделать на экономической составляющей, дал понять «Известиям» генсек организации Владимир Норов. Это заметно и по предложениям на афганском направлении: Россия выдвинет в Бишкеке несколько конкретных инфраструктурных и энергетических проектов, которые планируется развивать в Афганистане под эгидой ШОС, рассказал «Известиям» один из российских участников встречи. В общем по итогам саммита лидеры стран — членов организации, как ожидается, одобряют свыше двух десятков документов. Тему расширения ШОС на нынешней встрече решено не затрагивать.

Цветы навстречу

Помимо хозяина нынешнего мероприятия президента Киргизии Сооронбая Жээнбекова в Бишкеке одновременно окажутся лидеры сразу 11 стран: главы государств и правительств стран — членов шанхайской «восьмерки», а также президенты Афганистана, Белоруссии, Ирана и Монголии — государств, которые имеют статус наблюдателей при ШОС. Разумеется, Бишкек готовился к приему такого высокопоставленного иностранного десанта с соответствующим размахом.

Как рассказали «Известиям» в пресс-службе мэрии киргизской столицы, к саммиту город заметно озеленили, высадив на центральных улицах и в парках несколько тысяч саженцев и свыше 130 тыс. цветов. В первую очередь по маршруту следования делегаций: проспектам Манаса, Чуй и Жибек-Жолу. Кроме того, власти Бишкека реконструировали целый ряд улиц: поменяли бордюры, отремонтировали дорожное покрытие, а также провели работы по контурной подсветке 135 зданий в ночное время. Наконец, при въезде в город обновили надпись «Бишкек» и установили эмблему Шанхайской организации сотрудничества.

Подтянуть экономику

Как рассказал «Известиям» генеральный секретарь ШОС Владимир Норов, за 18 лет существования организации представители стран, которые в нее входят, приняли порядка 1400 документов. При этом 46% из них касались сотрудничества в сфере безопасности.

— Региональная антитеррористическая структура ШОС, которая координирует деятельность наших правоохранительных органов в борьбе с терроризмом, экстремизмом и сепаратизмом, играет существенную роль в обеспечении безопасности в регионе. Но в то же время, об этом говорят и главы государств, сложился определенный дисбаланс, — признал господин Норов в беседе с «Известиями». — Сегодня во главу угла ставится укрепление многостороннего экономического сотрудничества, где число принятых документов пока недостаточно, всего 7%.

Даже на афганском направлении акцент в этом году будет сделан именно на экономике. На одобрение лидерам стран — членов организации будет впервые предложен проект «дорожной карты» по линии ШОС–Афганистан. Как рассказал «Известиям» один из высокопоставленных российских дипломатов, в нем наряду с традиционными

направлениями сотрудничества — пресечением незаконного оборота наркотиков, обеспечением безопасности границ и борьбой с терроризмом — будут отражены также конкретные инфраструктурные и энергетические проекты, которые можно будет развивать в Афганистане под эгидой ШОС.

— Мы все оказываем Афганистану помощь по двусторонним соглашениям. Но идея России — посмотреть, что мы можем сделать в общем формате, причем необязательно, чтобы в каком-то проекте участвовали все до единого государства ШОС, — сообщил дипломат «Известиям». Пока таких энергетических и инфраструктурных проектов, которые мы могли бы сообща восстановить или перезапустить заново, порядка 8–9. Но другие страны тоже готовы что-то предложить.

Загрузить дороги

Еще одно направление работы ШОС — дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры. В 2017 году вступило в силу соглашение правительств стран — членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Кстати, как заметил один из собеседников «Известий», практически все участники заинтересованы в том, чтобы подключить к нему Афганистан, что позволит использовать территорию страны для транзита товаров.

Впрочем, пока развитие кооперации в транспортной сфере пробуксовывает и среди уже подписавшихся под соглашением стран.

— На пространстве ШОС 13 млн км автодорог, это 20% всех автомагистралей в мире. Также там проложено 244 тыс. км железных дорог. Но сказать, что сотрудничество в данной сфере у нас на высоте, мы не можем, — отметил Владимир Норов. — По железным дорогам пространства ШОС транспортируется лишь 2–3% из мирового объема перевозимых товаров. Поэтому мы намерены повышать эффективность существующих транспортных коридоров и создавать новые.

В общей сложности на саммите 13–14 июня в Бишкеке лидерам предстоит подписать или одобрить пакет более чем из 20 документов. В это число, рассказал «Известиям» российский дипломат, войдут, в частности, план практических действий по реализации антинаркотической стратегии, документы по сотрудничеству в природоохранной сфере, в области физкультуры и спорта, межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере СМИ, а также несколько меморандумов о взаимопонимании между секретариатом ШОС и рядом международных организаций (например, со Всемирной туристской организацией и Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН).

— Прорывных документов там нет, но они все полезные и необходимые, позволяющие придать импульс практической работе на разных направлениях, — заметил собеседник издания.

Расширение — не самоцель

А вот тему расширения организации на нынешнем саммите решили не поднимать. Помимо нынешних восьми членов шанхайского клуба у ШОС есть четыре страны-наблюдателя (Афганистан, Белоруссия, Иран и Монголия) и еще шесть стран-партнеров (Азербайджан, Армения, Камбоджа, Непал, Турция и Шри-Ланка).

— Расширение — не самоцель для ШОС. Вопрос сегодня в том, чтобы повысить эффективность нашей организации с учетом вхождения в нее таких крупных стран, как Индия и Пакистан (вошли в состав ШОС в 2017 году. — «Известия»). С ними наша организация стала трансконтинентальной, ведь это почти половина населения мира, около 60% территории Евразии, — рассказал генсек организации.

По его словам, скорее целесообразно обсуждать предоставление статуса наблюдателя новым государствам. А такие «виды» в отношении ШОС имеет десяток стран.

Какого-то официального решения о моратории на расширение ШОС нет, признался «Известиям» один из российских дипломатов, но есть четкое понимание, что сначала надо полноценно встроить в работу организации Индию и Пакистан. И если ШОС не запускает процесс расширения членского состава, то и вопросы, связанные с иными статусами, по этой логике также рассматриваться не должны.

<https://iz.ru/888362/nataliia-portiakova-elnar-bainazarov/shosovaia-zamorozka-na-sammite-organizacii-ne-podnimut-vopros-ee-rasshireniia>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ЕС ОПУБЛИКОВАЛ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДРОНОВ, ОНИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ ЧЕРЕЗ ГОД

Европейский союз опубликовал правила, призванные повысить безопасность и упростить использование беспилотных летательных аппаратов в странах ЕС.

Во вторник в Европейском агентстве по авиационной безопасности (EASA) заявили, что новые правила вступят в силу с июля 2020 года, что позволит странам-членам ЕС и эксплуатантам беспилотников подготовиться к нововведениям.

При этом правила ЕС в данной сфере будут иметь приоритет над любыми существующими национальными правилами.

В документе указано, что новые беспилотники должны быть "индивидуально идентифицируемыми": это позволит властям при необходимости отслеживать каждый конкретный беспилотник. Они также позволят операторам, зарегистрированным в одной стране ЕС, управлять своими летательными аппаратами в другой стране союза.

Ранее сообщалось, что Европейская комиссия (ЕК) приняла 24 мая правила ЕС в сфере безопасного использования беспилотников.

"Правила будут применяться ко всем операторам беспилотных летательных аппаратов - как профессионалам, так и тем, кто запускает беспилотники для досуга", - отмечалось в коммюнике ЕК.

Единые союзные правила по беспилотникам необходимы в условиях ЕС, где государственные границы практически незаметны и пересекаются свободно.

С 2020 года операторы беспилотников должны регистрироваться в национальных реестрах. Государства-члены ЕС смогут сами определять "бесполетные зоны", куда с помощью системы спутникового позиционирования беспилотники не будут допущены. Это аэропорты и аэродромы, центры городов и так далее.

Эти правила заменят национальные правила государств-членов ЕС. Благодаря регистрации операторов, удаленной идентификации беспилотников и определению географических зон их нахождения все национальные органы будут иметь возможность предотвращать их неправомерное использование или незаконные действия, отмечалось в коммюнике.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ФТС ОБСУЖДАЕТ С КИТАЕМ ВЗАИМНОЕ ПРИЗНАНИЕ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ ПО ПОСТАВКАМ РЯДА ТОВАРОВ - БУЛАВИН

Федеральная таможенная служба (ФТС) России обсуждает с Китаем взаимное признание института уполномоченных экономических операторов (УЭО) при поставках ряда товаров, заявил руководитель ФТС России Владимир Булавин журналистам по итогам коллегии ведомства, на котором рассматривался вопрос функционирования и развития института УЭО.

"Несмотря на значительный объем предоставляемых преимуществ, активность бизнеса по использованию этого института пока невысока. В настоящее время статус УЭО в РФ имеет 177 организаций. Перспектива роста числа УЭО несомненно есть и в нашей стране. Одним из факторов, сдерживающих активность бизнеса по использованию данного института, является возможность отнесения к категории низкого уровня рисков любых организаций, прошедших отраслевое или автоматическое категорирование. У лиц, которые не претендуют на большое количество упрощений, сейчас нет дополнительного стимула для включения в реестр операторов", - отметил он.

"В перспективе развития системы управления рисками планируется осуществить переход от категорирования участников ВЭД к оценке товарных партий в режиме онлайн. В этом случае наличие указанного статуса будет предоставлять ощутимые преимущества для добросовестных организаций", - сообщил глава ФТС.

По его словам, дальнейшему повышению заинтересованности, в особенности для мероприятий, ориентированных на развитие экспорта, будет способствовать заключение соглашений с зарубежными странами о взаимном признании операторов.

"Первые шаги в этом направлении нами уже сделаны. 25 апреля этого года в Пекине подписан план действий между ФТС России и Главным таможенным управлением КНР

относительно взаимного признания уполномоченных экономических операторов. В настоящее время прорабатывается вопрос о подписании аналогичных документов с Южной Кореей и Турцией", - сообщил Булавин.

"Для нас проблема осложняется тем, что у нас уполномоченных экономических операторов кратно меньше чем в Китае. Поэтому, если мы пойдем на процесс признания - все на всех, то ситуация будет выглядеть не очень в нашу пользу. Поэтому, мы, наверное, пойдем по пути выделения некоторой группы товаров, определим уполномоченных экономических операторов с той стороны и с нашей стороны и сегментарно установим такие контакты", - пояснил он ход работы.

"Опыта подобной деятельности в РФ пока нет, хотя за рубежом есть уже достаточно много таких соглашений о взаимном признании УЭО. Сомнений нет, что у нас тоже будут такие соглашения. Нам надо развивать транзитный потенциал России между Азией и Европой. Нам надо развивать многосторонние контакты и проекта сопряжения пояса "Один путь" и развития Евразийского экономического союза", - сказал Булавин.

"Чтобы развивать таможенный потенциал, нам нужно подумать над существенным ускорением и упрощением таможенного оформления. Это можно сделать только на треке взаимного признания УЭО", - отметил он.

Комментируя вопрос, ведется ли аналогичные переговоры о взаимном признании УЭО с ЕС, Булавин сказал, что "есть некоторые подходы по этому направлению".

"С Финляндией и Италией, например, налажен определенный обмен информации. Несмотря на то, что ЕС своим письмом запретил госорганам иметь прямой обмен информации с правительственными органами РФ, обмен информации есть и осуществляется через неких операторов, которые определяются с той и иной стороны. Например, во взаимодействии с финскими партнерами мы используем администрации железных дорог", - сказал глава ФТС.

"Отдельные небольшие предпосылки чтобы выйти на взаимное признание УЭО у нас на сегодняшний день с ЕС имеются. Как дальше будет развиваться ситуация - время покажет. Но должен сказать, что обмен информацией, особенно по линии правоохранительной деятельности, достаточно интенсивный, то есть запросно-справочная работа ведется непрерывно", - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; ГЕРМАНСКИЙ РАЗРАБОТЧИК АЭРОТАКСИ LILIUM СОЗДАСТ СОТНИ РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ ИНЖЕНЕРОВ В ЛОНДОНЕ

Германский стартап Lilium, представивший в мае этого года прототип пятиместного автономного летающего такси, планирует создать сотни рабочих мест в сфере разработки программного обеспечения в своем новом лондонском хабе в течение следующих пяти лет.

Lilium был основан в 2015 году и к настоящему времени привлек финансирование в размере более \$100 млн. Среди инвесторов компании - Atomico, Tencent, LGT, Freigeist и Obvious Ventures.

В настоящее время в компании работает более 300 человек.

Во вторник Lilium также объявила о назначении трех новых топ-менеджеров. В частности, главным инженером по развитию назначен Люка Бенассии, бывший топ-менеджер Airbus с опытом работы в Boeing и NASA.

Созданием цифровой платформы Lilium будет заниматься Карлос Моргадо, занимавший ранее должность главного директора по технологиям в сервисе заказа и доставки еды Just Eat.

Стартап рассчитывает, что наем новых топ-менеджеров, а также инженеров, позволит компании добиться того, что ее "сервисы будут полностью действующими в ряде городов по всему миру к 2025 году".

"Мы одна из немногих компаний в нашем секторе, которая хочет не только производить аэротакси, но и использовать их на ежедневной основе", - заявил главный исполнительный директор компании Дэниел Вигэнд.

Согласно оценкам Morgan Stanley, объем рынка аэротакси к 2040 году может достичь \$1,5 трлн, причем \$851 млрд придется на долю пассажирских перевозок.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.11; UBER В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА РОСТЕ БИЗНЕСА - ГЛАВА КОМПАНИИ

Главный исполнительный директор Uber Technologies Inc. Дара Хосровшахи пообещал в ближайшие несколько лет сосредоточить внимание на росте компании, нежели ее прибыльности, пишет Bloomberg.

"Бизнес сам по себе может быть весьма прибыльным, - заявил Хосровшахи, выступая на мероприятии в Вашингтоне. - Но в ближайшие два-три-четыре года речь пойдет о росте".

"Компания имеет очень хорошую капитальную базу, чтобы продолжать инвестирование", - добавил он.

Uber, являющаяся крупнейшим в мире оператором такси, в настоящее время расширяет свою программу доставки продуктов питания, а также осваивает новые виды транспорта, включая электрические велосипеды, самокаты и вертолеты.

В ответ на вопрос, когда все автомобили Uber станут беспилотными, Хосровшахи сказал, что это займет "15 с лишним лет". Некоторые автономные сервисы могут появиться в течение ближайших пяти лет, считает он.

Uber завершила первый квартал с чистым убытком в размере \$1,012 млрд и увеличила операционный убыток в 2,2 раза, до \$1,034 млрд. При этом расходы компании подскочили на 35% и составили \$4,133 млрд, в том числе из-за повышения затрат на продажи и маркетинг на 54%.

Акции компании дорожают на 0,9% в ходе торгов во вторник. Капитализация Uber после IPO, состоявшегося 10 мая, выросла на 7,6%, до \$72,2 млрд.

ТАСС; 2019.06.11; "ЯНДЕКС" ОТКРОЕТ ОФИС ПО РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В ТЕЛЬ-АВИВЕ

"Яндекс" (МОЕХ: YNDX) расширяет направление разработки собственного беспилотного автомобиля и открывает для этого офис в Тель-Авиве, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе интернет-компании.

Также компания рассчитывает до конца 2019 года выпустить на дороги Израиля около 10 беспилотных автомобилей.

"Яндекс" начал тестирование беспилотных автомобилей в Израиле в конце декабря 2018 года. На начальных этапах тестирования в автомобиле должен был находиться инженер из лаборатории университета Технион, он должен был дать заключение о безопасности тестирования беспилотников на дорогах общего пользования с водителем за рулем.

"Теперь автомобили "Яндекса" могут ездить в беспилотном режиме со своими инженерами. Таким образом, компания сможет выпускать больше машин на дороги общего пользования", - отметили в "Яндексе".

В настоящее время компания запустила наем сотрудников для израильского подразделения, команда будет расширяться по мере увеличения парка беспилотных автомобилей в Израиле и территории тестов.

Для обслуживания 10 беспилотников "Яндексу" потребует до 30 разработчиков и QA-инженеров (специалисты по контролю за реализацией этапов разработки и правильностью работы продукта - ИФ) до 30 человек.

"Яндекс" разрабатывает беспилотные машины с декабря 2016 года, используя собственные наработки в области машинного обучения, компьютерного зрения и навигации. Работа шла на уровне штаб-квартиры в Москве. Количество сотрудников, которые задействованы в разработке беспилотников, а также инвестиции в направление в компании не раскрывают.

Беспилотные такси "Яндекса" осуществляют поездки в "Сколково", "Иннополисе". В конце 2018 года интернет-компания получила лицензию на испытания беспилотного транспорта в Израиле, в январе 2019 года - на эксплуатацию автомобиля в Неваде.

В марте "Яндекс" также оговорился о сотрудничестве в области разработки беспилотных автомобилей с "дочкой" южнокорейского концерна Hyundai Motor Group - Hyundai Mobis.