



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.17; В ТАМАНИ ШВАРТУЮТ ИНВЕСТИТОРОВ; ОБНОВЛЕННАЯ МОДЕЛЬ ПОРТА БУДЕТ ГОТОВА К КОНЦУ ИЮНЯ	4
ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОСЕНЬЮ ОЖИДАЕТ ВЫХОДА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО СУХОГРУЗНОМУ РАЙОНУ ТАМАНИ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; НМТП СОХРАНЯЕТ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ ПОРТА ТАМАНЬ, ЖДЁТ РЕШЕНИЯ ПО УСЛОВИЯМ КОНЦЕССИИ	5
ТАСС; 2019.06.17; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО ИНОСТРАННЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ	7
ТАСС; 2019.06.14; КАБМИН ПРИНЯЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О РАЗВИТИИ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА	7
ГТРК КАРЕЛИЯ; 2019.06.14; ДЕПУТАТЫ ПОДГОТОВИЛИ ОБРАЩЕНИЕ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ МИНИСТРУ ПО ПОВОДУ КАРЕЛЬСКОГО ЩЕБНЯ	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.06.17; АВТОМАГИСТРАЛИ ПОШЛИ НА РАЗГОН; РАЗРАБОТАН НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ МОЖНО ДВИГАТЬСЯ СО СКОРОСТЬЮ 130 КМ/Ч	8
ГУДОК; НАДЕЖДА ПРОСКУРА; 2019.06.17; МИНТРАНС ОХЛАДИЛ ПРОДУКТЫ ТАСС; 2019.06.14; МИНТРАНС ПРОВЕРЯЕТ, НА КАКИХ ДОРОГАХ МОЖНО ПОДНЯТЬ ЛИМИТ СКОРОСТИ ДО 110 КМ/Ч	10
ТАСС; 2019.06.14; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ УЧЕСТЬ ОПЫТ ЕВРОПЫ ПРИ ПОВЫШЕНИИ СКОРОСТИ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч	11
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; В РОССИИ МАЛО ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ МОЖНО ЕЗДИТЬ СО СКОРОСТЬЮ 130 КМ/Ч - "СИНИЕ ВЕДЕРКИ"	11
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; В ФАР ПОДДЕРЖИВАЮТ ИДЕЮ УВЕЛИЧЕНИЯ ДО 130 КМ/Ч РАЗРЕШЕННОЙ СКОРОСТИ НА НЕКОТОРЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ	12
РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ДОРОГАХ МОЖНО ПОВЫСИТЬ ДО 160 КМ/Ч, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ	12
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 14.06.2019 20:17; СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ МОГУТ ПОВЫСИТЬ	13
ВЕСТИ ФМ, 14.06.2019 13:18; ЮРИЙ СВЕШНИКОВ; "ВОДИТЕЛЬ САМ ВЫБИРАЕТ СКОРОСТЬ - И ОТВЕЧАЕТ ТОЖЕ САМ"	14
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.06.14; В САМОЛЕТАХ И ПОЕЗДАХ ПАССАЖИРАМ РАССКАЖУТ О СОЮЗНОМ ГОСУДАРСТВЕ РОССИИ И БЕЛОРУССИИ	14
ГТРК МОРДОВИЯ; ДМИТРИЙ БОЖЕДАРОВ; 2019.06.14; РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ ОБСУДИЛИ В МОСКВЕ	15
ПРАЙМ; 2019.06.14; АКЦИОНЕРЫ НМТП СМЕНИЛИ ДВУХ ЧЛЕНОВ В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; НМТП В РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ СТРАТЕГИИ НЕ РАССМАТРИВАЕТ ВЫДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА	16
ПРАЙМ; 2019.06.14; ДНОУГЛУБИТЕЛЬНАЯ НАЦКОМПАНИЯ ДОЛЖНА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА МИРОВОЙ РЫНОК - РОСМОРРЕЧФЛОТ	16
ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ, ЧТО ПОРТОВЫЙ ИНВЕСТИСБОР НАЧНУТ ВЗИМАТЬ В 2019 Г, А ТРАТИТЬ В 2020 Г	17

ПРАЙМ; 2019.06.14; СТРУКТУРЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА В 2019 Г ПОЛУЧАТ 13 СУДОВ - ЦВЕТКОВ.....	17
ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РОСТ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ ПРОДОЛЖИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА.....	18
ТАСС; 2019.06.14; УТВЕРЖДЕН МАРШРУТ АВТОДОРОГИ МОСКВА - КАЗАНЬ	18
ПРАЙМ; 2019.06.14; ПРОЕКТ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ИМЕЕТ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РИСКИ ИЗ-ЗА ПОТЕПЛЕНИЯ - ГПБ.....	18
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.06.14; ТРАССА "СКАНДИНАВИЯ" ДО ОБХОДА ВЫБОРГА В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СТАНЕТ ШЕСТИПОЛОСНОЙ К 2025 ГОДУ	19
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; ТАТЬЯНА ИВАНОВА; 2019.06.14; ПОРТЫ ТАМАНИ СТАНУТ ДОСТУПНЕЕ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ СОСТАВОВ	19
ИА REGNUM; 2019.06.14; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ОБНАДЕЖИЛ АРКТИКУ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ	20
РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ	21
RNS; 2019.06.14; СМИ СООБЩИЛИ О ЖЕЛАНИИ BOEING СОКРАТИТЬ ФИЗИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ НОВЫХ САМОЛЕТОВ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; AIRBUS МОЖЕТ ОСНАСТИТЬ ГИБРИДНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ НОВУЮ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА — СМИ.....	22
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.17; ПАМЯТКА АБИТУРИЕНТУ	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.06.17; МЕДВЕДЕВ ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ МИНИСТЕРСТВАМ ПО НАЦПРОЕКТАМ	26
ТАСС; 2019.06.14; ЛЕВИТИН: ПО ИТОГАМ ЧМ-2018 ПО ФУТБОЛУ БУДУТ НАГРАЖДЕНЫ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК	27
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; МОСТОТРЕСТ ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА СОДЕРЖАНИЕ КРЫМСКОГО МОСТА НА 881 МЛН РУБ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ШТОРМЫ НЕ ПОМЕШАЛИ СТРОЙКЕ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ КРЫМСКОГО МОСТА.....	28
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.17; ПОДГОТОВКА ТРИЛЛИОННОГО БЮДЖЕТА; ФНС ПРОВЕЛА ВЫЕЗДНУЮ КОЛЛЕГИЮ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ	28
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2019.06.17; КИТАЙСКИЙ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ ГИГАНТ МОЖЕТ КУПИТЬ ДОЛЮ В ЗЕРНОВОМ ТЕРМИНАЛЕ; СОFCO ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С «ДЕЛОПОРТС» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА.....	29
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.17; ВСЕ СВОЕ ВОЖУ С СОБОЙ: РОССИЯНЕ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ЖИЛЬЕМ НА КОЛЕСАХ; АВТОТУРИЗМУ СПОСОБСТВУЕТ УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ И НОВЫЕ КЕМПИНГИ, ПОСТРОЕННЫЕ К ЧМ-2018	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; МИНФИН ПРОВЕРИТ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ СТРАХОВЩИКИ ОТКАЗЫВАЮТСЯ СТРАХОВАТЬ ГРУЗЫ И АВТОПЕРЕВОЗКИ В ДАГЕСТАН	30
RNS; 2019.06.14; РОССТАТ СООБЩИЛ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПРОТЯЖЕННОСТИ ДОРОГ В РОССИИ	31
ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2019.06.17; РАЗВЯЗКА С ПРОДОЛЖЕНИЕМ	31
ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2019.06.17; НЕ ПО ДОРОГАМ, ТАК ПО РЕЛЬСАМ; ВМЕСТО ИНВЕСТОРА ПО СХЕМЕ ГЧП ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАМВАЯ В КУДРОВО ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ ГУП "ГОРЭЛЕКТРОТРАНС" 34	
РИА НОВОСТИ; 2019.06.16; СОБСТВЕННИКИ ГАЗОЗАПРАВКИ СИМФЕРОПОЛЯ ОПАСАЮТСЯ ВОЗМОЖНОЙ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В КОСТРОМЕ ВНЕСЛИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНУЮ СХЕМУ	37

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; ПУТИН ЗАЯВИЛ ОБ ОСОБОМ ЗНАЧЕНИИ ПЛАНОВ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	38
РБК; 2019.06.14; РЖД НАЧНУТ ОТМЕЧАТЬ АКЦИОННЫЕ ЦЕНЫ БИЛЕТОВ НА САЙТЕ И В ПРИЛОЖЕНИИ	38
ИА REGNUM; АННА ГОРНОВА; 2019.06.14; СУДОХОДСТВУ ПРОРОЧАТ "ЦИФРУ": ЕСТЬ ЛИ ДЛЯ СУДОХОДСТВА РЕАЛЬНЫЕ СУДА?	38
ТАСС; 2019.06.17; СО ДНА ВОДОЕМОВ В РОССИИ ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПОДНЯЛИ ОКОЛО 2 ТЫС. СУДОВ.....	40
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.17; МАК РАСКАЗАЛ ОБ ОШИБКАХ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SSJ100; ПРИ ЭТОМ АНАЛИЗА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА В РАССЛЕДОВАНИИ НЕТ	41
ВЕДОМОСТИ; 2019.06.15; ЛЕТЧИКИ-ИСПЫТАТЕЛИ ВОССОЗДАДУТ ЗАХОД НА ПОСАДКУ РАЗБИВШЕГОСЯ SSJ100	43
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2019.06.15; ЧТО УБИЛО ПАССАЖИРОВ "СУПЕРДЖЕТА"; МАК РАСКРЫЛ СТРАШНЫЕ ДЕТАЛИ КАТАСТРОФЫ 5 МАЯ В "ШЕРЕМЕТЬЕВО".....	43
RNS; 2019.06.14; МАНТУРОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ МАК О КАТАСТРОФЕ SUPERJET	45
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.06.14; ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОТЧЕТ МАК ПО КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ	46
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.17; РОССИЯ ВПЕРВЫЕ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ ПРЕДСТАВИТ ТЕХНИКУ НА АВИАСАЛОНЕ В ЛЕ-БУРЖЕ; ВО ФРАНЦИИ ПОКАЖУТ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ-АМФИБИЯ И ГРАЖДАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ.....	46
РИА НОВОСТИ; ; 2019.06.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПРОЕКТ О РАЗВИТИИ АВИАПАРКА ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ	48
ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ИЗМЕНИЛО СПИСОК АЭРОПОРТОВЫХ УСЛУГ С НУЛЕВЫМ НДС ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ.....	48
ТАСС; 2019.06.16; БОЛЕЕ 20 НОВЫХ РЕЙСОВ ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И ГОРОДАМИ КИТАЯ С КОНЦА ИЮНЯ.....	48
ТАСС; 2019.06.14; СБЕРБАНК ПРЕДОСТАВИТ АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО 11 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.06.17; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРЫЛАСЬ ИЗ-ЗА ШТОРМОВОЙ ПОГОДЫ В МОРЕ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.06.17; ПРОКУРАТУРА ОШТРАФОВАЛА "S7 AIRLINES" ЗА ЖАРУ В САЛОНЕ РЕЙСА НОВОСИБИРСК-ЕКАТЕРИНБУРГ, КОТОРЫМ ЛЕТЕЛА ГРУППА "ЧАЙФ"	49
РИА НОВОСТИ; 2019.06.15; "АЭРОФЛОТ" ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНЦИДЕНТ С ДЕБОШИРОМ НА РЕЙСЕ БАРСЕЛОНА-МОСКВА.....	50
РИА НОВОСТИ; 2019.06.16; АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ОПРОБЕРГ ДАННЫЕ О СБОЕ В РАБОТЕ СИСТЕМЫ РЕГИСТРАЦИИ	51

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.17; В ТАМАНИ ШВАРТУЮТ ИНВЕСТОРОВ; ОБНОВЛЕННАЯ МОДЕЛЬ ПОРТА БУДЕТ ГОТОВА К КОНЦУ ИЮНЯ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) не будет концессионером порта Тамань, проект реализуют несколько стратегических инвесторов — такая схема обсуждалась в **Минтрансе** 10 июня. **Росморречфлоту**, Росморпорту и «РМП-Тамань» поручено до 28 июня сформировать финансовую и организационную модель проекта. Готовность стать одним из стратегических инвесторов уже подтвердило ОАО РЖД. Эксперты полагают, что именно позиция монополии оставляет проекту шанс на реализацию.

Росморречфлот, ФГУП «Росморпорт» и принадлежащий ему предполагаемый концессионер сухогрузного района морского порта Тамань — «РМП-Тамань» — к 28 июня должны подготовить актуализированную финансовую и организационную модель проекта, следует из протокола совещания у главы **Минтранса** **Евгения Дитриха** от 10 июня (копия документа есть у “Ъ”). К тому же сроку должны быть представлены предложения по пулу стратегических инвесторов, проект уточненного плана-графика и предложения о дальнейшей реализации проекта.

Как сообщал “Ъ”, на совещании у **вице-премьера Максима Акимова** в конце мая выяснилось, что **Минтранс** так и не устранил замечания по предложенной модели строительства порта. Основные нарекания были со стороны Минэкономки и ФАС. Предполагаемый участник концессии ГТЛК также запросила дополнительное время на проработку проекта, сославшись на отсутствие необходимых 23 млрд руб. для взноса в уставный капитал концессионера (см. “Ъ” от 5 июня). В рамках ПМЭФ-2019 Евгений Дитрих подтверждал, что проект поручено еще раз обсудить с Минэкономки и ФАС.

Концессионное соглашение по проекту глубоководного порта Тамань планировалось заключить в апреле 2020 года. Концедентом выступит **Росморречфлот**, концессионером — ООО «РМП-Тамань» (принадлежит ФГУП «Росморпорт»). ГТЛК должна была получить 75% «РМП-Тамань», а затем продать доли стратегическим инвесторам. На первом этапе стоимостью 171,1 млрд руб. в 2024 году должны быть построены семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн.

В протоколе по итогам совещания от 10 июня зафиксирована позиция ФАС о том, что участие ГТЛК «не соответствует сути концессии», а также позиция самой компании, у которой «отсутствует возможность привлечения финансовых ресурсов для участия в проекте». При этом участники согласованно выступили за реализацию проекта на условиях концессии с вовлечением инвесторов-грузовладельцев в качестве стратегических инвесторов. Из протокола следует, что одним из таких инвесторов готово выступить ОАО РЖД.

Как отмечал в начале июня **Евгений Дитрих**, количество инвесторов постоянно меняется. В майской презентации **Минтранса** указано, что операторами морских терминалов на первом этапе должны стать «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест», дочерняя структура «Роснефти» — «РН-бункер», «СДС-Уголь», группа компаний «Эфко» и «Ростех». По информации “Ъ”, первые три компании на совещании у Максима Акимова подтверждали свою заинтересованность в проекте.

Минэкономки, как следует из протокола, также обратило внимание, что «необходимо сбалансированное развитие портовых мощностей на Таманском полуострове». ФАС при этом указала, что строительство порта должно учитывать развитие терминалов группы ОТЭКО Мишеля Литвака (расположены в том же районе), в связи с чем «возникает необходимость обеспечения недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре». Впрочем, в протоколе зафиксирована позиция ОАО РЖД, согласно которой провозная способность железных дорог в направлении портов Азово-Черноморского бассейна обеспечивает как текущую деятельность существующих терминалов, так и прогнозируемые объемы перевозки ОТЭКО и порта Тамань.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что именно позиция ОАО РЖД, которое с учетом высокой значимости Тамани готово выступить инвестором, «является ключевым фактором, который обеспечивает возможность реализации проекта».
<https://www.kommersant.ru/doc/4003454>

ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОСЕНЬЮ ОЖИДАЕТ ВЫХОДА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО СУХОГРУЗНОМУ РАЙОНУ ТАМАНИ

Росморречфлот ожидает выхода проектной документации для строительства сухогрузного района порта Тамань в октябре - ноябре текущего года, сообщил РИА Новости замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**.

Мощности морских портов РФ, согласно утвержденному правительством комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, должны быть увеличены к 2024 году до 1,3 миллиарда тонн грузов. В частности, должны быть реализованы такие проекты, как строительство портов "Тамань" (Краснодарский край) и угольного терминала "Лавна" (Мурманск), специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Дальний Восток) и ряд других.

"...был сделан сам проект, но после того, как были приняты решения по исключению части земельных участков из документов планировки территории, пришлось его перепроектировать, и сейчас это перепроектирование заканчивается. По просьбе потенциальных инвесторов перепроектирование канала произошло. Мы ожидаем, что эти работы будут закончены в октябре-ноябре месяце этого года, а сам проект уже должен будет пройти главгосэкспертизу", - сообщил РИА Новости **Юрий Цветков**.

По словам **Цветкова**, необходимость проведения дополнительных работ привели к удорожанию проекта. В материалах к журналу ПМЭФ говорилось, что объем инвестиций в проект - 171 миллиард рублей, из которых 114 миллиардов могут быть вложены в рамках концессии в портовую инфраструктуру. Финальный необходимый объем инвестиций глава **Росморречфлота** не озвучил. Грузовая база СР - уголь, металлы, удобрения, разные специальные грузы, планируется создание нефтебаз и контейнерных мощностей.

"Бюджетное финансирование составляет ноль рублей, ноль копеек, он должен полностью осуществляться за счет инвесторов. Все эти компании должны располагать своей грузовой базой, то есть если проект состоится в тех параметрах, которые сейчас обсуждаются - а он, естественно, будет как-то изменяться, - ключевой аспект, он будет обеспечен грузом. Потому высока вероятность, что проект будет реализован и начнет работать", - добавил **Цветков**.

Он отметил, что в настоящий момент идет уточнение деталей проекта, его финансовой модели, состава акционеров, организационно-правовой модели, необходимости привлечения ГТЛК. "Это один из вариантов, потому что инвесторы могут войти в проект и напрямую с использованием механизма частной концессионной инициативы. Но вхождение ГТЛК в проект, думаю, позволило бы начать движение вперед, ускорить процесс", - заключил замминистра транспорта РФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; НМТП СОХРАНЯЕТ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ ПОРТА ТАМАНЬ, ЖДЁТ РЕШЕНИЯ ПО УСЛОВИЯМ КОНЦЕССИИ

ПАО "Новороссийский морской торговый порт" (МОЕХ: NMTP) (НМТП) сохраняет интерес к проекту строительства сухогрузного порта Тамань, сообщил журналистам генеральный директор порта Сергей Киреев.

"Мы планировали и не отказываемся (от участия в проекте - ИФ) - если будут приемлемые условия по концессионному договору, по срокам, номенклатуре, чтобы не было проблем с дублированием грузопотоков. Нам интересно участвовать в порту Тамань", - сказал он.

"Ждём от **Минтранса** итоговую структуру участия в этом проекте - обязательства государства и обязательства стивидорных компаний, которые туда придут, (после этого - ИФ) будем рассматривать", - добавил Киреев.

По словам Киреева, решение будет приниматься после оценки грузовой базы, стоимости и окупаемости проекта. При этом у НМТП пока нет собственной оценки проекта, уточнил топ-менеджер.

Как сообщалось, вице-премьер РФ Максим Акимов поручил ведомствам до 15 июня завершить обсуждение модели концессии сухогрузного района порта Тамань.

Совещание по реализации проекта морского порта Тамань Акимов провел 31 мая, сообщила в среду газета "Коммерсантъ". По данным издания, **Минтранс** предлагал назначить "РМП-Тамань" (принадлежит ФГУП "Росморпорт") концессионером без конкурса с обязательствами привлечь частное финансирование. Но, по словам собеседников газеты, против выступили Минэкономразвития и ФАС. В Минэкономразвития считают необоснованным заключение концессии без конкурса и имеют вопросы к участию в проекте ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК), так как, по сути, концессия формируется между двумя госструктурами, отмечает газета.

По словам источников газеты, ГТЛК нужно время на проработку проекта, в модели предусмотрен взнос 23 млрд руб. в уставный капитал концессионера, но бюджета на это у компании нет. ГТЛК запросила отсрочку до октября, но в **Минтрансе** парировали, что срок - июль, иначе проект выйдет за 2024 год.

В ГТЛК и **Минтрансе** от комментариев газете отказались. В Минэкономразвития не ответили. В ФАС подтвердили участие замглавы ведомства Александра Редько в совещании.

По данным газеты, заинтересованность в участии в проекте на совещании подтвердили "Кузбассразрезуголь" (МОЕХ: KZRU), СУЭК и "Металлоинвест". В первых двух компаниях ситуацию изданию не прокомментировали. В "Металлоинвесте" подтвердили интерес к проекту и оценили вероятность его реализации как "высокую". Ожидается, что правительство определит концессионера, добавили в холдинге. Возможности портовых мощностей РФ не удовлетворяют в полном объеме экспортный потенциал компании, пояснили там, добавив, что "Металлоинвест" как один из потенциальных участников проекта "обсуждает параметры инвестиционного соглашения" и готов принять обязательства по созданию и эксплуатации терминала на 9 млн тонн железорудного сырья и металлов в год.

Как сообщалось, в марте материалы проекта строительства сухогрузного района порта Тамань после корректировки первоначальной модели были переданы в Аналитический центр правительства РФ для прохождения дополнительной экспертизы. "По Тамани работа ведется, есть потенциальные инвесторы, среди них есть и стратегические инвесторы. Менялся состав потенциальных участников, есть заинтересованность, есть новые участники, другие виды грузов, есть в связи с этим корректировка проекта", - говорил замглавы **Минтранса** - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) Юрий Цветков в конце марта, отмечая, что реализация проекта планируется полностью за счет внебюджетных средств, в режиме концессии.

В начале марта **Минтранс** направил вице-премьеру Акимову актуализированную организационно-правовую и финансовую модель проекта развития сухогрузного района порта Тамань, сообщил "Коммерсантъ". По данным издания, в рамках новой модели изменяются масштаб и этапность проекта. На первом этапе в 2024 году должны быть введены в строй семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн. Речь идет об угольных терминалах "Кузбассразрезуголь" на 20 млн тонн и СУЭК на 12 млн тонн, терминале металлогрузов УК "Металлоинвест" (9 млн тонн), зерновом терминале ЭФКО на 20 млн тонн, терминале сортового угля "СДС-Угля" (5 млн тонн), бункеровочной базе "РН-Бункер" (входит в "Роснефть" (МОЕХ: ROSN), 0,9 млн тонн) и небольшом терминале спецназначения "Ростеха".

На втором этапе (2027-2030 годы) мощности должны быть увеличены еще на 37 млн тонн: предполагается строительство контейнерного терминала на 1,8 млн тонн и терминала минудобрений на 12 млн тонн. Однако решение о реализации второго этапа "будет приниматься в 2025-2030 годах с учетом рыночной конъюнктуры, внешних факторов и подтверждений намерений операторов терминалов", отмечало издание.

Затраты в рамках первого этапа должны составить 171,1 млрд руб., в том числе 54,9 млрд руб.- инвестиции в объекты концессии, 25,8 млрд руб. - имущество концессионера. Частные инвесторы вложат в терминалы 90,4 млрд руб. Ранее затраты оценивались в 232 млрд руб. Чистая приведенная стоимость проекта на первом этапе составит 12,7 млрд руб., внутренняя норма доходности - 22,24%, срок окупаемости - 11,2 года (дисконтированный - 15 лет), ставка дисконтирования - 15,7%. При этом предполагалось, что концессионер несет полную ответственность не только за сроки и стоимость объектов концессии, но и за грузооборот порта, который также является одним из основных условий инвестсоглашений с операторами терминалов.

Для ускорения проекта, а также опираясь на опыт порта Лавна, **Минтранс** предложил до заключения концессионного соглашения, запланированного на первый квартал 2020 года, продать ГТЛК 75% в "РМП-Тамань". Далее, в период действия соглашения, эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам - КРУ, СУЭК, "Металлоинвесту", а также РЖД, которые изъявляли такое намерение в декабре 2018 года.

ТАСС; 2019.06.17; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО ИНОСТРАННЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев в понедельник проведет заседание правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в РФ. Об этом сообщила пресс-служба кабинета министров.

В совещании примут участие первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, вице-премьер - руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, вице-премьеры Максим Акимов, Юрий Борисов, Алексей Гордеев и Дмитрий Козак, министр транспорта **Евгений Дитрих**, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр экономического развития Максим Орешкин, министр обороны Сергей Шойгу, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Владимир Якушев.

Основные задачи комиссии - предварительное согласование сделок, влекущих за собой установление контроля иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, над хозяйственными обществами, имеющими стратегическое значение, а также согласование установления контроля иностранного инвестора или группы лиц над хозяйственными обществами, имеющими стратегическое значение, или отказ в данных согласованиях. За более 10 лет работы комиссия рассмотрела свыше двух сотен обращений инвесторов, в подавляющем большинстве случаев с положительным результатом. Медведев неоднократно подчеркивал, что, несмотря на международную ситуацию, Москва по-прежнему открыта для сотрудничества с теми, кто готов продвигать свои проекты в России.

На днях правительство РФ приняло постановление, согласно которому иностранных инвесторов будут оповещать о вынесении на правкомиссию сделок, касающихся крупных российских компаний, до того, как сделки будут совершены. Принятое постановление направлено на обеспечение прав иностранных инвесторов. Председатель правкомиссии может вынести на ее рассмотрение любую сделку иностранного инвестора в отношении любого российского общества.

<https://tass.ru/ekonomika/6556151>

ТАСС; 2019.06.14; КАБМИН ПРИНЯЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О РАЗВИТИИ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

Премьер РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства, подготовленное Минпромторгом, которое позволит увеличить выпуск техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, а также стимулировать развитие заправочной инфраструктуры. Об этом сообщается в пресс-релизе Минпромторга.

"Документ предусматривает реализацию в 2019 году не менее 2500 единиц техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива с учетом финансирования из федерального бюджета в размере 2,5 млрд рублей. Это поможет обновить парки муниципальной техники более экологичными транспортными средствами и придаст

дополнительный импульс развитию применения природного газа в качестве моторного топлива", - отметил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Перспективы газомоторного топлива на транспорте

Ранее министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** сообщил, что **Минтранс** планирует выделить в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги" 20 млрд рублей для приобретения 26 регионами пассажирского транспорта на ГМТ. По его словам, речь идет об адресной поддержке закупок транспорта, работающего на ГМТ, в регионах, в которых уже созданы условия для их эксплуатации.

Дитрих отмечал, что возможность использовать природный газ как источник энергии в первую очередь на транспорте для России является конкурентным преимуществом и инструментом снижения вредных выбросов. Пока, по его словам, доля природного газа в общем объеме потребления моторного топлива в РФ составляет менее 1%, при этом 99% потребления обеспечивает автотранспорт. Резервы от перевода автотранспорта на ГМТ колоссальные, уверен **Дитрих**.

Согласно транспортной стратегии РФ, к 2030 году доля парка транспорта с двигателями на альтернативных видах топлива, в том числе ГМТ, должна составить минимум 49%.

<https://tass.ru/ekonomika/6551918>

ГТРК КАРЕЛИЯ; 2019.06.14; ДЕПУТАТЫ ПОДГОТОВИЛИ ОБРАЩЕНИЕ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ МИНИСТРУ ПО ПОВОДУ КАРЕЛЬСКОГО ЩЕБНЯ

Предприятия по производству щебня в республике не могут развиваться. Причины ситуации обсуждали сегодня карельские парламентарии на заседании комитета по экономической политике. Результатом стало обращение к **министру транспорта России**.

Проблему производителей карельского щебня депутаты хорошо знают. Вместо того, чтобы развиваться, предприятия в лучшем случае не терпят убытков. По данным ассоциации горнопромышленников, за минувшие три года в республике закрылось 12 таких предприятий. Остальные еще держатся на плаву. А ведь чтобы разработать карьер и наладить производство, необходимы инвестиции в миллиард рублей. Причина ситуации в том, что нашу продукцию плохо покупают - она стоит слишком дорого. Себестоимость тонны щебня - 300-350 рублей за тонну. Чтобы не уйти в минус, производитель, если повезет, накинёт еще рублей 50-100. Но три четверти конечной цены составит тариф на перевозку, который выставляет железная дорога.

В Карелии много хорошего камня. Стать конкурентоспособным он сможет, если снизить тариф на доставку. А также установить четкие тарифы для компаний, которые занимаются отгрузкой и поставкой порожних вагонов. Группа карельских депутатов вышла с инициативой - направить обращение министру транспорта России **Евгению Дитриху**. В документ вошли все предложения. На комитете инициативу одобрили, теперь 20 го июня ее рассмотрят на заседании регионального парламента.

<http://tv-karelia.ru/deputaty-podgotovili-obrashhenie-k-federalnomu-ministru-po-povodu-karelskogo-shhebnya/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.06.17; АВТОМАГИСТРАЛИ ПОШЛИ НА РАЗГОН; РАЗРАБОТАН НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ МОЖНО ДВИГАТЬСЯ СО СКОРОСТЬЮ 130 КМ/Ч

Для дорог, по которым можно двигаться со скоростью 130 км/ч, разрабатывается стандарт. Проект такого ГОСТа готовит Российский дорожный научно-исследовательский институт **Минтранса России**.

С документом удалось ознакомиться "Коммерсанту". Как сообщили корреспонденту "РГ" в Госавтоинспекции, этот проект был утвержден на одном из технических комитетов Росстандарта. Чтобы он стал действующим ГОСТом, необходимо его утвердить соответствующим приказом федерального агентства по техническому регулированию и метрологии.

Надо сказать, что Госавтоинспекция не принимала участие в обсуждении и подготовке этого документа.

В связи с обсуждением возможности понижения нештрафуемого лимита скорости, который сегодня составляет 20 км/ч, возникла необходимость пересмотреть установленные ограничения скорости.

Напомним, что сейчас у нас на автомагистралях установлены ограничения 110 км/ч для легковых автомобилей и мотоциклов. При этом владельцы дорог могут повышать скорость на участках дорог первой категории до 130 км/ч. Это прописано в Правилах дорожного движения. К сожалению, таких дорог у нас всего 12 процентов, общая протяженность которых - 6 тысяч км. При этом движение со скоростью 130 км/ч сейчас разрешено только на семи участках платных дорог.

В проекте нового стандарта для повышения скорости до 130 км/ч необходимо, чтобы на соответствующем участке не было очагов аварийности. То есть количество ДТП с пострадавшими не должно превышать трех на один километр. Также на таком участке колеиность не должна превышать 15 мм глубины. При этом скорость на таких участках должна ограничиваться в зависимости от погодных условий. То есть такие участки должны быть оборудованы динамическими знаками. Проще говоря, электронными табло, на которых можно менять значения ограничения скорости.

При этом на таком участке на расстоянии от 3 до 5 км должны быть организованы места для остановки транспорта.

Лимит 130 км/ч действует во многих европейских странах. Однако идет тенденция к его снижению. Во Франции скорость на загородных дорогах снизили с 90 до 80 км/ч. В Германии, где на автобанах скорость вообще не ограничена, также уже несколько лет обсуждение об установке ограничений. Кстати, количество участков без ограничений там сокращается.

Надо сказать, что на автобанах Германии при неограниченном скоростном режиме действуют другие ограничения, которые строго фиксируются камерами фотовидеофиксации нарушений. Например, строго запрещено двигаться по левой полосе. Ее можно занимать только для обгона. Строго контролируется дистанция между автомобилями. Для этого на трассе нанесена специальная разметка. Также на автобанах установлены динамические знаки. Причем автобан сам принимает решение об ограничениях. Например, он может понизить скорость, если впереди произошла авария, или запретить обгон грузовикам, если их много скопилось. Это и есть интеллектуальная транспортная система.

Однако даже не все платные участки российских дорог оборудованы такой техникой. Поэтому новый ГОСТ попросту поставит запрет для повышения скорости на большинстве автомагистралей. Вряд ли собственники дорог захотят лишней раз тратиться на инфраструктуру, если дешевле просто снизить скорость.

Кстати, из-за большого количества ограничений скоростного режима среднесуточный пробег в России в два раза ниже, чем в Европе. Он не превышает 500 км.

ГУДОК; НАДЕЖДА ПРОСКУРА; 2019.06.17; МИНТРАНС ОХЛАДИЛ ПРОДУКТЫ

На прошлой неделе Министерство юстиции РФ зарегистрировало приказ **Министерства транспорта РФ** "Об изменениях в правилах железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов". В правилах появился ряд новаций, главная из которых - разделение скоропортящихся грузов на две категории в зависимости от температуры заморозки. Это нововведение меняет порядок перевозки продукции.

Правила определяют процедуру перевозок скоропорта, требующих применения определенных мер защиты. Требования к температурному режиму перевозки скоропортящихся грузов приведены в соответствие с техническими регламентами Евразийского экономического союза.

Документ устанавливает виды скоропортящихся грузов, которые можно перевозить в подвижном составе с соблюдением температурного режима. К первой категории относятся мясо и рыба, требующие соблюдения температурного режима минус 18 градусов. Все остальные продуктовые грузы (например, пиво, соки, молочные продукты, овощи) относятся ко второй категории и должны перевозиться при температуре от минус шести до нуля градусов. Для перевозки таких грузов можно использовать разные виды

подвижного состава: универсальные контейнеры, крытые вагоны, обитые внутри специальным материалом, изолирующим продукцию от температурных изменений, а также оборудованные холодильными установками. Особое внимание в документе отводится переключению ответственности за сохранность качества скоропортящейся продукции с перевозчика на грузоотправителя. Как рассказал директор группы компаний ООО "Агентство Рефперевозки" Ильдус Халиков, теперь именно грузоотправитель выбирает тип подвижного состава, отвечая за качество перевозимого груза.

В свою очередь, перевозчик не может принять к отправке неподходящий тип вагонов, поскольку в противном случае его могут обвинить в нарушении температурного режима.

Как ранее сообщал заместитель генерального директора ОАО "РЖД" - начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило, РЖД поддерживают инициативу **Минтранса**, поскольку считают, что такой документ позволит повысить привлекательность железнодорожных перевозок наряду с автотранспортом. Предыдущая редакция правил перевозки скоропорта по железной дороге была не очень гибкой и предъявляла ряд жестких требований к перевозчику. "Например, определение срока перевозки скоропортящейся продукции в том или ином типе подвижного состава. Эти правила должны быть более простыми, понятными, прозрачными, в том числе для того, чтобы некоторые виды консервированной продукции можно было возить в универсальном подвижном составе. По нашей оценке, это является удобным, поскольку поставщик имеет возможность сделать выбор, исходя из ГОСТа, ТУ, по которому сделана его продукция. Условно говоря, на консервной банке отмечена температура, например от минус 30 до плюс 30 градусов. Таким образом, грузоотправитель может отгрузить товар в универсальном контейнере по соответствующему тарифу", - резюмировал Алексей Шило. Новые правила предоставили грузовладельцу такой выбор для скоропортящихся грузов второй категории.

Согласно документу, ответственность за перевозимый груз лежит на грузовладельце, поскольку именно он определяет необходимые меры защиты скоропортящегося груза. Правила определяют, что грузоотправитель не несет ответственности за нарушение температурного режима по вине перевозчика. Ранее за ненадлежащее качество перевозимой продукции перевозчику ОАО "РЖД" предъявляли штраф в размере 10 тыс. руб. По словам генерального директора компании "Транспортно-экспедиторский Альянс Восток - Запад" (входит в группу компаний "Агентство Рефперевозки") Виталия Момота, теперь для грузоотправителей штрафы возросли в десять раз. За первичное нарушение правил грузоотправитель обязан заплатить 100 тыс. руб., за повторное - 300 тыс. руб. Зарегистрированный приказ вступит в силу через 180 дней со дня его официального опубликования, то есть во второй декаде декабря 2019 года.

ТАСС; 2019.06.14; МИНТРАНС ПРОВЕРЯЕТ, НА КАКИХ ДОРОГАХ МОЖНО ПОДНЯТЬ ЛИМИТ СКОРОСТИ ДО 110 КМ/Ч

Министерство транспорта РФ проводит ревизию дорог в стране, чтобы поднять на некоторых из них лимит скорости с 90 км/ч до 110 км/ч. Об этом в пятницу сообщил ТАСС председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

Как ранее сообщала газета "Коммерсантъ", Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ) **Минтранса** РФ разработал проект нового стандарта, который позволит владельцам автомагистралей увеличить скоростной лимит с 110 км/ч до 130 км/ч на некоторых федеральных дорогах. Утвердить подготовленный по заказу **Росавтодора** документ планируется в августе.

Росавтодор также планирует поднять скорость до 90-110 км/ч на 44 участках федеральных дорог, пишет издание.

"Мы этого требуем уже целый год. И **Минтранс** делает это по просьбе Думы, делает ревизию, и некоторые дороги будет переводить с 90 км/ч на 110 км/ч", - сказал Москвичев. При этом он уточнил, что повышение лимита до 130 км/ч коснется только автомагистралей.

"Они (**Минтранс** - прим. ТАСС) говорят о том, что разрешают [лимит скорости на автомобильных дорогах] 110 км/ч и плюс 20 км/ч отклонение, итого 130 км/ч", - добавил депутат.

"В Думе это поддерживают, но этот ГОСТ не Думой будет утверждаться. Владелец дороги должен установить это. Мы договаривались, что они сделают ревизию таких участков дорог и нам в июле предоставят [их перечень]", - резюмировал глава комитета.

<https://tass.ru/obschestvo/6552034>

ТАСС; 2019.06.14; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ УЧЕСТЬ ОПЫТ ЕВРОПЫ ПРИ ПОВЫШЕНИИ СКОРОСТИ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству, координатор проекта "Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог" Александр Васильев заявил, что перед введением нового стандарта (ГОСТ), который позволяет повысить лимит скорости на некоторых российских автомагистралях до 130 км/ч, необходимо учесть европейский опыт и спросить автомобилистов. Такое мнение он выразил в пятницу ТАСС.

Как ранее сообщала газета "Коммерсантъ", Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ) **Минтранса** РФ разработал проект нового стандарта, который позволит владельцам автомагистралей увеличить скоростной лимит с 110 км/ч до 130 км/ч на некоторых федеральных дорогах. Утвердить подготовленный по заказу **Росавтодора** документ планируется в августе.

"Я бы поддержал идею (о создании нового стандарта - прим. ТАСС), если бы она была позаимствована у лучших европейских дорожников. К сожалению, у наших дорожников слишком занижена планка - объемы по асфальтированию приоритетнее безопасности людей. А где с безопасностью плохо, начинают винить водителей и ставить камеры", - сказал Васильев.

По его словам, практика строительства новых магистралей в нашей стране сейчас отрицательная. "Не выполняются элементарные требования по качеству разметки, придорожные зоны и съезды к ним не соответствуют иностранной практике. На [трассах] М4 "Дон" и М11 "Москва - Санкт-Петербург" принято на этом экономить, съезды короткие, зоны отдыха плохо обозначены. Это как раз негативно сказывается на аварийности - фуры останавливаются на обочине, после чего в них прилетают автомобили на скорости 130 км/ч", - сказал член ОНФ.

Он также отметил, что посоветовал бы представителям РосдорНИИ "съездить во Францию, посмотреть на дороги концессионеров и полностью перевести их регламенты на русский язык". "У меня одна просьба к "Автодору" - сделайте как у них и ничего не придумывайте. Опыт Франции и Италии показывает, что можно создавать безопасные дороги, где не встретишь ни одной камеры контроля скорости. Имея большой опыт передвижения по европейским дорогам, я готов помочь РосдорНИИ и "Автодору" создать хороший стандарт", - подчеркнул депутат.

Он также добавил, что "было бы разумнее пригласить в РосдорНИИ российских автомобилистов и рассказать о готовящемся стандарте". "К сожалению, работа с изучением мнения автомобилистов, которые являются клиентами платных дорог, не ведется", - заключил Васильев.

<https://tass.ru/obschestvo/6550460>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; В РОССИИ МАЛО ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ МОЖНО ЕЗДИТЬ СО СКОРОСТЬЮ 130 КМ/Ч - "СИНИЕ ВЕДЕРКИ"

величение на некоторых автомагистралях разрешенной скорости до 130 км/ч, не коснется большинства российских автовладельцев, считает координатор Общества "Синих ведерок" Петр Шкуматов.

"У меня создалось впечатление, что для российских автомобилистов вообще ничего не изменится. Это какой-то формализм", - сказал Шкуматов в пятницу "Интерфаксу".

Так он прокомментировал новый госстандарт, который разрабатывается по заказу **Росавтодора** и позволит устанавливать на дорогах скоростной лимит в 130 км/ч.

"В нашей стране дорог, которые соответствуют этому скоростному режиму, где уже сегодня можно ехать со скоростью 130 км/ч, можно пересчитать по пальцам", - сказал Шкуматов.

Кроме этого, отметил он, "судя по проекту ГОСТа, он вводит жесткие требования к таким дорогам - отсутствие очагов аварийности и колеиности".

"Получается, если вдруг на каком-то участке появилась колея, что довольно распространенное для России явление, то скоростной режим будет отменен на всей трассе", - сказал общественный активист.

Ранее в пятницу газета "Коммерсант" сообщила, что в России впервые будет утвержден ГОСТ, позволяющий устанавливать на дорогах скоростной лимит в 130 км/ч.

Документ, по данным издания, по заказу **Росавтодора** готовит Российский дорожный научно-исследовательский институт.

"Для введения такого скоростного режима на шоссе не должно быть очагов аварийности, глубокой колеи, при этом во время снегопада и ливней допустимая скорость должна ограничиваться. Этим же стандартом рекомендуется сужать левые полосы на многополосных магистралях с 3,75 м до 3,5 м: это нужно для выравнивания скоростей в потоке", - говорится в публикации.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; В ФАР ПОДДЕРЖИВАЮТ ИДЕЮ УВЕЛИЧЕНИЯ ДО 130 КМ/Ч РАЗРЕШЕННОЙ СКОРОСТИ НА НЕКОТОРЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ

Предлагаемое **Росавтодором** увеличение до 130 километров в час разрешенной скорости на отдельных участках российских автодорог снизит число нарушений правил дорожного движения, считает глава Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев.

"Я полностью поддерживаю увеличение скоростного режима, потому что это снизит нарушения, потому что многие автовладельцы хотят ехать быстрее и вынуждены превышать установленные ограничения", - сказал Канаев в пятницу "Интерфаксу", комментируя подготовку нового госстандарта.

По его словам, статистика **Росавтодора** последних лет показывает отсутствие роста числа дорожно-транспортных происшествий на автомагистралях, где лимит скорости, с учетом допустимого порога превышения скорости в 20 км/ч, уже составляет 130 км/ч.

"Поэтому и дальше можно вводить порог в 130 км/ч на тех участках, где действительно **Росавтодор** обеспечит гласность, налоги и безопасность. Я считаю очень позитивным, что с этой инициативой выступил именно **Росавтодор**, потому что именно это ведомство должно будет обеспечить качество магистралей", - сказал глава ФАР.

Он также назвал разумным планируемое разграничение разрешенной скорости в зависимости от массы автомобиля, как это учитывает международный опыт.

Ранее в пятницу газета "Коммерсант" сообщила, что в России впервые будет утвержден ГОСТ, позволяющий устанавливать на дорогах скоростной лимит в 130 км/ч.

Документ, по данным издания, по заказу **Росавтодора** готовит Российский дорожный научно-исследовательский институт.

"Для введения такого скоростного режима на шоссе не должно быть очагов аварийности, глубокой колеи, при этом во время снегопада и ливней допустимая скорость должна ограничиваться. Этим же стандартом рекомендуется сужать левые полосы на многополосных магистралях с 3,75 м до 3,5 м: это нужно для выравнивания скоростей в потоке", - говорится в публикации.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ДОРОГАХ МОЖНО ПОВЫСИТЬ ДО 160 КМ/Ч, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Разрешенную скорость на дорогах в России можно повысить не до 130 км/ч, а до 160 км/ч, считает председатель экспертного совета по безопасности и взаимоотношениям граждан с правоохранительными ведомствами Антон Цветков.

Ранее газета "Коммерсант" написала, что лимит скорости на российских автомагистралях может быть повышен до 130 километров в час, соответствующий проект подготовил научно-исследовательский институт **Минтранса**.

"Введение повышенного скоростного режима на определенных автомагистралях – это распространенная практика в мире. Более того, на некоторых наших трассах можно было бы ввести и больший порог, скажем 160 км/ч – при условии, что дорожное полотно и инфраструктура позволяют это сделать. Другое дело, какое количество российских дорог будет соответствовать нововведениям. Ведь дорожный фонд в большей части регионов оставляет желать лучшего", - сказал Цветков.

Также эксперт подчеркнул, что сейчас на магистралях не редко люди ездят больше разрешенной скорости, и статистика не подтверждает повышенную аварийность на таких участках дорог.

"На магистралях не редко люди ездят больше разрешенной скорости. Сейчас это нарушение, но на многих участках дороги оно не создает никаких проблем другим участникам дорожного движения, поэтому нужно разрешать официально. И никакой статистики повышенной аварийности на таких трассах не наблюдается", - заключил эксперт.

<https://ria.ru/20190614/1555569076.html>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 14.06.2019 20:17; СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ МОГУТ ПОВЫСИТЬ

В: Скоростной лимит на российских дорогах могут повысить до 130 километров в час, однако изменения затронут не все магистрали. Ко мне присоединяется наш обозреватель Наиля Аскер-заде. Наиля, так на каких дорогах можно будет поддать газу?

В2: На дорогах первой категории. Таких в России немного, примерно 12% федеральных трасс. Новый ГОСТ могут распространить на те магистрали, на которых в течение года не было очагов концентрации ДТП, не более трех аварий на километровой отрезке, еще одно условие наличие информационных табло. Они нужны, чтобы владелец дороги на время ливня, шторма, метели мог понизить лимит скорости. Особые требования предъявляются и к искусственному освещению, также к ровности трассы и к глубине колеи.

АЛЕКСАНДР КАМЕНСКИХ (НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА): Каждый участок, где возможно введение повышенного скоростного режима, будет определен индивидуально, исходя из технических параметров данных участков дорог, и только после введения настоящего ГОСТа в действие.

В2: Сегодня скоростной лимит на автомагистралях это 110 километров в час для легковых авто и мотоциклов и 90 километров в час для грузовиков массой более 3,5 тонн. На мопедах, тракторах и велосипедах по автомагистралям передвигаться запрещено. Также не разрешается остановка вне специальных площадок. Разогнаться до 130 километров в час в России можно и сегодня, но только на некоторых участках трасс, находящихся в ведении госкомпании "Автодор", например, на отрезках М-4 "Дон" и М-11 "Москва Санкт-Петербург". Автомобилисты позитивно восприняли идею об увеличении лимита скорости.

АЛЕКСАНДР КАНАЕВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ): Я считаю, что ограничения, они должны вообще в принципе быть только разумными. Мы предложили бы сделать все-таки движение по полосам и разделяя автотранспорт по массе, потому что у многих грузовиков, отлично все знают, ограничение даже не 110, а 90 километров в час. Соответственно, для легковых это ограничение, оно чрезмерно.

В: Наиля, о чем нам говорит зарубежный опыт? Ведь в некоторых странах лимит превышает и 130 километров в час. Я, например, превышал, не нарушая правил.

В2: Ну, наверное, это было в Болгарии и в Польше. Лимит в 130 километров в час действует на дорогах Франции, Дании и Германии. В остальных странах 100-120 километров в час. На американских хайвеях лимиты указаны в милях. Чаще всего это 65-75 миль в час, то есть 120 километров в час, хотя есть магистрали, где можно разогнаться до 80. Это примерно 129 километров в час. Отмечу, что в Европе в последние годы пытаются понижать скоростные лимиты.

АЛЕКСАНДР КАМЕНСКИХ (НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО

ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА): В зарубежных странах, где скоростной режим 120-130 и в некоторых странах Европы 140, это в основном автомобильные, платные автомобильные дороги.

В2: В Росавтодоре подчеркивают, что разрабатываемый ГОСТ по возможности увеличения скоростного режима носит рекомендательный характер. Его планируют утвердить до конца этого года.

В: Спасибо, Наиля. О том, где можно будет прокатиться с ветерком скоро, рассказала наш обозреватель Наиля Аскер-заде. А мы продолжаем выпуск.

ВЕСТИ ФМ, 14.06.2019 13:18; ЮРИЙ СВЕШНИКОВ; "ВОДИТЕЛЬ САМ ВЫБИРАЕТ СКОРОСТЬ - И ОТВЕЧАЕТ ТОЖЕ САМ"

В Федерации автовладельцев России поддержали идею **Минтранса** об увеличении предельно допустимой скорости до 130 километров в час. Качество дорог позволяет ввести подобное послабление. Напомним, нововведение касается только автострад, где нет аварийных участков. Предполагается, что владельцы магистралей смогут поднимать скоростной лимит только на дорогах первой категории. Такие участки есть, например, на трассах М4 и М11.

К чему приведет данная инициатива? С комментариями для "Вестей ФМ" - президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.

Полностью слушайте в аудиоверсии.

<https://radiovesti.ru/brand/61177/episode/2177430/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.06.14; В САМОЛЕТАХ И ПОЕЗДАХ ПАССАЖИРАМ РАССКАЖУТ О СОЮЗНОМ ГОСУДАРСТВЕ РОССИИ И БЕЛОРУССИИ

Предложение молодых политиков двух стран поддержало **Министерство транспорта РФ**. В этом году Россия и Белоруссия отмечают 20-летие подписания Договора о создании Союзного государства. Об интеграции Москвы и Минска в скором времени могут начать информировать пассажиров самолетов и поездов. Такое предложение Молодежной палаты при Парламентском Собрании Союза двух государств уже поддержали в **Минтрансе РФ** (текст ответа имеется в распоряжении "Парламентской газеты").

Инициатива укрепит отношения между братскими народами

По словам председателя Молодежной палаты Елены Еракиной, предлагается рассмотреть способ информирования граждан о Союзном государстве в виде приветствия пассажиров воздушных судов и поездов с акцентом на существование Договора о создании Союзного государства. В качестве образца приветствия молодые законодатели предлагают такой вариант: "Уважаемые пассажиры! ...Наш маршрут будет проходить по территории России и Беларуси (Союзного государства). В 2019-ом году отмечается 20-летие Союзного государства, Договор о создании которого был подписан в декабре 1999 года. Данный документ положил начало процессу взаимной интеграции двух стран. В апреле ежегодно отмечается День единения народов Беларуси и России, символизирующий близость и сплоченность двух братских народов".

По окончании поездки в Молодежной палате рекомендуют авиакомпаниям и железнодорожным перевозчикам сообщать пассажирам, что они прибыли на территорию Союзного государства. "Что касается конкретных маршрутов, где могла бы звучать эта информация, речь идет об авиа и железнодорожных поездках, которые проходят из белорусских городов - в том числе Минска и Бреста - в российские города, среди которых Москва, Казань, Воронеж, Калининград, и наоборот", - пояснила Еракина.

Письма с соответствующими просьбами направлены в несколько российских авиакомпаний, в Министерство транспорта и коммуникации Республики Беларусь, а также в **Министерство транспорта РФ**. В российском ведомстве предложение уже поддержали.

"Полагаем возможным поддержать указанные предложения в целях популяризации идеи российско-белорусской интеграции среди жителей и гостей двух государств, а также сообщаем, что готовы подключиться к их дальнейшему обсуждению и рассмотрению

материалов по вопросам компетенции **Минтранса**", - сообщается в письме за подписью замминистра - руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта Юрия Цветкова**. В документе также отмечается, что **Минтранс** предлагает разместить в поездах печатные и видеоматериалы, посвященные 20-летию создания Союзного государства.

Эти меры помогут укрепить отношения между братскими народами и повысить осведомленность о Союзном государстве, уверена Елена Еракина. "Предложение также отвечает реализации приоритетных направлений и первоочередных задач дальнейшего развития Союзного государства на 2018-2022 годы в области формирования общего информационного пространства двух стран", - сказала она.

Усиление двусторонних связей обсудят в Минске

О направлениях развития Союзного государства России и Белоруссии речь пойдет 17 июня на заседании 56-й сессии Парламентского Собрания Союза двух стран. В понедельник в Минске его проведет спикер Госдумы, председатель Парламентского Собрания Вячеслав Володин .

В ходе мероприятия планируется обсудить вопросы реализации первоочередных задач, которые стоят перед Союзным государством, и деятельность Парламентского Собрания в 2018 году. В преддверии 22 июня - Дня памяти и скорби - парламентарии возложат венки к Монументу Победы. Помимо этого, на заседании будут рассмотрены предложения по празднованию в 2020 году 75-летия Победы в Великой Отечественной войне.

"Не нужно объяснять, насколько это важно с учетом того, что сегодня наш Союз - главный страж исторической памяти и правды", - сказал ранее первый зампред Госдумы, заместитель председателя Парламентского собрания Иван Мельников сайту палаты.

По словам законодателя, на очередном заседании Парламентского Собрания будет также затронута тема отмены роуминга между нашими странами. О том, чтобы сделать телефонные разговоры на территории Союзного государства бесплатными, больше двух лет назад говорили президенты Владимир Путин и Александр Лукашенко. Однако задача не решена до сих пор. На предыдущей, 55-й сессии Парламентского собрания, Вячеслав Володин раскритиковал министерства связи РФ и Белоруссии за неисполнение поручений по роумингу и призвал их активизировать работу в этом направлении.

<https://www.pnp.ru/politics/v-samolyotakh-i-poezdakh-passazhiram-rasskazhut-o-soyuznom-gosudarstve-rossii-i-belorussii.html>

ГТРК МОРДОВИЯ; ДМИТРИЙ БОЖЕДАРОВ; 2019.06.14; РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ ОБСУДИЛИ В МОСКВЕ

Председатель Правительства Мордовии Владимир Сушков встретился с руководителем Федерального казначейства Романом Артюхиным. Участники говорили о расширении взаимодействия, прежде всего, в рамках ускоренного финансового обеспечения нацпроектов из федерального бюджета.

Еще одна тема - реализация в Мордовии совместного пилотного проекта по централизации бухгалтерских услуг при исполнении бюджета для органов исполнительной власти и подведомственных госучреждений.

С первым заместителем министра транспорта России **Иннокентием Алафиновым** Владимир Сушков обсудил ход реализации **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, также были затронуты вопросы по ремонту мостов и путепроводов, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии.

<https://mordoviatv.ru/realizaciyu-naczproektov-obsudili-v-moskve/>

ПРАЙМ; 2019.06.14; АКЦИОНЕРЫ НМТП СМЕНИЛИ ДВУХ ЧЛЕНОВ В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ

Акционеры Новороссийского морского торгового порта (НМТП) на годовом собрании избрали в совет директоров двух новых членов, в том числе еще одного представителя "Транснефти">, еще четыре человека были переизбраны в совет, передает корреспондент РИА Новости с собрания.

Собрание акционеров НМТП проходит 14 июня в Новороссийске. Ранее совет директоров порта включил десять кандидатов в список к избранию в новый состав на годовом собрании акционеров. Совет директоров НМТП состоит из семи человек. При этом замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** является членом совета директоров НМТП по праву золотой акции.

Свои места в совете директоров сохранили вице-президент "Транснефти", председатель совета директоров "НМТП" Рашид Шарипов, вице-президент "Транснефти" Сергей Андронов, первый вице-президент "Транснефти" Максим Гришанин, гендиректор НМТП Сергей Киреев. Новыми членами совдира стали руководитель Росимущества Вадим Яковенко и вице-президент "Транснефти" Вячеслав Скворцов.

Покинули совет директоров прежний член совдира НМТП Александр Тихонов и председатель совета директоров производственного объединения "Кристалл" Лев Кузнецов.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; НМТП В РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ СТРАТЕГИИ НЕ РАССМАТРИВАЕТ ВЫДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА

"Новороссийский морской торговый порт" (НМТП) в рамках разрабатываемой стратегии не рассматривает выделение контейнерного бизнеса, сообщил журналистам вице-президент "Транснефти" (МОЕХ: TRNF), член совета директоров НМТП Рашид Шарипов. "Сначала мы должны посмотреть на стратегию. Там есть моменты, развилки, как порт может развиваться дальше. Мы хотели бы сначала ее утвердить. В зависимости от того, как это пойдет на совете директоров "Транснефти"... Мы сейчас все-таки смотрим, насколько это синергетически правильно для большой компании. У членов совета директоров могут быть вопросы с точки зрения возможных развилок. Но выделение контейнерного бизнеса не предполагается", - сказал Шарипов.

Стивидорная группа также не планирует продажу контейнерных терминалов. "Нет, не будем", - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Как сообщалось, совет директоров "Транснефти" до конца лета планирует рассмотреть и утвердить стратегию развития ПАО "НМТП" (МОЕХ: NMTP) до 2024 года. "Она (стратегия - ИФ) готова, она уже есть, она посчитана, на комитетах по стратегии ее уже слушали, замечания какие-то были, замечания уже отработаны. В общем, просто надо дождаться заседания совета директоров. Нормальная, хорошая рабочая программа - реальная, по крайней мере", - заявлял в июне президент "Транснефти" Николай Токарев.

"Новороссийский морской торговый порт" - одна из крупнейших стивидорных групп РФ. Активы холдинга расположены в Новороссийске (Краснодарский край), Приморске (Ленинградская область) и Балтийске (Калининградская область). Крупнейшим акционером НМТП является "Транснефть" - контролирует 62% акций, государство владеет 20% акций ПАО "НМТП".

Недавно НМТП продал группе ВТБ (МОЕХ: VTBR) "Новороссийский зерновой терминал", сумма сделки составила 35,5 млрд руб.

ПРАЙМ; 2019.06.14; ДНОУГЛУБИТЕЛЬНАЯ НАЦКОМПАНИЯ ДОЛЖНА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА МИРОВОЙ РЫНОК - РОСМОРРЕЧФЛОТ

Росморречфлот считает, что для определения целесообразности создания в РФ национальной дноуглубительной компании необходимо получить от потенциального инвестора детальный бизнес-план для изучения, в том числе, перспектив выхода на мировой рынок данных услуг, а также строительства флота на верфях РФ, сообщил РИА Новости замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**.

Представители Аналитического центра при кабмине в мае сообщили РИА Новости, что национальная дноуглубительная компания может появиться в РФ до конца 2019 года. Инициатива принадлежит петербургской компании "Инвестиции. Инжиниринг. Строительство" (И.И.С.), которая заявляет о намерении на первом этапе вложить 20 миллиардов рублей и построить 15 судов для работы в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах, сообщила газета "Коммерсант".

"Честно говоря, мы в этом большой необходимости пока не видим. Зачем создавать монополиста? Это конкурентный рынок услуг. Я не знаком с их бизнес-моделью, но считаю, что компания должна работать в рынке, не претендовать на бюджетные средства. Мы бы хотели видеть бизнес-проект в целом, как это работает, какие там источники финансирования. И соответственно рассмотрим тогда в комплексе", - сказал РИА Новости **Юрий Цветков**.

Он уточнил, что необходимо понимать, какая будет организационно-правовая форма, источники финансирования, целевые регионы, доходно-расходная база. "Как это будет корреспондироваться с существующими конкурсными процедурами в РФ? Ведь сейчас мы в обязательном порядке расторгиваем все эти работы через конкурс. Не приведет ли это (создание нацкомпании - ред.) к удорожанию услуг, снижению их качества. Где они собираются строить специализированные суда?", - перечислил вопросы к проекту **Цветков**.

"Ориентироваться только на российский рынок - это неправильно, не уверен, что это будет работать - все равно это должна быть международная история. Может показаться, что у нас много дноуглубительных работ - а их не так и много, и они точечно разбросаны по огромной территории страны. Может выясниться, что гонять такие специализированные суда по Севморпути или Суэцкому каналу с Европейской части страны в Сибирь или на Дальний Восток не совсем эффективно. Подождем полный комплект документов, посмотрим", - заключил глава **Росморречфлота**.

ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ, ЧТО ПОРТОВЫЙ ИНВЕСТСБОР НАЧНУТ ВЗИМАТЬ В 2019 Г, А ТРАТИТЬ В 2020 Г

Росморречфлот ожидает, что портовый инвестсбор в РФ начнут взимать в 2019 году, а инвестировать в объекты инфраструктуры уже в 2020 году, сообщил РИА Новости замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**.

Правительство РФ ранее утвердило правила взимания в стране инвестиционного портового сбора с судов заграничного плавания. Размер сбора будет определяться при согласовании с ФАС РФ. При этом сбор не взимается с судов, заходящих в порт без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, а также с транзитных и судов, повторно заходящих в порт после выхода из него по решению капитана морпорта или для производства девиационных работ.

"Возможно получится и в этом году начать эту работу (по взиманию сбора - ред.), мы сейчас ведем диалог с ФАС, подготовили им документы по инвестпрограмме Росморпорта, соответственно, перечень портов, где бы мы хотели ввести этот инвестсбор, обсуждаем с ними ставки и нормативы", - рассказал РИА Новости **Цветков**.

"Если мы успеем завершить (переговоры с ФАС - ред.) в этом году, то, может, во второй половине года уже начнем его накапливать. А тратить начнем с 2020 года. Объем средств, направления с ФАС будут согласованы. Предварительно в год будет взиматься порядка 8 миллиардов рублей, но эти параметры опять же нам еще подлежит уточнить и доказать ФАС", - добавил он.

По мнению **Цветкова**, инвестсбор не ухудшит состояние российских судоходных компаний. Сбор будет взиматься с судов заграничного плавания, более 90% которых работает под инофлагами или принадлежит иностранным судовладельцам. "Все вырученные средства пойдут на повышение качества услуг, сервиса, дноуглубительные работы, сооружения. Это будет повышать привлекательность наших портов и их грузооборот", - заключил **Цветков**.

ПРАЙМ; 2019.06.14; СТРУКТУРЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА В 2019 Г ПОЛУЧАТ 13 СУДОВ - ЦВЕТКОВ

Предприятия, входящие в контур **Росморречфлота**, получат в 2019 году тринадцать судов, сообщил РИА Новости замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**.

"В этом году будут спущены на воду и переданы заказчикам, нашим предприятиям, 13 морских и речных судов", - сообщил **Цветков**.

Он уточнил, что при этом три судна будут предназначены для обеспечения аварийно-спасательной готовности и ликвидации разливов нефти или нефтепродуктов в акватории Черного моря, четыре - для аварийно-спасательного дежурства, буксировки аварийных судов, а также выполнения морских буксировок, пять судов для эксплуатации на внутренних водных путях, еще одно судно - это ледокол проекта 22600 "Виктор Черномырдин".

Цветков напомнил, что **Росморречфлот** и предприятия, которые входят в контур ведомства и **Минтранса** РФ, а также российские компании, задействованные в исполнении госпрограмм по развитию водных путей и флота, в основном, заказывают суда на российских верфях.

"Такие предприятия и компании получают до 2024 года более 100 новых судов. Что-то уже строится, что-то заказывается", - отметил собеседник агентства.

Речь идет об аварийно-спасательном флоте, гидрографических, лоцмейстерских, вспомогательных, дноуглубительных судах, промерном флоте, специальном обслуживающем флоте, ледоколах и парамах.

ПРАЙМ; 2019.06.14; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РОСТ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ ПРОДОЛЖИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Росморречфлот рассчитывает, что положительная динамика по грузообороту морских портов РФ сохранится до конца года, сообщил РИА Новости замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота** **Юрий Цветков**.

Грузооборот морских портов РФ за январь-май вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,3%, до 339,63 миллиона тонн. Грузооборот морских портов РФ в 2019 году вырастет на 5,3% - до 859,8 миллиона тонн, следует из документов **Росморречфлота** к итоговому годовому заседанию коллегии ведомства и статистики за 2018 год.

"Пока мы идем, что называется, в графике. Грузооборот у нас растет динамично, в течение последних 20 лет опережает существенно рост экономики РФ и мы надеемся, что эту тенденцию мы сохраним", - заявил **Цветков**.

"(Положительная динамика грузооборота портов - ред.) говорит о том, что экспортно-ориентированные отрасли экономики развиваются, поскольку у нас морские порты в основном работают на направлении экспорта", - заключил глава **Росморречфлота**.

ТАСС; 2019.06.14; УТВЕРЖДЕН МАРШРУТ АВТОДОРОГИ МОСКВА - КАЗАНЬ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение правительства, дополняющее схему территориального планирования скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань. Об этом сообщается в пятницу на сайте кабмина.

"До настоящего времени схемой территориального планирования мероприятие по строительству скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань было предусмотрено без указания конкретных районов прохождения этой дороги. В рамках проведения предпроектных работ были определены районы ее прохождения", - говорится в документе.

Принятый документ дает основание для решений о резервировании земель, переводе земель из одной категории в другую, разработке документации по планировке территории в целях строительства и реконструкции объектов дорожного хозяйства федерального значения.

"Позиция схемы территориального планирования по строительству скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань дополняется указанием на конкретные районы прохождения этой автодороги", - уточняется в сообщении.

Участок автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 729 км включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай. Как ранее сообщал первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов**, стоимость строительства платной автотрассы Москва - Казань составит около 550 млрд рублей.

Также в схему территориального планирования добавлены строительство обхода города Иванова и строительство и реконструкция подъезда к Костроме, включая строительство обхода.

<https://tass.ru/ekonomika/6549414>

ПРАЙМ; 2019.06.14; ПРОЕКТ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ИМЕЕТ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РИСКИ ИЗ-ЗА ПОТЕПЛЕНИЯ - ГПБ

Проект Северного широтного хода (СШХ) имеет серьезные строительные риски из-за глобального потепления: вечная мерзлота на территории, где предполагается вести строительство, может оказаться "не совсем вечной", заявил в интервью РИА Новости первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов.

"Там действительно существует риск строительства в вечной мерзлоте, но с учетом тенденций к потеплению, которые особенно сказываются на этих холодных территориях, мерзлота может оказаться не совсем вечной. Риск действительно серьезный", - сказал Чичканов, отвечая на вопрос, может ли подорожать стоимость строительства из-за сложных условий.

По его словам, сейчас по проекту еще ведется разработка проектно-сметной документации, поэтому сведения о возможном росте стоимости проекта на этом этапе пока остаются только слухами.

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

В начале октября прошлого года **Минтранс РФ** сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного Северного широтного хода, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири. Предварительно было решено сформировать синдикат из нескольких банков. Это Газпромбанк, ВТБ, ЕАБР и ВЭБ. Также отдельную заявку подал Сбербанк.

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.06.14; ТРАССА "СКАНДИНАВИЯ" ДО ОБХОДА ВЫБОРГА В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СТАНЕТ ШЕСТИПОЛОСНОЙ К 2025 ГОДУ

ФКУ Упрдор "Северо-Запад" заключило госконтракт на подготовку территории для проведения реконструкции участка федеральной дороги А-181 Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой с 100 по 134-й км, от п. Кирпичное до начала обхода Выборга. Об этом в пятницу сообщает официальный сайт "**Росавтодора**".

К работам подрядная организация приступит в ближайшее время. Как и на предыдущих участках автодороги, перед началом строительно-монтажных работ специалисты выполнят расчистку полосы отвода от леса и кустарника, переустройство канализации и сетей связи, газопроводов, воздушных линий электропередач. В связи с тем, что на территории Ленинградской области в период Великой Отечественной войны велись боевые действия, обязательным этапом станет обследование и очистка территории строительства от взрывоопасных предметов.

Добавим, в настоящее время завершается подготовка территории на участке трассы А-181 "Скандинавия" с 65-го по 100-й километр, от поселка Огоньки до поселка Кирпичное. При реконструкции участка будет выполнено расширение существующей дороги с двух до шести полос с доведением параметров федеральной трассы до категории IV. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность дороги, ведущей к портам Выборг и Санкт-Петербург, сократить временные затраты пользователей, а главное - значительно повысить безопасность транспортной артерии, связывающей Россию со скандинавскими странами.

Напомним, в декабре 2018 года на год с опережением графика завершена реконструкция, и полностью открыто движение по участку федеральной трассы А-181 "Скандинавия" с 52-го по 65-й км.

Реконструкция участков федеральной автомобильной дороги А-181 "Скандинавия" выполняется в рамках **федерального проекта "Морские порты России"**, включенного в транспортную часть **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/trassa-skandinaviya-do-obkhoda-vyborga-v-leningradskoy-oblasti-stanet-shestipolosnoy-k-2025-godu/>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; ТАТЬЯНА ИВАНОВА; 2019.06.14; ПОРТЫ ТАМАНИ СТАНУТ ДОСТУПНЕЕ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ СОСТАВОВ

До конца текущего года Российские железные дороги намерены завершить программу по реконструкции и ввести в эксплуатацию железнодорожные пути на Таманском полуострове. В результате доступность портов повысится, а объем грузовых перевозок на юге России, по оценкам экспертов, может достигнуть 130 млн тонн к 2025 году, сообщило сегодня ТАСС со ссылкой на пресс-службу Северо-Кавказской железной дороги.

"Проект "Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова" планируется завершить в 2019 году после ввода в эксплуатацию второго пути на участке Старотитаровка - Вышестеблиевская. Реализация данного проекта в комплексе с другими инвестпроектами по развитию подходов к портам Азово-Черноморского побережья позволит снять дефицит пропускной способности по направлению к портам юга России", - подчеркнули в пресс-службе.

Готовность земляного полотна на участке Старотитаровка - Вышестеблиевская составляет 87%, уложено уже 4,9 километров пути из запланированных 7,1 километров в 2019 году.

Напомним, как сообщало ранее РИА "Индустрия безопасности", в рамках **федерального проекта "Морские порты России"** Росавтодор увеличит пропускную способность федеральных трасс, ведущих к десяти морским портам страны. В результате проведенных работ к 2024 году большинство из них будут обладать пропускной способностью до 20 тысяч автомобилей в сутки, обеспечивая безопасный проезд к портам Архангельска, Санкт-Петербурга, Выборга, Мурманска, Махачкалы, Астрахани, с. Оля, Новороссийска, Анапы и Тамани.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9445.html

ИА REGNUM; 2019.06.14; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ОБНАДЕЖИЛ АРКТИКУ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ

Заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации в Якутске коснулось транспортных проблем Арктической зоны Российской Федерации.

Сегодня, 14 июня, в столице Республики Саха (Якутия) завершилось расширенное выездное заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации на тему "Законодательные аспекты реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года".

В ходе состоявшегося обсуждения одной из наиболее злободневных арктических проблем была признана транспортная доступность.

Так, первый заместитель председателя комитета Госдумы РФ по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Валентина Пивненко отметила: "Вопросы транспортной стратегии, транспортной инфраструктуры в Арктической зоне являются приоритетными уже давно. Законодатели не раз настаивали на том, чтобы правительство имело четкую программу развития транспортной инфраструктуры. Особенно активно в этом направлении с правительством и законодателями работает Якутия. Здесь такие огромные расстояния, что без авиационного сообщения невозможно обеспечить доступность для населения и устойчивое развитие Арктики".

Кроме того, Пивненко отметила, что это касается не только воздушного транспорта, но и морского.

Валентина Пивненко также подчеркнула, что для Якутии крайне актуальным остается проект строительства моста через реку Лену. "Это позволит дать новый импульс развитию территорий. Даст возможность в любое время года обеспечивать все пожелания населения", - заметила заместитель председателя комитета Госдумы.

В свою очередь председатель Государственного собрания (Ил Тумэна) Республики Саха (Якутия) Петр Гоголев поднял проблему субсидирования воздушных перевозок. По его словам, согласно нынешним правилам, получить субсидии на межрегиональные перевозки можно, только если промежуточные посадки расположены на территориях разных субъектов России.

"Таким образом, население труднодоступных населенных пунктов нашей республики по-прежнему не имеет возможности воспользоваться федеральными программами, так как промежуточным пунктом является город Якутск. В этом случае пункт отправления и пункт промежуточной посадки расположены в пределах одного субъекта РФ, поэтому перевозка не субсидируется", - сказал Петр Гоголев.

В связи с этим председатель якутского парламента попросил более четко прописать субсидирование сквозных тарифов от труднодоступных населенных пунктов до крупных городов с пересадкой в узловых аэропортах Арктической зоны и заменой типа воздушного судна и номера рейса.

В результате все поднятые проблемы нашли отражение в итоговом решении заседания Совета. В частности, правительству РФ рекомендовано при корректировке **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года** увязывать мероприятия по развитию Северного морского пути с реализацией приоритетных транспортных проектов по созданию железнодорожных магистралей "Северный широтный ход", "Белкомур", "Баренцкомур", "Карскомур". В свою очередь Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность включения в Комплексный план проекта строительства автодорожного мостового перехода через реку Лена в районе г. Якутска.

Также **Минтрансу** рекомендовано рассмотреть вопрос о внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта, в части включения в перечень субсидированных маршрутов воздушных перевозок пассажиров с территорий Арктической зоны в обратном направлении.

Совет Федерации обнадежил Арктику транспортной доступностью

<https://regnum.ru/news/2647818.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ

Воронежская область отремонтирует в текущем году в три раза больше дорог, чем годом ранее, сообщает в четверг заксобранье региона.

По поручению председателя Воронежской областной думы Владимира Нетесова депутаты регионального парламента проинспектировали ход дорожных работ в районах области. Вместе с руководителем профильного департамента правительства и начальником управления государственной инспекции по безопасности дорожного движения депутаты осмотрели участки автодорог местного и регионального значения, которые реконструируются в Панинском районе в рамках реализации **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**.

В частности, представители заксобранья побывали на участке межрайонной автомагистрали, где применяются технологии, позволяющие снизить затраты на ремонт 1 километра дороги в несколько раз. При этом минимальный гарантийный срок для такого твердого покрытия составляет 5 лет. Как пояснил председатель комитета облдумы по транспорту, дорожному хозяйству и безопасности Владимир Верзилин, задача выездного заседания в том числе состоит в изучении передового опыта ремонта автодорог, чтобы распространить его на другие районы области.

"В 2019 году в Воронежской области планируется отремонтировать 490 километров автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, 306 из которых - в рамках реализации **национального проекта "Безопасные и качественные**

автомобильные дороги". Это почти в три раза больше показателя прошлого года. На указанные цели предусмотрено порядка 4,5 миллиарда рублей", - прокомментировал инспектирование работ Нетесов.

По его словам, осенью этого года запланировано проведение парламентских слушаний по вопросам реализации региональной составляющей **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Спикер заксобрания отметил важность обеспечения контроля за эффективностью использования средств дорожных фондов - как депутатского, так и общественного.

"Одним из главных итогов реализации нацпроекта должно стать приведение автодорог Воронежской области в нормативное состояние. Кроме того, реализация национального проекта предполагает уменьшение протяженности региональных и федеральных трасс, работающих в режиме перегрузки, что в конечном счете должно привести к сокращению числа транспортных заторов и снижению общей аварийности", - сказал Нетесов.

<https://ria.ru/20190614/1555576847.html>

RNS; 2019.06.14; СМИ СООБЩИЛИ О ЖЕЛАНИИ BOEING СОКРАТИТЬ ФИЗИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Инженеры корпорации Boeing сокращают объем и продолжительность некоторых дорогостоящих физических испытаний, необходимых для сертификации нового самолета компании, сообщает Reuters со ссылкой на источники в отрасли и регулирующих органах. Для своего нового широкофюзеляжного лайнера NMA Boeing разрабатывает технологию для замены дорогих и трудоемких физических испытаний безопасности на компьютерное моделирование. Источники издания отмечают, что в Boeing убеждены, что новые технологии и многолетний опыт сделали некоторые физические испытания избыточными. Новая стратегия компании может оказаться под угрозой, считает издание, если регуляторы и законодатели США, расследующие две авиакатастрофы Boeing 737 Max 8, потребуют более тщательных испытаний от авиагиганта.

Несмотря на достижения в области компьютерного моделирования, некоторые эксперты утверждают, что физические тесты "старой школы" категорически лучше, поскольку способны предоставить непредсказуемые результаты.

"Испытания перестали быть для компании местом открытий, а стали служить в основном подтверждением того, что мы думали, что знаем", - сказал изданию бывший инженер корпорации.

Ранее решение о приостановке полетов Boeing 737 Max 8 приняли власти ЕС и многих стран мира. В свою очередь, Федеральное управление гражданской авиации США заявило об отсутствии оснований запрещать полеты Boeing 737 Max 8 из-за отсутствия систематических проблем у данной модели. По состоянию на 13 марта США и Канада остались единственными странами, которые продолжали эксплуатацию Boeing 737 Max 8, однако в итоге авиационные ведомства этих стран также ввели временный запрет на полеты этих самолетов.

14 марта полеты лайнеров Boeing 737 Max в российском воздушном пространстве запретила **Росавиация**. Ранее, 12 марта, о приостановке эксплуатации самолетов Boeing 737 Max объявила авиакомпания S7. В ее парке находятся два лайнера Boeing 737 MAX.

<https://rns.online/transport/SMI-soobschili-o-zhelanii-Boeing-sokratit-fizicheskie-ispitaniya-novih-samoletov-2019-06-16/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; AIRBUS МОЖЕТ ОСНАСТИТЬ ГИБРИДНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ НОВУЮ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА — СМИ

Европейский авиастроительный концерн Airbus SE планирует использовать гибридный двигатель в новом самолете, разрабатываемом в качестве преемника его самой популярной модели A320neo, что станет технологическим прорывом для авиационной промышленности.

Airbus рассчитывает, что гибридные авиационные двигатели будут готовы к 2035 году, когда концерн намерен представить принципиально новую модель самолета, сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на осведомленные источники.

Airbus неоднократно заявлял о своем интересе к гибридным двигателям, однако теперь речь идет об оснащении ими ключевой модели, отмечают источники.

По их словам, о точных сроках создания самолета с гибридным двигателем говорить рано. Airbus может начать с оснащения таким двигателем менее крупного узкофюзеляжного самолета, чтобы подготовить почву для его использования в самолете сопоставимого размера с A320neo, вмещающего порядка 240 человек.

Любое решение Airbus в этом направлении будет учитывать рыночную динамику, а также конкуренцию с американской Boeing, говорят источники.

Airbus намерен выпускать самолеты, которые заменят нынешние A320neo, также и с традиционным двигателем. Эксплуатация самолетов семейства A320 началась в конце 80-х годов, они составили конкуренцию модели 737 от Boeing.

В новой версии самолетов, над которой работает Airbus, предусмотрен обновленный дизайн крыльев, большее использование композитных материалов, а также изменение двигателей с целью увеличения энергоэффективности.

Airbus работает совместно с Rolls-Royce Holdings Plc и Siemens AG над разработкой гибридного двигателя. Однако модель, которую один планируют тестировать в ближайшие два года, будет иметь мощность лишь 2 МВт - это значительно меньше, чем требуется, чтобы поднять в воздух даже небольшой узкофюзеляжный самолет.

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.17; ПАМЯТКА АБИТУРИЕНТУ

20 июня во всех университетах страны стартует приемная кампания. Как не ошибиться в выборе профессии, рассказал ректор **РУТ (МИИТ) Александр Климов**

В отраслевых вузах началась приемная кампания

20 ИЮНЯ ВО ВСЕХ УНИВЕРСИТЕТАХ СТРАНЫ СТАРТУЕТ ПРИЁМНАЯ КАМПАНИЯ. В ВУЗАХ ПРОГНОЗИРУЮТ увеличение числа поступающих. В этом году, по данным Рособрнадзора, единый госэкзамен (ЕГЭ) сдавали 662 тыс. школьников, что на 17 тыс. человек больше, чем в 2018 году. Об изменениях в правилах приема и о том, как НЕ ошибиться в выборе профессии, "Гудок" побеседовал с ректором **Российского университета транспорта (МИИТ) Александром Климовым**.

-20 июня приемные комиссии вузов начинают свою работу. **Александр Алексеевич**, каких выпускников ждет **РУТ (МИИТ)**?

-Если быть точным, то приемная кампания в **РУТ (МИИТ)** уже идет. Мы начали прием на специальности и направления подготовки заочной формы обучения 3 июня. На сегодняшний день подано более 200 заявлений.

Мы отраслевой, общетранспортный вуз, следовательно, должны удовлетворять потребности в специалистах разных профилей.

Традиционно наши абитуриенты - это в первую очередь те, кто в дальнейшем планирует работать в технических областях: цифровые технологии, строительство, механика, электроника и системы управления. Но у отрасли также и большая потребность в специалистах экономического, юридического, гуманитарного профилей. В нашем университете ведется подготовка и по таким специальностям.

-Что изменилось в этом году в условиях приема?

-Да, в этом году в условия приема был внесен ряд изменений. В первую очередь это касается системы целевого обучения.

1 января 2019 года вступил в силу Федеральный закон № 337-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования целевого обучения", в соответствии с которым вузы не могут выбирать себе заказчиков целевого обучения.

Целевое обучение доступно всем предприятиям России с государственным участием в равной степени, при этом количество мест приема устанавливается не учредителем для каждого вуза в отдельности, а правительством для всей страны в виде процента бюджетных мест, которые выделяются в целевую квоту. Таким образом, все вузы оказываются в равном положении.

Минтранс России совместно с ведущими предприятиями отрасли (в первую очередь ОАО "РЖД") и транспортными вузами провел большую работу, чтобы количество

целевых мест по ведущим транспортным специальностям практически не изменилось по сравнению с предыдущими годами. Целевое обучение было и остается важнейшим источником квалифицированных кадров в транспортной отрасли.

Еще одно новшество этого года - в перечень индивидуальных достижений, рекомендуемых к учету, добавились такие положения, как наличие у поступающих статуса победителя чемпионата по профессиональному мастерству среди инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья "Абилимпикс" ("Абилимпикс" является одним из проектов АНО "Россия - страна возможностей", направленных на развитие системы социальных лифтов в стране. Цель проекта - обеспечение эффективной профессиональной ориентации и мотивации людей с инвалидностью к получению профессионального образования, содействие их трудоустройству и социокультурной инклюзии в обществе. - Ред.).

Также в этом году поступающие на места в рамках особой квоты приема и целевой квоты могут не подавать сразу оригинал документа об образовании и согласие на зачисление, а наравне с другими поступающими предоставлять копии своих документов в пять вузов на три специальности в каждом.

-Как обстоят дела с проходными баллами в этом году?

-В прошлом году проходной балл в наш вуз вырос на два пункта. В этом году также ожидаем заметного увеличения баллов у поступающих. Причин здесь несколько. Во-первых, год от года растет престиж и востребованность инженерного образования в целом. Во-вторых, Российский университет транспорта заметно укрепил свои позиции в образовательном сообществе.

-Появились ли новые специальности или профили подготовки?

-Учитывая общетранспортный статус **Российского университета транспорта**, отмечу, что в рамках высшего образования в **РУТ (МИИТ)** реализуется ряд профилей, связанных с различными сферами транспорта, а не традиционно железнодорожными. Это такие направления подготовки, как автомобильные дороги и аэродромы, гидротехническое строительство, электрооборудование автомобилей и электромобили, цифровой транспорт и логистика.

Особенно важно, что чуть больше года назад наш университет получил возможность вести подготовку специалистов, бакалавров, магистров и аспирантов по собственным стандартам, и с сентября 2019 года такая подготовка начнется.

В рамках среднего профессионального образования университет получил лицензию на новую специальность "право и судебное администрирование".

-Посоветуйте абитуриентам, как не ошибиться в выборе специальности.

-Это один из главных вопросов, интересующих абитуриентов. Будущим студентам в первую очередь необходимо определиться, в какой сфере они хотят себя реализовать и добиться успеха. Плохих специальностей не бывает, грамотных и квалифицированных выпускников работодатели всегда ждут. Однако важно выбирать профессию по душе. Те, кто пока не смог определиться со специальностью, могут в приемной комиссии обратиться к консультантам и преподавателям. Им расскажут не только об особенностях обучения, учебных дисциплинах и местах прохождения практик, но и о студенческой жизни, которая, например, в **РУТ (МИИТ)** очень разнообразна.

-Выпускники каких транспортных специальностей наиболее востребованы сегодня на рынке труда?

-Потребность транспортной отрасли в квалифицированных кадрах велика, учитывая стремительный темп ее развития.

Диплом об окончании **РУТ (МИИТ)** - это гарантия трудоустройства в ведущих российских и зарубежных транспортных компаниях, других областях экономики и социальной сферы, успешного карьерного роста.

Чуть большее смещение интересов сейчас наблюдается в области цифровых технологий транспорта, высокоскоростного транспорта, мультимодальных логистических систем - они становятся все более популярными и востребованными.

-Не секрет, что целевики поступают в вузы с не самыми высокими результатами ЕГЭ. Как правило, они приезжают из отдаленных регионов, куда и возвращаются после окончания

университета. Не принять их - значит лишить предприятие-работодателя кадров. Удастся ли вузу подтянуть вчерашних троечников?

-Кадры, которые предприятия получают в рамках целевого обучения, очень важны. Подготовить высококлассных специалистов из первокурсников с различным входным уровнем знаний - наша основная задача. Для этого мы совместно с заказчиками целевого обучения ищем подходящие решения. Так, например, целевые студенты при необходимости посещают дополнительные занятия, консультации преподавателей. Также предусмотрено получение ими дополнительной рабочей профессии.

К концу второго курса студенты с низкими вступительными баллами уже догоняют по успеваемости своих сокурсников, прошедших на бюджет на основные конкурсные места.

-В чем конкурентные преимущества университета на образовательном рынке?

-У нашего университета есть договоренности с крупнейшими российскими и зарубежными транспортными компаниями - Московской, Октябрьской, Северной, Юго-Восточной железными дорогами - филиалами ОАО "РЖД", ГВЦ ОАО "РЖД", АО "Скоростные магистрали", АО "ФПК", АО "Объединенная транспортно-логистическая компания", ГУП "Московский метрополитен", МОЭК, компании "Сименс", "Альстом", "Бомбардье" - о прохождении практики нашими студентами.

Широкие возможности у **РУТ (МИИТ)** и в плане студенческих обменов - можно пройти практику или полноценное обучение в вузах Германии, Франции, Испании, Финляндии, Китая и многих других. Студенты могут получить по окончании университета два диплома. Буквально на днях подписали новое соглашение с компанией "Сименс. Мобильность", по которому наши аспиранты и молодые ученые получают дополнительные возможности проходить стажировки в вузах Германии и стипендию.

Также с сентября 2018 года в университете действует Военный учебный центр. Совместно с Железнодорожными войсками определены военно-учетные специальности, по которым осуществляется подготовка, обучение ведется по программам офицера, сержанта, солдата запаса. В прошлом году мы приняли первых студентов - 108 человек, при этом конкурс достигал пяти человек на место. Выпускники Военного учебного центра освобождаются от призыва в армию.

Кроме того, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" разрабатывается проект создания на базе Российского университета транспорта многофункционального технологического кластера "Образцово". Он станет флагманской площадкой для инноваций на транспорте и кадрового развития отрасли. В состав кластера войдут национальный центр цифрового инжиниринга, прототипирования, испытаний и сертификации интеллектуальных транспортных систем, конгресс-центр, фундаментальная научная библиотека, национальный музей транспорта, два общежития. Проект достаточно долгосрочный, тем не менее планируется, что в соответствии со всеми дорожными картами сдача первого этапа будет произведена в 2023 году.

-Какие программы социальной поддержки студентов есть в **РУТ (МИИТ)**?

-В **РУТ (МИИТ)** развита система стипендиальной поддержки. Помимо основной государственной стипендии, предусмотрены еще и различные именные стипендии. Их размер может достигать 15 тыс. руб. в месяц и более.

Студентам, принадлежащим к социально незащищенным группам граждан, оказывается материальная помощь.

Для отличников предусмотрены скидки при оплате обучения.

-Что важно знать и понимать, чтобы использовать все шансы для успешного поступления в вуз?

-Важно понимать, что каждый гражданин имеет право подать документы в пять вузов России на три специальности или направления подготовки в каждом из них. Нужно пользоваться этим правом, чтобы увеличить свои шансы попасть на бюджетные места.

Часто поступающие считают, что чем раньше подать документы, тем больше шансов поступить, и после вручения аттестатов все приходят подавать документы, создавая очереди.

Однако конкурсная составляющая поступления никак не учитывает дату подачи, и все поступающие, которые подали документы в установленные сроки, будут находиться в равных условиях. Специалисты приемной комиссии и структурных подразделений Российского университета транспорта всегда готовы оказать содействие в выборе специальности, а в центре "Предуниверсарий" в течение учебного года ведется подготовка к сдаче ЕГЭ.

Каждый гражданин имеет право подать документы в пять вузов на три специальности, это увеличивает шансы попасть на бюджетные места

СПРАВКА "ГУДКА"

Приемная кампания для абитуриентов, поступающих на очную форму обучения, продлится с 20 июня по 21 августа. Заочников будут принимать до 6 СЕНТЯБРЯ.

Ежегодно в отраслевые университеты за счет средств федерального бюджета на программы специалитета, бакалавриата, магистратуры и аспирантуры очной формы обучения поступает в среднем 6,5 тыс. человек (в этом году - свыше 6,6 тыс. человек). Для поступления на железнодорожные специальности абитуриенты должны сдать ЕГЭ по русскому языку, профильной математике и физике. Минимальное количество баллов, необходимое для поступления, - 36 по русскому языку и физике, 27 по математике. Однако, как показывает практика, этих баллов для поступления на бюджет недостаточно. Так, например, в прошлом году средний балл поступивших на бюджетной основе по одной из самых популярных специальностей Российского университета транспорта (МИИТ) "строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей" был равен 217.

По-прежнему будут учитываться индивидуальные достижения вчерашних школьников. Так, например, для получения до 10 дополнительных баллов к ЕГЭ необходимо быть победителем или призером всероссийских конкурсов или олимпиад (например, Всероссийского конкурса исследовательских и проектных работ "Транспорт будущего", инженерно-технической межпредметной олимпиады "Профессионалы будущего", межрегиональной транспортной олимпиады школьников "Паруса надежды" по профилю "Математика"). Также в зачет идет наличие серебряного или золотого значка, полученного по результатам сдачи норм Физкультурного комплекса "Готов к труду и обороне" и за занятие волонтерской деятельностью. При подаче заявления о поступлении абитуриентам необходимо иметь при себе паспорт, документ о предыдущем полученном образовании (аттестат об окончании школы, диплом о начальном, среднем или высшем профессиональном образовании), информацию о результатах ЕГЭ. Кроме того, при поступлении на некоторые специальности (в частности, "наземные транспортно-технологические средства", "подвижной состав железных дорог", "эксплуатация железных дорог", "системы обеспечения движения поездов") необходимо будет предъявить справку формы 086/у или АКУ-22, подтверждающую прохождение обязательного медосмотра. Если абитуриент несовершеннолетний, ему необходимо взять с собой форму согласия на обработку персональных данных, подписанную родителем или опекуном, - без нее документы не примут. Подать документы можно лично в приемной комиссии вуза или в одном из его филиалов либо отправить их заказным письмом.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467159>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.06.17; МЕДВЕДЕВ ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ МИНИСТЕРСТВАМ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Премьер-министр Дмитрий Медведев предписал министерствам и ведомствам, ответственным за реализацию национальных проектов, в срок до 27 июня внести в правительство нормативные акты для финансирования строек и объектов нацпроектов, включенных в федеральную адресную инвестиционную программу. Такое поручение содержится в списке по итогам заседания правительства, прошедшего 13 июня.

Министерству просвещения и **Росавиации** предстоит отчитаться по "долгам" за прошлый год. До 1 июля им надо доложить о подготовке "дорожных карт" для ввода в эксплуатацию не введенных в 2018 году объектов капитального строительства.

Претензии к федеральным органам исполнительной власти возникли и в части работы по федеральным целевым программам. Кабмин отметил низкую эффективность реализации в I квартале 2019 года ФЦП "Развитие космодромов на период 2017-2025 годов в обеспечение космической деятельности Российской Федерации". Госкорпорации "Роскосмос" поручено принять исчерпывающие меры, чтобы исправить ситуацию.

Также до 12 июля Минприроды, МВД, Минобрнауки, Минобороны, Федеральная служба исполнения наказаний, госкорпорации "Росатом" и "Роскосмос" должны скорректировать свои федеральные целевые программы, в том числе для приведения их в соответствие с федеральным бюджетом.

Правительство утвердило отчет Минфина об исполнении главного финансового документа страны в первом квартале этого года, однако Минкомсвязи, Минпросвещения, Минкавказу, Росмолодежи, Ростуризму, **Росавтодору** и Федеральному агентству по делам национальностей указано на необходимость своевременного исполнения бюджета в части расходов.

<https://rg.ru/2019/06/15/medvedev-dal-porucheniia-ministerstvam-po-nacproektam.html>

ТАСС; 2019.06.14; ЛЕВИТИН: ПО ИТОГАМ ЧМ-2018 ПО ФУТБОЛУ БУДУТ НАГРАЖДЕНЫ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК

Государственные награды по итогам проведения чемпионата мира по футболу 2018 года в России получают несколько десятков тысяч человек. Об этом на церемонии вручения государственных наград сотрудникам оргкомитета "Россия-2018" и празднования годовщины проведения турнира заявил помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

Торжественная церемония проходит в пятницу в Бетховенском зале Большого театра.

"Здорово, что ливень пошел в момент награждения. Мне кажется, все плакало и не хотело прощаться с чемпионатом мира, - сказал **Левитин**. - Хочу вам сказать, что указом и распоряжением президента около 1 500 строителей, проектировщиков людей, которые работали в своих городах на своих стадионах уже награждены. Первыми, конечно, были награждены футболисты - давайте их поздравим!"

"Очень важно, что те, кто помогали, тоже будут награждены, - добавил он. - Также готовятся к награде примерно 20 тыс. человек - это только здесь, в администрации президента. Плюс, десятки тысяч будут награждены распоряжениями губернаторов. Сегодня мы награждаем вас - тех людей, которые могут рассказать так много, как никто". Чемпионат мира 2018 года прошел на 12 стадионах в 11 городах России. Сборная России добилась исторического успеха, дойдя до четвертьфинала турнира, чемпионом мира стала команда Франции.

<https://tass.ru/sport/6551259>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; МОСТОТРЕСТ ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА СОДЕРЖАНИЕ КРЫМСКОГО МОСТА НА 881 МЛН РУБ

ПАО "Мостотрест" (МОЕХ: MSTT) в ближайшие два года займется содержанием автодорожной части Крымского моста.

По данным системы "СПАРК-Маркетинг", ФКУ Упрдор "Тамань" **Росавтодора** и "Мостотрест" заключили госконтракт "на оказание услуг по содержанию действующей сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений. Участок автомобильной дороги А-290 Новороссийск-Керчь. Транспортный переход через Керченский пролив км 141+018 - км 160+048".

Контракт был заключен 29 мая и будет действовать до 30 июня 2021 года. Цена контракта составляет 881,129 млн рублей, включая НДС в размере 20%.

"Мостотрест" специализируется на строительстве и реконструкции автодорожных, железнодорожных и городских мостов, дорог, а также других инженерных сооружений, оказании сервисных услуг по эксплуатации, содержанию и ремонту автомобильных дорог и мостов, инвестировании в инфраструктурные проекты. ООО "Стройпроектхолдинг" Аркадия Ротенберга владеет 94,2% акций ПАО "Мостотрест" через АО "ТФК-Финанс", остальные 5,8% находятся в свободном обращении.

Крымский мост протяженностью 19 км стал самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали с 1 октября. Железнодорожную часть объекта планируется сдать в декабре 2019 года.

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

РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ШТОРМЫ НЕ ПОМЕШАЛИ СТРОЙКЕ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Строительство железнодорожной части моста через Керченский пролив идет с небольшим опережением, несмотря на сложную, насыщенную штормами зиму, заявил председатель совета директоров компании - генподрядчика строительства "Стройгазмонтаж" Аркадий Ротенберг.

Ранее сообщалось, что строители сомкнули рельсы на первом пути железнодорожной части моста, в этом направлении поезда будут ходить с полуострова на материк. В ближайшее время будет проведена финальная стыковка звеньев второго пути. Далее проведут обустройство этих путей всем необходимым для организации железнодорожного движения.

"Идем с небольшим заделом, несмотря на сложную, насыщенную штормами зиму", – сказал Ротенберг, слова которого приводит инфоцентр "Крымский мост".

<https://ria.ru/20190614/1555557510.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители сомкнули рельсы на первом пути железнодорожной части Крымского моста по направлению с полуострова на материк, передает инфоцентр "Крымский мост".

Для создания колеи длиной 19 километров они уложили пять тысяч тонн рельсов и 38 тысяч железобетонных шпал.

"Путь прокладывался с двух берегов Керченского пролива: бригады двигались навстречу друг другу и встретились под сводом арки. На главном участке стройки была проведена стыковка двух именных звеньев — "Тамань" и "Керчь", — говорится в сообщении.

По словам председателя совета директоров компании — генподрядчика строительства "Стройгазмонтаж" Аркадия Ротенберга, скоро состоится финальная стыковка звеньев второго пути, а затем их обустроят всем необходимым для начала перевозок.

Он добавил, что строительство идет с небольшим опережением.

В свою очередь, руководитель подрядной организации Евгений Чибышев отметил, что по рельсам первого пути будут перевозить грузы для строительства второго и подходов к железной дороге со стороны Крыма.

Так, по данным инфоцентра, на втором железнодорожном пути еще предстоит уложить семь километров рельсошпальной решетки.

Кроме того, возводится и новая станция Керчь-Южная. Она включает вокзал, пост электрической централизации и блокировки и парк путей для приема и отправления поездов.

Мост в Крым из Краснодарского края — самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Год назад, 15 мая, его открыли для автомобилей, хотя изначально это было запланировано на декабрь.

Начало железнодорожного движения должно состояться в конце этого года.

<https://ria.ru/20190614/1555557410.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.17; ПОДГОТОВКА ТРИЛЛИОННОГО БЮДЖЕТА; ФНС ПРОВЕЛА ВЫЕЗДНУЮ КОЛЛЕГИЮ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Федеральная налоговая служба (ФНС) провела заседание коллегии по итогам начала года — оно состоялось в Санкт-Петербурге. Основные новости ФНС в первом полугодии — рекордное снижение в экономике отношения налоговых долгов к доходам, ожидаемое удвоение числа компаний, работающих с ФНС в режиме налогового мониторинга, и

продолжение «обеления» зарплат. Кроме того, на коллегии заявлены планы Санкт-Петербурга по расширению налоговой базы и выходу к 2024 году на триллионный городской бюджет.

Выездную коллегию ФНС глава службы Михаил Мишустин проводил в прошедшую пятницу во втором в России регионе-налогоплательщике по объему налоговых сборов после Москвы — Санкт-Петербурге (сборы УФНС по городу в 2018 году — 797 млрд руб., Санкт-Петербург входит в тройку регионов РФ с крупнейшим ВРП). На коллегии отмечалась позитивная в этом отношении для ФНС динамика развития экономики города: в среднем ненефтегазовые доходы бюджетной системы в 2018 году увеличились в регионах в 1,6 раза, в Санкт-Петербурге — в 1,7 раза, притом что рост поступлений от крупнейших плательщиков в бюджет города — групп компаний ВТБ, «Газпрома» и «Газпромнефти» — был на уровне среднего по РФ. Михаил Мишустин, выступая на коллегии, подтвердил «обеление» в последние годы экономики Санкт-Петербурга и рост качества налогового администрирования: так, за пять лет сборы НДС в городе выросли вдвое. В УФНС по Санкт-Петербургу уже ведется промышленная эксплуатация третьего функционального блока автоматизированной информсистемы «Налог-3».

Традиционно коллегии ФНС — источник ведомственных показателей, не рассчитываемых другими ведомствами. Видимо, наиболее важным на ней стало объявление Михаилом Мишустиным данных о динамике соотношения доходов ФНС к налоговой задолженности (ДТИ): по его словам, на 1 мая 2019 года она составила 7,4% — это рекордно низкое соотношение за последние пять лет. Локального пика очень редко публикуемый показатель ДТИ для налоговой системы РФ достигал по итогам 2017 года (9,7%), в 2015 году после шока нефтяных цен он составлял 9,3%, в 2016 году снижался до 8,4%. На начало 2018 года ДТИ фиксировался ФНС на уровне 9,2%, в начале 2019 года — 8%. Глава ФНС заявил: «В 2018 году нам удалось переломить тенденцию роста налоговой задолженности». ДТИ — сложный показатель: он отражает, с одной стороны, эффективность налоговой администрации, с другой (косвенно) — соответствие налоговой нагрузки среднесрочным возможностям экономики, наконец, на показатель ДТИ влияет распространенность налоговой оптимизации и межюрисдикционного налогового арбитража, динамика прибылей, их локация в экономике и ряд других факторов. Упрощенно: рост ДТИ — индикатор «налоговой напряженности», в стабильных с точки зрения ставки налога юрисдикциях на позитивной динамике ВВП он снижается.

Другие тренды, подтвержденные на коллегии, — рост в январе—мае 2019 года на 3,6% выше роста зарплат социальных сборов (на 10,2% год к году, рост отмечается третий год подряд после передачи ФНС функций администрирования соцсборов): это подтверждает продолжающееся быстрое «обеление» рынка труда — отчасти под воздействием администрирования, отчасти из-за дефицита рабочей силы в экономике, дающего преимущества формальной занятости. Кроме того, ФНС сообщила о готовности перехода в режим «налогового мониторинга» (см. “Ъ” от 14 февраля) с 2020 года еще около 50 компаний РФ (среди них «Ростелеком», «РусГидро», «Россети» и ФСК ЕЭС, ФПК, ФГК, группа ДОМ.РФ и Международный аэропорт Шереметьево) — это удвоит число участников этого проекта (сейчас их 44) и увеличит их долю в экономике, видимо, до уровня 25% (сейчас 15%).

На коллегии в пятницу выступил и. о. главы Санкт-Петербурга Александр Беглов. В его выступлении ключевыми заявлениями были объявленная задача «увеличить доходную часть бюджета» Санкт-Петербурга до 1 трлн руб. в 2024 году («без этого невозможно развитие города») и согласование «дорожных карт» по переезду в город штаб-квартир Объединенной судостроительной корпорации и Федеральной пассажирской компании. Кроме того, господин Беглов заявил и о необходимости развивать IT-площадки, в том числе в налоговой сфере, в городской экономике — сейчас традиционной «экспериментальной площадкой для налоговых новаций» и IT выступает Москва.

<https://www.kommersant.ru/doc/4003500>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2019.06.17; КИТАЙСКИЙ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ ГИГАНТ МОЖЕТ КУПИТЬ ДОЛЮ В ЗЕРНОВОМ

ТЕРМИНАЛЕ; СОFCO ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С «ДЕЛОПОРТС» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА

Китайская СОFCO ведет переговоры о приобретении доли в зерновом терминале КСК в Новороссийске, сообщили «Ведомостям» два человека, знающих об этом от разных сторон возможной сделки. Представитель владельца КСК – «Делопортс» подтвердил, что сейчас идут переговоры о продаже доли в КСК китайской СОFCO, но подробности не раскрыл. Обсуждается приобретение миноритарного пакета – до 25%, знают два собеседника «Ведомостей».

КСК – третий по величине зерновой терминал в Черноморском регионе России, входит в «Делопортс» – холдинговую компанию, владеющую стивидорными активами группы «Дело» Сергея Шишкарева в порту Новороссийск.

По данным специализирующегося на перевозке зерна железнодорожного оператора «Русагротранс», в сезоне 2017/18 г. через терминал было отправлено на экспорт 5 млн т зерна. В 2013 г. партнером по этому проекту стала американская Cargill – она выкупила у «Делопортс» долю 25% плюс 1 акция. Cargill в переговорах с СОFCO не участвует, говорит человек, близкий к одному из владельцев КСК. Представители СОFCO в России и Cargill от комментариев отказались.

Госкомпания СОFCO основана в 1949 г., она ведущий поставщик сельскохозяйственной продукции: зерна, масла, сахара и хлопка. По данным Fortune, в 2017 г. выручка составила \$69,7 млрд, чистая прибыль – \$393,5 млн. Более половины дохода компании приносит зарубежный бизнес, отмечается на ее сайте. В 2015–2017 гг. СОFCO приобрела компании Noble Agri и Nidera, которые занимались в том числе трейдингом в России. По данным «Русагротранса», в июле 2018 г. – апреле 2019 г. СОFCO заняла 16-е место среди крупнейших экспортеров зерна из России, отгрузив 444 000 т.

Выручка КСК по МСФО в 2018 г. составила 6 млрд руб., чистая прибыль превысила 4 млрд руб.

Об интересе СОFCO к терминалам на юге России сообщал РБК в 2018 г. Всем глобальным компаниям интересен Черноморский регион – это самый быстро растущий экспортный хаб в мире, говорит директор аналитической компании «Совэкон» Андрей Сизов.

КСК – интересный актив, говорит гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько. Это один из крупнейших терминалов, он существенно увеличивает мощности, в дальнейшем сможет принимать и сверхмощные сухогрузы Post-Panamax, перечисляет он. Стоимость всего актива может составлять около 25 млрд руб., следовательно, 25% может обойтись более чем в 6 млрд руб., оценивает Рылько.

СОFCO планирует удвоить закупки зерна в Причерноморском регионе, говорил в мае глава СОFCO Чи Цзинтао. Собственный терминал позволит компании нарастить закупки зерна в России и поставки на экспорт, указывает Рылько. СОFCO сможет активнее поставлять зерно в традиционные для экспортеров из Новороссийска страны – Египет, другие страны Африки, на Ближний Восток. В дальнейшем, когда Китай наконец сертифицирует зерно из европейской части России, компания сможет начать поставки и в Китай, продолжает Рылько.

Ранее китайский холдинг Joyvio Beidahuang Agricultural Holdings (JBA) сообщил о планах вложить почти 10 млрд руб. в российское сельское хозяйство вместе с Фондом развития Дальнего Востока. Предприятие будет выращивать рис и сою, а также займется глубокой переработкой сои и будет отправлять продукцию на экспорт. Впрочем, пока рано говорить о том, что китайские компании массово готовы инвестировать в Россию. Это не приоритетное направление – им намного интереснее США и Европа, считает Сизов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/14/804221-kitaiskii-prodovolstvennii-gigant>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.17; ВСЕ СВОЕ ВОЖУ С СОБОЙ: РОССИЯНЕ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ЖИЛЬЕМ НА КОЛЕСАХ; АВТОТУРИЗМУ СПОСОБСТВУЕТ УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ И НОВЫЕ КЕМПИНГИ, ПОСТРОЕННЫЕ К ЧМ-2018

В России в 2019 году более чем на четверть вырос спрос на автодома — машины и прицепы, оборудованные всем необходимым для долгих путешествий или отдыха на

природе. По данным «Авито», с которыми ознакомились «Известия», в некоторых регионах количество запросов на этот вид транспорта увеличилось вдвое. При этом новые качественные автодома на пять-шесть спальных мест — недешевое удовольствие, сопоставимое со стоимостью недвижимости. Рынок таких машин в России пока относительно невелик, отмечают опрошенные «Известиями» эксперты. Увеличение же спроса они связывают с улучшением качества дорог и появлением кемпингов, построенных к ЧМ-2018.

<https://iz.ru/888796/aleksandr-volobuev/vse-svoe-vozhu-s-soboi-rossiane-zainteresovalis-zhilem-na-kolesakh>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; МИНФИН ПРОВЕРИТ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ СТРАХОВЩИКИ ОТКАЗЫВАЮТСЯ СТРАХОВАТЬ ГРУЗЫ И АВТОПЕРЕВОЗКИ В ДАГЕСТАН

Первый вице-премьер - министр финансов РФ Антон Силуанов пообещал проверить информацию о том, что страховые компании отказываются страховать грузы и автотранспорт, направляющиеся в Дагестан.

Решить эту проблему министра попросил один из предпринимателей в ходе совещания по вопросам реализации национальных проектов, проходившего в пятницу в Махачкале.

"В Ростове есть база, откуда к нам возят сырье. Во все республики России возят сырье с доставкой, Дагестан и Чечня почему-то должны возить сырье сами. "СИБУР" заявляет нам, что страховщики не страхуют автотранспорт, который доставляет грузы в Дагестан, - сообщил предприниматель министру. "Мне приходится платить, чтобы привезти, это плюс 5% к моим затратам".

Силуанов ответил, что слышит о такой проблеме впервые.

"Здесь нужно нам с коллегами из страхового сообщества поговорить. Если они видят какие-то риски, то страховая премия должна быть выше, но это не значит, что надо полностью отказываться от страхования. Это неправильно. И здесь задача регулятора этот вопрос отрегулировать на уровне нормативно-правовых актов", - сказал Силуанов, обращаясь к предпринимателю. Министр пообещал разобраться с данной проблемой.

RNS; 2019.06.14; РОССТАТ СООБЩИЛ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПРОТЯЖЕННОСТИ ДОРОГ В РОССИИ

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в России в 2018 году выросла на 21,6 тыс. км, сообщает Росстат. Этот показатель увеличился на 1,4% по сравнению с 2017 годом, общая протяженность дорог составила 1,529 млн км.

«Более половины общего прироста было обеспечено за счет автомобильных дорог с твердым покрытием, доля которых в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования составляет более 70%. Их протяженность в 2018 году увеличилась на 12,0 тыс. км (с 1 млн 64 тыс. км в 2017 году до 1 млн 76 тыс. км в 2018 году)», — говорится в сообщении Росстата.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования за тот же период увеличилась на 79,7 км и достигла в 2018 году 86,6 тыс. км. Длина путей метрополитена выросла с 541,8 км в 2017 году до 581,9 км в 2018 году, а длина трамвайных путей и троллейбусных линий сократилась на 23,3 км и на 100,8 км.

Кроме того, по данным Росстата, в 2018 году остались неизменными длина магистральных нефтепроводов (53,4 тыс. км) и протяженность внутренних судоходных путей (101,5 тыс. км).

<https://rns.online/transport/Rosstat-soobschil-ob-uvlichenii-protyazhennosti-dorog-v-Rossii-2019-06-14/>

ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2019.06.17; РАЗВЯЗКА С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Из 27 соглашений, подписанных Петербургом на форуме, дорожно-транспортным проектам посвящено всего несколько. Новых - не было.

В рамках ПМЭФ правительство Петербурга заключило соглашение с оператором ЗСД ООО "Магистраль северной столицы" (МСС), акционерами которого выступают ВТБ, Газпромбанк и кипрская компания "Блогнот лимитед", и принадлежащим городу АО "Западный скоростной диаметр" о начале работ по строительству примыкания ЗСД к Витебскому проспекту. Стороны договорились о подготовке территории и проектировании будущей развязки.

Под этой формулировкой скрывается первый этап ВСД (Восточная, она же Широкая скоростная магистраль) - от ЗСД до Витебского пр. Но чиновники предпочитают называть его "примыканием к ЗСД". Возможно, потому, что сам документ был оформлен как дополнение к соглашению о ГЧП по проекту "Западный скоростной диаметр".

Объем инвестиций в Смольном оценивают в 20 млрд рублей. "У нас проектное решение уже есть, делаем экспертизы. Не больше 35 млрд рублей будет стоить развязка с продолжением. Еще у федералов будем просить", - сказал вице-губернатор Эдуард Батанов.

В мае 2018 года власти Петербурга утвердили проекты планировок территории (ППТ) для двух этапов ВСД. По третьему этапу ППТ будет готов в ноябре 2019 года. Разработкой проектной документации по первому этапу почти за 400 млн рублей займется АО "Институт "Стройпроект". К концу июня станет известно, кто будет готовить документацию по остальным двум этапам - почти за 700 млн рублей.

Обходной грузовой маневр

Глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров и врио губернатора Александр Беглов подписали соглашение о развитии транспортно-логистического центра "Бронка" и железнодорожного транспортного узла Петербурга до 2024 года. В транспортный узел РЖД вложат 88 млрд рублей, объем инвестиций в "Бронку" оценивается в 10 млрд рублей. Среди первоочередных проектов - развитие московского хода Октябрьской железной дороги. В частности, строительство дополнительного пути на участке Колпино - Тосно и линии Левашово - Сертолово, по которым запустят современные электрички. На Сестрорецком направлении РЖД увеличат инвестиции в строительство разъезда Яхтенная и платформы Новая Лахта, а также на восстановление разъезда Тарховка, что позволит повысить интенсивность движения.

Также в Петербурге построят соединительные пути Глухоозерская - Санкт-Петербург - Сортировочный - Московский с путепроводом. Перечень проектов включает и вынос за город грузового движения, в частности создание ТЛЦ "Балтийский" на базе грузового терминала РЖД в поселке Шушары. Кроме того, модернизируют Московский, Витебский и Ладожский вокзалы.

"Также мы договорились о совместном строительстве шести путепроводов, город вложит 30 млрд рублей. Важно, что мы делаем все совместно, а не как раньше: проектирует и город, и РЖД, потом что-то не совпадает, необходимо делать корректировки", - отметил Александр Беглов.

Кольцо в уме

По словам Олега Белозерова, Петербургу и РЖД удалось за короткий промежуток времени подготовить объемное соглашение, которое касается всех сфер взаимодействия в части ж.-д. транспорта. "Это системный подход к комплексному развитию, в том числе созданию в будущем кольца Санкт-Петербурга, чтобы удобно было добираться железнодорожным транспортом до разных точек города. Работа ведется очень активно, итог по будущим планам рассчитываем подвести в конце августа и в декабре", - заявил он. Проект железнодорожного кольца вокруг Петербурга по заказу РЖД сейчас разрабатывает "Ленгипротранс", рассказал "ДП" вице-губернатор Евгений Елин. "Мы согласовали совместную концепцию развития узла. Общую стоимость работ без проекта определить невозможно, но уже сейчас понятно, что это будет дорогой проект. Как правило, весомую роль в стоимости составляет выкуп земли. Мы хотим, насколько возможно, минимизировать объем выкупа, но полностью обойтись без этого не получится", - отметил чиновник.

Петербургские власти планируют создать в городе аналог Московского центрального кольца. "Раз в Москве все получилось, почему в Петербурге не может получиться?" - рассуждает Елин.

"Мы сейчас сразу же не говорим о кольце, хотя проектироваться-то будет кольцо. Нужно будет вести дорогу по дамбе, технически очень сложная история. Но концептуально все равно будет предусматриваться кольцо. Сейчас разговор идет о полукольцах", - подчеркнул Елин, отмечая, что с полукольцами вынос грузового движения никак не связан.

Покорение Балтики

Петербург не оставляет планов создать собственную морскую пассажирскую судоходную компанию. Теперь к проекту решили привлечь ПАО "Совкомфлот", однако пока лишь как консультанта. На ПМЭФ было подписано соглашение о сотрудничестве между Петербургом, принадлежащим городу АО "Пассажирский порт Санкт-Петербург "Морской фасад" и "Совкомфлотом".

"Морской фасад" уже давно хочет создать судоходную компанию на Балтике, в которую готов вложить 600 млн рублей собственных средств. Планировалось, что для этого купят судно стоимостью до 120 млн евро и не старше 15 лет или построят собственное. Велись переговоры с несколькими потенциальными инвесторами. Компания должна была начать работу в навигацию 2019 года, но этого не произошло.

Как пояснил гендиректор "Совкомфлота" Сергей Франк, предпосылки для создания круизного оператора есть, однако необходимо очень тщательно все спланировать и встроить в экономику города. "Многое изменилось в системе перевозок, в запросах пассажиров. Нам для начала нужно собрать добротный бизнес-план, сбалансировать его с местным правительством, федеральными властями, лучшими инженерами-конструкторами. Нужен конкурентоспособный и устойчивый продукт. Если он будет соответствовать инвестиционным критериям, то "Совкомфлот" вложит свои средства", - рассказал Франк.

Сейчас создана рабочая группа, которая в течение 3-6 месяцев подготовит бизнес-модель, в частности решит, покупать судно или строить собственное. Есть у "Совкомфлота" планы пригласить к проекту финансистов, уже велись переговоры с ВТБ и Сбербанком.

"О цене сейчас очень рано говорить, будем рассматривать несколько кейсов. Консультант посчитал нам цену в 24 млрд рублей, - отметил гендиректор "Морского фасада" Вадим Каширин. - Главный лейтмотив - у города должна быть своя линия, над этим вопросом мы и будем работать". Предполагается, что новый круизный паром будет работать на сжиженном природном газе. По данным Смольного, срок проектирования и строительства судна составляет минимум 3 года. Развивать круизный туризм на Балтике Петербург намерен вместе с Калининградской областью, для чего на ПМЭФ главы регионов подписали соответствующее соглашение.

Согласились на 700 млн

Еще одно соглашение по развитию транспортной инфраструктуры, правда, не Петербурга, а Кудрово, на форуме подписали губернатор Ленобласти Александр Дрозденко и гендиректор ООО "Ингга Сентерс Рус Менеджмент" (торговые центры МЕГА) Софья Трофимова. Ingka Centres вложит в строительство развязки рядом с "Мега Дыбенко" 700 млн рублей. Хоть территориально объект будет расположен в Ленобласти, нужен он в первую очередь петербуржцам.

"Мы серьезно готовились к соглашению. Как гласит пословица: "В споре рождается истина", так и у нас в споре родилась та истина, которая заключена в документе. Весь проект будет стоить порядка 3 млрд рублей. Из них софинансирование со стороны бизнеса - 700 млн рублей. Это серьезные вложения", - отметил Александр Дрозденко.

Напомним, ранее областные власти заявляли, что только 700 млн рублей на данную развязку от шведской компании им не нужно, поскольку весь объект, вероятно, обойдется гораздо дороже.

Для заключения соглашения регион хотел получить от инвестора проект развязки. По последним данным чиновников, он будет готов к середине 2020 года.

"Мы всегда говорили только про 700 млн рублей, и правительство Ленобласти до сих пор работает еще с другими инвесторами, которым оно тоже предлагает поучаствовать в этом проекте", - сказала Софья Трофимова. С какими именно инвесторами ведет переговоры Ленобласть, ей неизвестно.

Аэроэкспресс ждет

На предыдущем ПМЭФ Смольный подписал с ООО "Аэроэкспресс" соглашение о намерении строительства скоростной электрички до Пулково, после чего объявил конкурс на реализацию этого проекта по принципу ГЧП за 18,8 млрд рублей. Но в феврале 2019 года он был отменен. Как сообщал комитет по инвестициям, Смольный решил провести дополнительную работу по сравнению альтернативных вариантов. После этого городу поступило предложение от УК "Старт Девелопмент" построить метро по концессии до Пулково и дальше до города-спутника Южного, проекта компании.

Можно было ожидать, что на нынешнем форуме история получит продолжение, но нет.

Как сообщил бенефициар "Старт Девелопмента" Захар Смушкин, обратной реакции от города по метро пока не было. Он ждет отдельного заседания по транспортной инфраструктуре, которое должно пройти в правительстве города.

"Мы разработали проект, который интегрировал южную часть к основной сетке метро. Показали ее городу, Беглову, но они параллельно занимаются другими проектами. Евгений Елин делает большой проект с РЖД, он основывается на московской модели диаметральных дорог. Думаю, это неплохо", - прокомментировал Смушкин. Тем временем проблема с транспортной доступностью Пулково с каждым годом становится острее и острее. К аэропорту очень нужен рельсовый транспорт, регулярное транспортное сообщение с центром города.

"Когда мы как инвесторы начинали проект реконструкции аэропорта Пулково, пассажиропоток был не более 7 млн, сейчас он существенно выше - 18 млн. В этом году мы планируем принять около 20 млн человек. Рельсовый транспорт до Пулково необходим. Обсуждалось несколько вариантов - трамвай, скоростной трамвай, метро, аэроэкспресс. Все это возможные варианты, которые мы как оператор аэропорта будем приветствовать. Но окончательно решение должна принять администрация города. Метро - идеальное решение, но дорогостоящее, трамвай - хорошее решение, но это не так удобно для пассажиров. Решение непростое и требует комплексного подхода, в частности, необходимо учитывать и транспортную ситуацию всего района", - считает руководитель департамента финансирования инфраструктуры "ВТБ Капитал" Олег Панкратов.

Как отметил Александр Беглов на встрече с министром транспорта **Евгением Дитрихом**, один вид транспорта не справится со всем пассажиропотоком Пулково, поэтому сейчас прорабатывается несколько вариантов.

Тем временем Смольный вновь вернулся к проекту Аэрополиса рядом с Пулково. Изначально его создание было анонсировано в ходе ПМЭФ-2016. Тогда инвестиции в проект оценивались в 6,3 млрд рублей. В 2018 году соглашение по нему на 11,3 млрд рублей заключили с АО "Аэропорт Пулково", АО "Грузовой терминал Пулково" и "Ю-ТИ-ДЖИ Пулково".

Сейчас размер инвестиций достигает 15 млрд рублей, а к инвесторам добавился "Газпром".

"Проект "Аэрополис" - это развитие приаэропортовой зоны в районе Пулково-2. Территория практически не используется, потому что старый терминал устарел морально. Была задача создать некий проект, который мог бы вовлечь все объекты и неиспользуемые земли в хозяйственный оборот. Родился Аэрополис. Вообще, это тенденция во всем мире - вокруг крупных аэропортов создаются такие аэрополисы, аэросити. Есть в Осаке, Сингапуре, Куала-Лумпуре, их много", - рассказал "ДП" спецпредставитель губернатора Петербурга Алексей Куимов.

Петербургский аэрополис включает в себя несколько проектов: бизнес-парк, гостиничный комплекс, в основном ориентированный на IT-сферу, индустриальный парк, инвестором которого будет выступать "Газпром".

На базе старого терминала Пулково-2 будет создан многофункциональный рекреационный кластер, где появятся зона торговли и фуд-корт.

"Индустриальный парк, который "Газпром" построит по программе импортозамещения для обслуживания Балтийского завода СПГ, составит порядка 60 га, остальная территория - еще 30 га. Всего 90 га. Компания UTG, которая обслуживает все самолеты во Внуково, построит центр технического обслуживания для больших самолетов", - пояснил Куимов.

По его словам, UTG подал заявку на статус стратегического инвестора, "Газпром" сейчас решает имущественные вопросы по земле.

Срок реализации всего проекта - 5 лет, активная стадия может начаться года через полтора. Объем инвестиций UTG оценивается в 2,2 млрд рублей, "Газпрома" - в 8 млрд рублей, общий объем инвестиций во весь проект - порядка 15 млрд рублей, доложили Александру Беглову в ходе ПМЭФ-2019.

Мы сейчас сразу же не говорим о кольце, хотя проектироваться-то будет кольцо. Нужно будет вести дорогу по дамбе, технически очень сложная история.

88 млрд рублей вложит ОАО "РЖД" в развитие Санкт-Петербургского железнодорожного транспортного узла. Это самая крупная инвестиция в рамках ПМЭФ-2019.

ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2019.06.17; НЕ ПО ДОРОГАМ, ТАК ПО РЕЛЬСАМ; ВМЕСТО ИНВЕСТОРА ПО СХЕМЕ ГЧП ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАМВАЯ В КУДРОВО ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ ГУП "ГОРЭЛЕКТРОТРАНС"

Работать над проектом прокладки трамвайной линии в Кудрово чиновники начали почти год назад, в августе 2018 года. Главным в этом проекте, который свяжет два региона, выступает АНО "Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти", учрежденная правительствами РФ, Петербурга и Ленобласти.

Сейчас Дирекция разрабатывает технико-экономическое обоснование реализации проекта. Как сообщили "ДП" в пресс-службе ведомства, трамвайную линию предполагается построить от станции метро "Улица Дыбенко" до деревни Новосаратовки с трамвайным путепроводом на пересечении с путями Октябрьской железной дороги. Весь проект разбит на два этапа: первый - строительство линии от метро "Улица Дыбенко" по территории Кудрово до перспективной станции метро "Кудрово", второй - продолжение трамвайной линии по территории Кудрово до деревни Новосаратовки.

При этом вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов отмечает, что всерьез сейчас можно говорить только о части трамвайной линии до Кудрово.

"Пока мы обсуждаем маршрут только до Кудрово, а дальше думаем насчет депо. Продлить трамвайную линию до Новосаратовки - это пока только идея, она не воплощена в проект. Но мы вышли на режим активного обсуждения, в том числе с федералами", - прокомментировал Батанов.

Чиновник так же отметил, что обсуждается два варианта начальной точки ветки трамвая: от метро "Улица Дыбенко" и от "Проспекта Большевиков". Батанову "Большевиков" видится интереснее.

ГЭТ вместо ГЧП

Изначально предполагалось, что реализовывать проект будут в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП), в котором со стороны государства примут участие правительства Петербурга и Ленинградской области. Но сейчас для минимизации затрат власти рассматривают возможность реализации проекта с участием ГУП "Горэлектротранс" как опытного оператора трамвайной линии.

"Обсуждалось, подключать ли к проекту концессионера или лучше использовать силы "Горэлектротранса". Ленобласть и АНО "Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти" пришли к выводу, что гораздо дешевле использовать услуги ГЭТ, и мы им то же самое предложили. Не нужно строить депо, и мы можем использовать действующие собственные пути", - пояснил "ДП" директор СПб ГУП "Горэлектротранс" Василий Остряков.

Чтобы обслуживать трамвайную сеть, нужно иметь много разных служб: пути, аварийно-восстановительную, энергохозяйственную и другие. "Горэлектротрансу" достаточно будет просто нарастить эти службы, а не создавать заново.

"Использование существующей городской инфраструктуры позволит значительно сократить расходы на строительство и эксплуатацию, что делает участие концессионера в проекте нецелесообразным. Но проработки на сегодняшний день еще ведутся, впереди юридическая и финансовая части ТЭО и принятие окончательных решений по проекту в отношении планировочных решений, участников проекта и структуры его финансирования", - уточнили в Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти.

В "Горэлектротрансе" посчитали, что если строительство трамвайной линии возьмут на себя Петербург и Ленобласть, то ГУП сможет приобрести подвижной состав на свои средства и он у них окупится.

" Для ветки в Кудрово потребуется 11 машин. Сейчас они стоят порядка 100 млн рублей за единицу, к моменту запуска маршрута в Кудрово они будут стоить 120 млн рублей. Получается 1,3-1,4 млрд рублей. Строительство самой ветки оценивается примерно в 4 млрд рублей, общие затраты - около 5,5 млрд рублей", - рассказал Остряков.

Он та кже отметил, что ГЭТ очень интересно направление в Кудрово. Пассажиропоток здесь большой, а линия не такая уж и длинная.

Учитывая, что "Горэлектротранс" потерял существенный пассажиропоток и прибыль, лишившись маршрутов в Красногвардейском районе из-за скоростного трамвая "Чижик", можно предположить, что кудровская ветка станет некой компенсацией перевозчику.

Как ранее писал "ДП", "Чижик" забрал у городских трамваев 10 % всех пассажиров.

Эдуард Батанов полагает, что в первую очередь нужно разобраться с рельсами, а потом уже думать о подвижном составе. "Состав все-таки должен ездить по рельсам, поэтому в первую очередь рельсы-шпалы, а потом уже поезд запоздалый", - прокомментировал чиновник.

Дайте денег

По словам Батанова, "трамвайная история" не слишком дорогая, и проект очень реальный, но есть много вопросов. "Самое сложное - деньги, и у нас, и у Ленобласти. Будем просить федеральное софинансирование", - заявил чиновник, не уточнив конкретную сумму.

На встрече врио губернатора Александра Беглова с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** в рамках ПМЭФ-2019 трамвай в Кудрово обсуждался, однако без какой-либо конкретики.

О позиции федерального центра пока говорить сложно, однако до 15 июля в **Минтрансе** РФ от Петербурга и Ленобласти ждут предложения по строительству трамвайной линии в Кудрово. На сегодняшний день срок реализации проекта, указанный в объединенной комплексной транспортной схеме Петербурга и Ленобласти, определен как 2022 год.

Вице-губернатор Батанов четкие сроки не называет, отмечая, что власти приложат все усилия к скорейшему началу строительных работ.

Не трамвай в область

Точная трассировка трамвая пока неизвестна. Исходя из документации на разработку технико-экономического обоснования, которой занимается АО "Институт "Стройпроект", трамвайная линия пройдет через южные и северные районы Кудрово, включая район Новый Оккервиль.

В Концепции развития транспортной системы Санкт-Петербурга до 2038 года обозначено, что ветка трамвая частично пройдет по Ленинградской ул. в Кудрово, зайдет в жилые кварталы и остановится у Мурманского шоссе. При этом, по словам директора "Горэлектротранса", было три варианта трассировки, и власти остановились на ул. Подвойского. Связь Петербурга и Кудрово по ул. Подвойского предусмотрена и в обновленном генплане Заневского городского поселения, куда входит Кудрово.

"Трамвай в Кудрово - это не трамвай в Ленобласть, он будет решать задачи Петербурга, подхватывать несколько кварталов. Поэтому это не история Ленобласти, это история нашей жизни", - говорит Эдуард Батанов.

При этом сама Ленобласть проект не сильно приветствует: вместо пробивки ул. Подвойского, которую давно просят жители Кудрово, городские власти предлагают пустить по узким улицам трамвай. Он "пойдет по окнам второго этажа", недовольно отмечает один из областных чиновников, близких к проекту.

К тому же в 2025 году в Кудрово может появиться своя станция метрополитена, на строительство которой два субъекта попросят федеральное софинансирование. В мае 2019 года глава Ленобласти Александр Дрозденко заявлял, что петербургскому метрополитену в Кудрово выделят 100 га, где заодно разместят и депо.

Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин проблемы в узких улицах не видит, отмечая, что думать в первую очередь нужно об общественном транспорте, а не об автовладельцах.

"Вариант с выделенной линией для трамвая с приоритетом на перекрестках был бы неплохим решением. Уверен, многие бы отдавали предпочтение именно трамвайной линии, при ее наличии, а не метро", - говорит эксперт. Профессор кафедры транспортных систем СПбГАСУ Андрей Горев считает, что при высокой плотности застройки в Кудрово трамвай может быть эффективным решением. Нужен он или нет, можно сказать только на основании результатов транспортной модели, в которой должно быть учтено планируемое продление линии метро. То же самое можно сказать и о продолжении ветки до Новосаратовки.

По рельсам на автобусе

Тем временем власти Ленобласти сейчас ведут активные переговоры с Северо-Западной пригородной пассажирской компанией по организации перевозок из Кудрово до Ладожского вокзала по старой и мало задействованной ж.-д. ветке. Вдоль нее планируется обустроить несколько платформ и пустить рельсовые автобусы (автобусы, переоборудованные для движения по железной дороге), которые будут доезжать до вокзала за 12 минут.

В сутки будет курсировать 20 пар поездов, а перспективный суточный пассажиропоток оценивается в 3500 человек.

Для запуска этого проекта, который может стать альтернативой трамваю в Кудрово, потребуется вложить 5 млрд рублей в реконструкцию пути общего пользования на участке Заневский Пост II - Нева.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.16; СОБСТВЕННИКИ ГАЗОЗАПРАВОК СИМФЕРОПОЛЯ ОПАСАЮТСЯ ВОЗМОЖНОЙ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ

Собственники автогазонаполнительных станций (АГНКС) Симферополя в обращении к властям предупредили, что их работа может быть приостановлена из-за долгов. В городском автопредприятии, в свою очередь, заявили, что для выплат не хватает средств.

В письме, которое есть в распоряжении РИА Новости, собственники трех заправочных комплексов сообщили, что из-за накопленных долгов за газ одна АГНКС уже остановлена, две другие получили предписания (от поставщика газа) об остановке работы до конца июня.

"Суммарная задолженность за поставленный компримированный газ по состоянию на 01.06.2019 составляет 22 млн. 644 тыс. 637,84 рублей", - говорится в обращении.

По мнению собственников, эта ситуация может привести к полной остановке заправки автобусов на этих предприятиях.

Автобусы большой вместимости на газомоторном топливе ранее были закуплены для работы в Симферополе по лизингу и договору с ГТЛК. На городские маршруты ежедневно выходит до 120 единиц автобусов, находящихся в ведении МУП "Горавтотранс", они перевозят основную часть пассажиров. Согласно подписанным договорам, автобусы заправляются в Симферополе на четырех автогазонаполнительных газовых станциях (АГНКС), при этом 100 единиц обслуживаются на трех частных станциях, 20 единиц - на комплексе ГУП "Черноморнефтегаз".

Директор МУП "Горавтотранс" Денис Майоров заявил в комментарии РИА Новости, что для выплат за заправленный газ предприятию не хватает средств.

Собственники заявили, что намерены обратиться за помощью к главе Крыма Сергею Аксенову.

Комментариями властей РИА Новости пока не располагает.

<https://ria.ru/20190616/1555609632.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.14; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В КОСТРОМЕ ВНЕСЛИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНУЮ СХЕМУ

Обход Костромы и второй мост через Волгу, строительство которых планируется в ближайшие годы, включены распоряжением правительства РФ в схему автомобильных дорог федерального значения, сообщает облминистрация.

Строительство второго моста через Волгу с объездной дорогой вокруг Костромы региональные власти обсуждают с начала 2000-х годов. Глава региона Сергей Ситников

неоднократно заявлял, что области в одиночку не осилить строительство. Комплекс, по сути, соединит три федеральные трассы - на Москву и Иваново с дорогой на Екатеринбург.

Руководство **министерства транспорта России** обещало, что проект будет носить федеральный статус. Поддержку региону в продвижении проекта оказала председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, а также сенатор от Костромской области Николай Журавлев.

"Сегодня опубликован документ, который подтверждает намерения федерального центра по строительству транспортного коридора. Распоряжением правительства РФ утверждается включение обхода Костромы в территориальную схему России в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения", - говорится в сообщении администрации.

Власти отмечают, что работа по обоснованию инвестиций, необходимых на объездную дорогу и мост, начнется уже в этом году. Планируется, что само строительство может начаться уже в 2021 году.

"Включение комплекса в территориальную схему России - это очень важное для региона событие. Сегодня федеральным центром приняты необходимые решения для реализации проекта. Появление объездной дороги и второго моста через Волгу положительно скажется как на экологии и транспортной доступности, так и на развитии экономики Костромской области", - заявил губернатор Ситников.

<https://ria.ru/20190614/1555582646.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; ПУТИН ЗАЯВИЛ ОБ ОСОБОМ ЗНАЧЕНИИ ПЛАНОВ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Россия заинтересована в повышении взаимосвязанности транспортной инфраструктуры России, Монголии и Китая, заявил **президент РФ Владимир Путин**.

"Приоритетное место в нашем сотрудничестве занимают вопросы совершенствования региональной транспортной инфраструктуры. Мы заинтересованы в том, чтобы повысить взаимосвязанность наших трех государств, обеспечить свободное трансграничное движение товаров, капиталов и услуг", - сказал **Путин** в пятницу на встрече с лидерами Монголии и Китая Халтмаагийном Баттулгой и Си Цзиньпином на полях саммита ШОС.

По его словам, "особое значение, на наш взгляд, имеют планы по модернизации коридора на базе Улан-Баторской железной дороги".

Стороны намерены "кратно нарастить пропускную способность этой транспортной артерии, и как результат - в разы увеличить объемы грузов, поставляемых из Китая на европейские рынки и в обратном направлении", сообщил **Путин**.

Более полному использованию транзитного потенциала трех стран будет способствовать реализация трехстороннего соглашения о международных автомобильных перевозках, добавил **президент РФ**.

Он напомнил, что благодаря ранее подписанному документу "автомобилисты и грузоперевозчики из России, Китая и Монголии получили возможность в упрощенном порядке проходить пограничные процедуры, передвигаться по территориям трех стран со своими национальными документами и регистрационными знаками".

В конце мая сообщалось, что российские власти рассматривают вопрос о предоставлении Монголии кредита в размере 100 млрд руб. на проекты развития железнодорожной сети страны. "Перечень приоритетных направлений финансирования сейчас согласовывается, деньги, в том числе, будут направлены на модернизацию Улан-Баторской железной дороги (АО "УБЖД", совместное предприятие ОАО "Российские железные дороги" и Монголии - ИФ)", - говорилось в сообщении пресс-службы вице-преьера РФ Алексея Гордеева.

РБК; 2019.06.14; РЖД НАЧНУТ ОТМЕЧАТЬ АКЦИОННЫЕ ЦЕНЫ БИЛЕТОВ НА САЙТЕ И В ПРИЛОЖЕНИИ

Федеральная пассажирская компания (ФПК, "дочка" "**Российских железных дорог**") планирует ввести на сайте и в мобильном приложении специальное обозначение для

билетов по акции. Об этом сообщила заместитель гендиректора ФПК Марина Жегулина, передает корреспондент РБК.

"Мы планируем указывать рядом с ценой, что это акция. В какой срок мы это сделаем, я пока сказать точно не могу, потому что не только от нас зависит. Но такая работа ведется достаточно давно. Есть прототипы подобных решений", - добавила она.

Ранее Общероссийское объединение пассажиров уведомило Федеральную антимонопольную службу (ФАС) о росте цен на 65-100% на плацкартные поезда в летние месяцы.

ФПК, в свою очередь, опровергла информацию о повышении стоимости плацкарты. В компании отметили некорректность сравнения цен на билеты в рамках акций с полным тарифом и на разные даты.

Позднее в ФАС сообщили, что не выявили необоснованного роста цен на плацкарты. Служба также порекомендовала ФПК доработать свой сайт таким образом, чтобы повысить информированность пассажиров о предложениях билетов со скидками.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d0370309a79479fdf597c01>

ИА REGNUM; АННА ГОРНОВА; 2019.06.14; СУДОХОДСТВУ ПРОРОЧАТ "ЦИФРУ": ЕСТЬ ЛИ ДЛЯ СУДОХОДСТВА РЕАЛЬНЫЕ СУДА?

Цифровая трансформация поможет России реализовать свое водное преимущество. Открываются новые возможности для государственно-частного партнерства, когда государство и бизнес станут смотреть в одном направлении. Все это позволит строить и обновлять флот. Накопление вычислительной мощности послужит эффективности планирования и ведения водного хозяйства.

Круизный бизнес развивает внутренние рынки

Для большинства символом судоходства является "белоснежный теплоход", круизные суда на наших реках и морях. Сейчас полным ходом идет летняя навигация: по рекам ходят теплоходы, прошедшие реновацию, спускают на воду и новые круизные суда. Круизный бизнес развивает внутренние рынки, пополняет региональные бюджеты. Кроме того, имеет уникальное культурно-просветительское значение. Прогулка по реке или морю запоминается на всю жизнь. Флот на данном направлении выглядит у нас вполне достойно, однако цены на круизы доступны не для всех.

Теплоходы на Волге

Флота для перевозки грузов практически нет

Если с пассажирским флотом у нас все более или менее налажено, то перевозить грузы практически нечем. В 90-е годы, когда потеряли силу международные торговые соглашения СССР, а в новых соглашениях грузовую базу за национальным перевозчиком не закрепили, крупнотоннажный флот СССР был распродан. Сегодня 90% торговых перевозок в мире осуществляется морем. Водный транспорт - самый экологичный и дешевый для перевозки крупногабаритных грузов, а у России на данном направлении флота практически нет. Для морской страны такой пробел является существенным. В результате бюджет теряет порядка 30 млрд долларов ежегодно, суда вынужденно фрахтуются у иностранных перевозчиков, пополняя бюджеты стран, которые вводят против нас санкции.

Фактически за 20-летний период система настроена на обслуживание иностранного флота. Порты стабильно развиваются, их грузооборот растет. Однако из 816,5 млн тонн грузооборота портов РФ в 2018 году только 12-14 млн тонн перевезено судами под российским флагом, это меньше 2%. Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года предусматривается увеличение объема грузоперевозок по Севморпути до 80 млн тонн.

Для всего этого потребуется более 100 новых судов ледового класса (газовозы, танкеры, вспомогательные, аварийно-спасательные, навигационно-гидрографические суда, ледоколы). Кроме этого, России нужен современный сухогрузный флот: контейнеровозы, балкеры, паромы, рефрижераторы. Государством строятся ледоколы. А вот частник-судовладелец рискнуть инвестицией на 15 лет (таков в среднем срок окупаемости судна) не торопится. И здесь даже выравниванием условий для российского и "удобных" флагов

проблему не решить. К тому же международные экологические требования к судоходному топливу ужесточаются, что для бизнеса весьма затратно. Какие же перспективы?

СПГ-танкер

Воссоздание пароходств

Для начала нужно определить, кто у нас в государстве отвечает за развитие отечественного торгового флота. Ни за кем такой обязанности как таковой не закреплено. В положение о **Федеральном агентстве морского и речного транспорта** нужно записать обязанность формирования и реализации программ развития отечественного флота. Дальше предлагаю взглянуть немного вперед. С созданием централизованной Национальной цифровой системы частно-государственная (смешанная собственность) на стратегически важных направлениях станет выгодна и капиталу, и государству. Можно рассмотреть воссоздание в России пароходств по такому принципу смешанной собственности. В данном принципе заложить несколько "движущихся" рамок: собственники сами определяют оптимальное соотношение долей государства и бизнеса и получают возможность управления налогово-инвестиционной политикой организации. Размер налоговых отчислений может определяться долей частного бизнеса, может быть уменьшен за счет инвестиций в основные фонды и технологии, которые закрепляются в виде увеличения стоимости и доли государства в предприятии.

По такому принципу можно стимулировать расширение производств, развитие НИОКРов и прочее, в это будет вкладываться не государство, а сам бизнес. Решится проблема неэффективного собственника. Чиновник будет мотивирован на эффективное управление госсобственностью через премиальное участие в прибылях и заработанную собственность по окончании контракта госслужбы. Коррупция и лишняя регламентация станут не выгодны. Государство и бизнес смогут осуществлять политику инвестиций в человеческий капитал и технологии. Крайний случай, период, когда бизнес вообще не платит налогов, если государству нужно в короткий срок завершить цикл технологического обновления в отрасли. Речь идет о новых высокотехнологичных судах. Такая гибкость даст мотивацию бизнесу на обновление фондов, участие в управлении.

Доля между государством и бизнесом, эта традиционная рамка 51/49 процентов, тоже может быть не постоянна. При этом "золотую акцию" никто не отменял, вето остается за государством, которое может увеличить свою долю - процесс национализации, когда собственник не реализует социально-значимые задачи. И есть обратный процесс, когда государство видит, что бизнес развивается эффективно, растет налогооблагаемая база, оно может уступать часть своей доли бизнесу. Такие движущиеся рамки будут создавать оптимальную эффективность. В долю государства войдут такие активы, как природные ресурсы, закрепление ресурса, грузовой базы за судном, что порой имеет определяющее значение для инвестиций, инфраструктура, безопасность мореплавания, подготовка и аттестация кадров, сертификация и прочее, все это должно быть монетизировано.

Керченский порт

Национальная информационная система

И здесь как раз нужна Национальная информационная система, которая сегодня формируется. Налоговая служба уже работает фактически не по итогу, а внутри любой транзакции, то есть видно каждое звено, каждая покупка, серые схемы становятся невозможны. Создана национальная межбанковская платежная система - платежи видны и управляются. Кадастр, Росреестр тоже автоматизируются, неучтенной собственности не останется. Когда будут объединены все эти три оставляющие, можно будет автоматизировать сбор налогов, а также процедуру принятия управленческих решений по расчету долей смешанных предприятий. В цифровую эпоху не нужно будет каждый раз выпускать по этому поводу постановление правительства. Достаточно запустить госмеханизмы в виде этих систем, и они уже должны реализовываться и взаимоконтролироваться внутри себя. Если налогов пришло меньше, значит бизнес вложил в инвестиции, видно какое оборудование куплено. Баланс должен сойтись. А если не сошелся, фиксируется нарушение, включается правоохрана.

Обращаю внимание, что фактически пароходство как таковое оно у нас децентрализовано - один пароход может решать задачи в Атлантике, другой на Енисее, третий на Волге. Но

все это вместе - единый организм, вот в чем достоинство. Переход на решение всех задач через использование информационных технологий - в этом выход на глобальные рынки.

Порт в Мурманске

Компьютерное планирование

Еще одна проблема, где поможет цифровизация - это эффективное комплексное использование акваторий, оптимальное взаимодействие человека и природы, что позволит максимально избежать экологических и климатических конфликтов. Основные составляющие здесь - это биоразнообразие водоема (запасы, ресурсы, экосистема), состояние глубоководной системы (поддержание необходимых глубин), флот, кадры, инфраструктура водных путей и портов, безопасность судоходства, логистика. С накоплением вычислительной мощности в скором времени можно будет свести все множество необходимых показателей в единую программу и получить результат в виде постановки и реализации долгосрочных целей и задач отрасли, моделей развития и плановой экономики в целом. Задача цифровых министерств - заниматься такого рода проектами. Далее задача цифрового правительства свести эти продукты воедино. Этим нужно заниматься ближайшие пять лет. Таким образом, множество существующих сегодня документов стратегического планирования будут увязаны между собой, исчезнет разнородный проектный подход. Все будет направлено на достижение единой цели. С развитием компьютерного планирования роль чиновника заметно сократится. Не останется лазеек для коррупции. А так как цифра работает не с трактовками, а с фактами, законодательство перейдет на принцип ясности и прямого действия.

<https://regnum.ru/news/2647794.html>

ТАСС; 2019.06.17; СО ДНА ВОДОЕМОВ В РОССИИ ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПОДНЯЛИ ОКОЛО 2 ТЫС. СУДОВ

Органы власти и собственники водных транспортных средств за последние несколько лет подняли со дна российских рек и озер около 2 тыс. затонувших судов с целью предотвращения их негативного влияния на водоемы. Об этом сообщил в понедельник журналистам начальник отдела по надзору за исполнением законодательства в сфере охраны окружающей среды и защиты арктической природы Генеральной прокуратуры РФ Евгений Надыршин на проходящем в Хабаровске заседании российско-китайского круглого стола.

"Немалая доля вредных веществ поступает в водоемы от затонувших судов. С целью исключения негативного влияния на водоемы прокурорами за прошлый год заявлено более 40 исков в суды о возложении на предприятия обязанностей по подъему и утилизации транспортных средств. Всего в результате принятых прокурорами мер за последние несколько лет собственниками и органами власти уже поднято около 2 тыс. транспортных средств со дна рек и озер. Они представляют немалую опасность для водной среды", - сказал Надыршин.

За 2018 год органами прокуратуры вскрыто свыше 40 тыс. нарушений законов, связанных с водопользованием, в связи с чем принесено более 800 протестов. В суды направлено почти 3 тыс. исковых заявлений, внесено более 8 тыс. представлений, инициировано возбуждение свыше 40 уголовных дел.

<https://tass.ru/obschestvo/6556453>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.17; МАК РАССКАЗАЛ ОБ ОШИБКАХ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SSJ100; ПРИ ЭТОМ АНАЛИЗА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОГО САМОЛЕТА В РАССЛЕДОВАНИИ НЕТ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) 14 июня опубликовал предварительный отчет о расследовании катастрофы самолета SSJ100 авиакомпании «Аэрофлот». Лайнер 5 мая вылетел из «Шереметьево» в Мурманск. Из-за вызванного попаданием молнии отказа автоматики командир судна решил вернуться в аэропорт вылета, при жесткой посадке самолет вспыхнул, погиб 41 человек. Это была первая

катастрофа с человеческими жертвами при коммерческой эксплуатации этого российского лайнера.

При этом предварительный отчет не содержит и не должен содержать никаких выводов о виновнике аварии. Это МАК изложит в окончательном отчете. Такой документ публикуется, как правило, не раньше чем через год после катастрофы.

Ошибки пилотов

Управляли лайнером капитан Денис Евдокимов и второй пилот Максим Кузнецов. МАК дает понять, что они допустили множество ошибок. Еще до вылета на метеолокаторе судна пилоты увидели грозовой фронт, но командир решил лететь. После взлета экипаж не запросил обход грозового фронта, хотя инструкции «Аэрофлота» и других авиакомпаний запрещают попадание в грозу. Через шесть минут после взлета в самолет попала молния, почти сразу пропала связь, электроника отключилась, а лайнер перешел в режим ручного управления – direct mode.

Экипаж решил возвращаться в «Шереметьево». При посадке командир не мог выдержать требуемую высоту, а вертикальная скорость снижения составляла 1,8 м/с – почти вдвое выше рекомендуемой. За полторы минуты до касания полосы сигнализация предупредила о возможном резком изменении скорости и направления ветра по курсу посадки. По инструкции в таком случае необходимо уходить на второй круг, посадку можно продолжать, только если экипаж убедился в отсутствии сдвига ветра, говорится в отчете. Был ли в итоге сдвиг, в отчете не говорится.

«Нам пришло официальное заключение, что технически самолет был в идеальном состоянии. Что произошло: на высокой скорости пилоты по неопытности или на нервном срыве совершили ряд ошибок. Первая ошибка – под неправильным углом на высокой скорости начали садиться. На третьем ударе стойками пробили крылья, баки, полилось топливо, и самолет загорелся. До последней минуты двигатели работали нормально. Официальное заключение комиссии – самолет технически был полностью исправен. Это 100% человеческий фактор». Телеканал «Губерния» 28 мая 2019 г.

Из-за грубой посадки SSJ100 трижды отскочил от полосы в воздух (второй раз – на 5–6 м), а после третьего удара о полосу лайнер загорелся. Первое касание полосы произошло с перегрузкой 2,5 g, второе и третье – 5,58 g и 5 g. Перегрузка свыше 2,25 g является очень грубой посадкой, говорится в отчете. Здесь МАК указывает на еще одну ошибку пилотов – при подскоке выше, чем на 1,5 м, необходимо уходить на второй круг.

Возможно, экипаж и пытался это сделать. После второго отскока от полосы командир перевел рычаг управления двигателем в положение взлетная тяга. Но взлететь не удалось, так как после первого отскока пилот перевел двигатели в режим максимального реверса. Но он включается лишь при контакте колес с полосой, поэтому в режим реверса самолет перешел после второго отскока, говорится в отчете.

Ошибки летчиков могли быть вызваны отсутствием навыков ручного управления, говорил сразу после катастрофы бывший пилот «Аэрофлота» Владимир Сальников. Он указывал, что руководство «Аэрофлота» «примерно год назад запретило пилотирование в ручном режиме, разрешен только автоматический». Управление же в ручном режиме отрабатывается только раз в полгода на тренажерах, поэтому пилоты теряют навык.

Ни слова о самолете

В отчете МАК при этом не анализируются возможные отказы самого самолета. Евдокимов после катастрофы говорил, что связь и электроника выключились от попадания молнии. Но это не должно приводить к таким последствиям, говорит сотрудник «Аэрофлота». МАК в предварительном отчете этот вопрос не исследует, хотя и указывает, что в 2013–2019 гг. в SSJ100 16 раз попадала молния, никаких последствий, кроме нагара и необходимости после рейса заменить крепеж или антенну, это не вызывало. По мнению Василия Крюка, гендиректора авиакомпании «Ямал» (второй после «Аэрофлота» крупнейший эксплуатант SSJ100), на самолете могла быть некачественно собрана система отвода электричества, что и привело к отключению автоматики.

Почему возник пожар, в котором погиб 41 человек из 68 пассажиров и членов экипажа? Произошел подлом основных опор шасси, дальнейшее разрушение конструкции самолета с разливом топлива и пожаром – вот и все, что говорится в 104-страничном отчете по этому поводу.

«В адрес «Аэрофлота» не поступало официальное заключение, на которое ссылается губернатор, о том, что «технически самолет был в идеальном состоянии». Авиакомпания требует от губернатора Хабаровского края С. Фургала предоставить документы, подтверждающие обнародованную информацию об окончательных итогах расследования. В случае отсутствия таковых «Аэрофлот» требует незамедлительного и официального опровержения».

Стойки шасси пробили двигатели и крылья, вылился керосин и тут же загорелся, говорят два сотрудника «Аэрофлота». Это серьезное несоответствие сертификационным требованиям и нормам летной годности: разрушение при взлете или посадке опор шасси не должно приводить к утечке топлива в количестве, достаточном для возникновения пожара, возмущены оба собеседника. С ними согласен топ-менеджер другой крупной авиакомпании, не входящей в группу «Аэрофлот».

«SSJ100 проектировался и сертифицировался с таким расчетом, что при однократной нагрузке свыше 3,75 g опоры шасси разрушаются без утечек из топливной системы. Это и произошло после второго удара о полосу – опоры разрушились, но затем пилоты в третий раз ударили самолет о полосу с перегрузкой в 5 g и уже на переломившиеся опоры. В произошедшей после третьего удара утечке нельзя винить конструкцию, такую ситуацию смоделировать невозможно», – парирует сотрудник производителя лайнеров – «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС).

«Отключение автоматики от удара молнии и особенно пожар из-за повреждения баков стойками шасси – это несоответствие сертификационным требованиям, – категоричен гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. – Разрушение стоек не должно приводить к утечке топлива, достаточной для пожара. Это требование безусловное, не зависящее от уровня и вектора нагрузки на шасси».

Представители «Аэрофлота» и ГСС от комментариев отказались. Их коллега из МАКа на запрос «Ведомостей» не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/16/804282-mak-oshibkah>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190614/1555589185.html>

<https://rg.ru/2019/06/16/mak-opublikoval-predvaritelnyj-otchet-ob-aviakatastrofe-ssj-100.html>

ВЕДОМОСТИ; 2019.06.15; ЛЕТЧИКИ-ИСПЫТАТЕЛИ ВОССОЗДАДУТ ЗАХОД НА ПОСАДКУ РАЗБИВШЕГОСЯ SSJ100

Летчики-испытатели на самолете Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) проведут эксперимент в аэропорту "Жуковский", полностью воссоздав заход на посадку разбившегося в "Шереметьево" самолета. Об этом с субботу сообщил ТАСС со ссылкой на источник в авиационных кругах. По словам собеседника агентства, самолет в точности повторит в небе заход на посадку, все действия экипажа в кабине, основываясь на данных, зафиксированных бортовыми самописцами.

Позже летчик-испытатель Магомед Толбоев рассказал радиостанции "Говорит Москва", как будет проходить реконструкция. По его словам, воссоздание полета могут организовать в аэропорту "Жуковский", где находится лётно-исследовательский институт имени М. М. Громова. Сначала аварийная посадка будет смоделирована на компьютере, а затем полученную картину летчик-испытатель должен будет полностью реализовать на тренажере 10-15 раз. "После этого уже реальный самолет, реальная полоса, реальная станция, посадка, скорость и так далее", - сказал Толбоев.

Летчик отметил, что безопасность испытаний будет обеспечена в полном объеме. "У летчиков-испытателей ничего не упадет. Падает у дилетантов", - заявил он.

Ранее Межгосударственный авиационный комитет сообщил, что для оценки действий экипажа SSJ100 планируется провести ряд экспериментов на тренажере.

Самолет SSJ100 **авиакомпания "Аэрофлот"**, следовавший из Москвы в Мурманск, совершил аварийную посадку в "Шереметьево" вечером 5 мая. По предварительным данным, после взлета в лайнер попала молния, что привело к проблемам с электроникой на борту. Командир воздушного судна принял решение вернуться в аэропорт вылета. Во

время посадки самолет ударился о взлетно-посадочную полосу и загорелся. В результате крушения погиб 41 человек.

Последствия крушения самолета в "Шереметьево"

Вечером 5 мая самолет SSJ100 авиакомпании "Аэрофлот" вылетел из "Шереметьево", совершая рейс из Москвы в Мурманск. По словам членов экипажа, через несколько минут после вылета в самолет попала молния, связь с диспетчерами была потеряна, ее удалось восстановить на аварийной частоте. Самолет вернулся в "Шереметьево" и попытался совершить аварийную посадку. После остановки началась эвакуация по надувным трапам из носовой части лайнера, но не всем пассажирам удалось спастись. В авиакатастрофе погиб 41 человек

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/06/15/804251-ssj100>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2019.06.15; ЧТО УБИЛО ПассажиРОВ "СУПЕРДЖЕТА"; МАК РАСКРЫЛ СТРАШНЫЕ ДЕТАЛИ КАТАСТРОФЫ 5 МАЯ В "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) обнародовал предварительный отчет о расследовании катастрофы самолета Sukhoi Superjet 5 мая в "Шереметьево", в которой погиб 41 человек. На основе расшифровки информации бортовых и наземных средств объективного контроля и анализа видеoinформации приведены технические подробности последних секунд трагического полета. "МК" расспросил экспертов, какие выводы можно сделать из доклада МАК.

Документ содержит 104страницы технической документации. Досконально установлены сведения о состоянии самолета накануне вылета, о работе его систем, а также о действиях экипажа после взлета и до катастрофического приземления. Тем не менее подчеркивается, что по результатам исследований возможны некоторые уточнения и будет подготовлен окончательный отчет.

Удар молнии

Подтверждено, что первопричиной катастрофической ситуации на борту стало попадание в лайнер молнии. На обшивке самолета обнаружены повреждения, характерные для следов от воздействия грозового разряда.

В результате на некоторое время нарушилась связь экипажа с землей. Также у самолета отключился автопилот. "После попадания молнии произошло отключение автопилота, сопровождаемое соответствующей звуковой сигнализацией", - говорится в отчете. Летчики попытались установить связь с диспетчером на рабочей частоте, но не смогли этого сделать. В итоге работал только аварийный канал связи.

Молния даже повлияла на работу бортовых самописцев, так называемых "черных ящиков". Бортовые самописцы зафиксировали шумовой эффект электрического разряда, который длился в течение полутора секунд. Далее какое-то время они работали некорректно. Затем на записи слышен звуковой сигнал, который сопровождает отключение автопилота и переход самолета в режим ручного управления (Direct Mode).

Как сказано в документе комиссии МАК, "за время (примерно 4 с), прошедшее с момента отключения автопилота до вмешательства командира воздушного судна в управление, значение правого крена уменьшилось до 13 градусов, угол тангажа незначительно увеличился".

При этом пилот самолета на вопрос диспетчера - будет ли экипажу необходима какая-либо помощь- ответил отказом: "Нет, пока все нормально, штатно".

Комментарий бывшего командира экипажа SSJ100 Владимира САЛЬНИКОВА.

- На тот момент действия экипажа были правильные. После шереметьевской катастрофы авиакомпании уже внесли новые требования в инструкции. Теперь, если режим управления самолета переходит в Direct Mode, то в этом случае нужно уже включать сигнал бедствия и запрашивать помощь всех служб аэропорта. А до этого, в том числе и в руководстве по эксплуатации SSJ 100, значилось: если этот режим включается, он не считается аварийным.

Эти выводы эксперта "МК" подтверждаются в том числе данными предварительного отчета МАК. Там говорится, что в "15:12:32 КВС (командир воздушного судна. - О.Б.)

объяснил старшему бортпроводнику, что самолет возвращается. При этом обратил внимание: "Неаварийное ничего, просто возвращаемся".

Авиаэксперт, близкий к расследованию шереметьевской катастрофы:

- Такое заключение комиссии МАК говорит о создании на борту аварийной обстановки. Если у самолета не работает связь, это однозначно квалифицируется как аварийная ситуация. По требованиям норм летной годности нормальная связь должна была восстановиться сразу после того, как воздействие молнии на самолет закончилось. Из документа следует, что этого не произошло.

По словам эксперта, выходит, что развитие катастрофической ситуации - серия отказов техники - началось сразу после удара молнии.

- То есть о безоговорочной вине экипажа в данном случае говорить не приходится. И есть все основания предъявить претензии к конструкции самолета. Что касается вины экипажа, то этот вопрос подлежит дальнейшему исследованию специалистов. В частности, предстоит еще сопоставить временные данные о технических отказах и действиях летчиков после отказа автопилота, когда им пришлось садить машину в ручном режиме. Но в любом случае, если их вина будет доказана, она станет вторичной. Первопричиной катастрофы стал отказ техники.

Убийственный отскок

В отчете комиссии МАК никогда не определяется виновник авиационного происшествия. Тем не менее последовательное, посекундное воспроизведение действий членов экипажа само по себе вызывает ряд вопросов к пилотам. Так, согласно отчету комиссии МАК, характер следов на взлетно-посадочной полосе при третьем, самом разрушительном касании самолетом бетонки показывает, что основные стойки шасси к этому моменту уже были частично разрушены. "Произошел подлом основных опор шасси, дальнейшее разрушение конструкции самолета с разливом топлива и пожаром", - фиксируется в отчете.

При этом во время первого "отскока" самолета от полосы не раскрылись створки реверса, которые обеспечивают торможение самолета. Открытие створок началось позже и завершилось уже после второго "отскока" самолета от полосы на высоту примерно в 5-6 метров.

Спустя 2-3 секунды рычаги управления двигателем были переведены в положение "взлетная тяга", а боковая ручка управления - в положение "на себя" до упора. Такие действия экипажа, считают авторы отчета, можно интерпретировать как попытку выполнить уход на второй круг.

"Но из-за того, что перед этим уже был активирован реверс тяги (створки продолжали находиться в открытом положении, хотя и начали убираться), тяга двигателей не увеличилась", - говорится в отчете.

Без нормальной тяги ни о каком уходе на второй круг речи быть уже не могло.

В 15:30:05 самолет приземлился в третий раз, с перегрузкой не менее 5g. При такой перегрузке масса тела увеличивается в пять раз. Максимально допустимая перегрузка пассажирских лайнеров при приземлении - порядка полутора единиц.

Ситуацию, описанную расследователями, как пояснили "МК" наши эксперты, пока рано оценивать однозначно. Она еще подлежит дальнейшему исследованию. А выглядела она следующим образом.

Через три минуты после того, как командир воздушного судна объявил о возврате на аэродром вылета, диспетчер разрешил ему заход на посадку, напомнив о плавном пилотировании при балансировании в ручном режиме. При этом второй пилот доложил о неготовности выполнить заход, попросив "орбиту", после чего поправился, уточнив: "по кругу". Диспетчер сказал ему взять курс на 360 вправо.

В результате, как говорится в отчете, при выполнении правого разворота отклонение от заданной высоты превысило 60 метров, после чего сработала предупреждающая звуковая сигнализация.

Кроме того, в отчете указаны детали, изначально вызывающие споры у специалистов. В частности, масса самолета на тот момент превышала максимально допустимую посадочную массу на 1,6 тонны. Как говорится в документе, "для получения

максимальной располагаемой тяги на случай ухода на второй круг экипажем был отключен отбор воздуха на систему кондиционирования от левого и правого двигателей". Что же касается тормозных щитков, которые также первоначально вызвали массу пересудов на предмет того, следовало ли их выпускать, или же, не выпустив их, экипаж совершил ошибку, то в отчете говорится: "В режиме DIRECT MODE (аэкипаж сажал самолет именно в этом режиме. - О.Б.) автоматический выпуск тормозных щитков не предусмотрен".

То есть экипаж самолета после посадки не производил ручной выпуск тормозных щитков. В докладе отмечается, что комиссия МАК ранее "подготовила последующее донесение, содержащее рекомендации по повышению безопасности полетов, и направила его в **Росавиацию** и Минпромторг России". "При рассмотрении предварительного отчета члены комиссии решили, что дополнительных рекомендаций на данном этапе расследования не требуется", - говорится в сообщении. Содержание рекомендаций не раскрывается.

RNS; 2019.06.14; МАНТУРОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ МАК О КАТАСТРОФЕ SUPERJET

Глава Минпромторга Денис Мантуров заявил, что техника самолета Sukhoi Superjet перед катастрофой в Шереметьево работала штатно за исключением момента попадания молнии в воздушное судно. Об этом он сказал в ходе рабочей поездки в Ставропольский край.

"Это предварительный отчет, который говорит о том, что те расследования и та огромная работа, которая была проведена МАК и **Минтрансом**, и всеми другими ведомствами, подтверждает, что касается техники, системы работали в штатном режиме, за исключением момента попадания шаровой молнии в самолет", - сказал Мантуров.

При этом, по словам главы Минпромторга, четко сработавшая система дала возможность пилоту или продолжить полет, или выработать топливо.

"Что касается момента посадки, то самолет рассчитан на нагрузку в 3,7 Дж. Первое касание произошло с нагрузкой 2,5, второе касание было свыше заложенной в сертификате нормы, но и третья была уже фатальная, которая привела к тем последствиям, катастрофе", - добавил министр.

Ранее в пятницу МАК опубликовал предварительный отчет по результатам расследования катастрофы пассажирского самолета Sukhoi Superjet в Шереметьево 5 мая. Жертвами аварии стали 40 пассажиров и один член экипажа.

<https://rns.online/transport/Manturov-prokomentiroval-predvaritelnii-otchet-MaK-o-katastrofe-Superjet-2019-06-14/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.06.14; ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОТЧЕТ МАК ПО КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

Исходя из опубликованного предварительного отчета Межгосударственный авиационный комитет (МАК) по результатам расследования катастрофы самолета "**Аэрофлота**" Sukhoi Superjet 100 в Шереметьеве нельзя точно указать виновного, но ошибки в пилотировании были.

Об этом рассказал "Парламентской газете" летчик-испытатель, заместитель директора Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, начальник лётно-испытательного центра, заслуженный летчик-испытатель, Герой Российской Федерации Рубен Есаян.

По словам эксперта, в предварительном отчете МАК не указывается причина трагедии. В документе собрана информация средств объективного контроля - черных ящиков, позволяющая понять, что происходило до, во время и после катастрофы.

"Однако грамотно комментировать можно только после окончательного отчета МАК, - отметил Есаян. - Для серьезных выводов недостаточно предварительных результатов расследования. Но я должен сказать, что ошибки в пилотировании были".

Как следует из отчета, 5 мая через 27 минут после взлета SSJ 100 в самолет попала молния, из-за чего отключился автопилот. О других неполадках не сообщается. Тем не

менее экипаж принял решение возвращаться. При посадке лайнер три раза ударился о взлетно-посадочную полосу из-за повышенной нагрузки на переднюю опору шасси с большой вертикальной скоростью.

"Машина тяжелая, посадочный вес большой, они старались быстро зайти и сесть. Это при том, что топлива было еще много, и это еще больше увеличило посадочный вес. Пилоты оказались не готовы к такой ситуации", - пояснил Есяян.

После жесткой посадки самолет загорелся. На борту лайнера находились 78 человек - 73 пассажира и пять членов экипажа. В результате чрезвычайного происшествия погиб 41 человек. Возбуждено уголовное дело по ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее смерть двух и более лиц").

По словам эксперта, только после окончания работы комиссии МАК будет окончательно восстановлена объективная картина произошедшего и установлены причины трагедии. Тогда все материалы и рекомендации будут отправлены в авиакомпании и учреждения, где должна проводиться работа с летным составом.

<https://www.pnp.ru/incident/lyotchik-ispytatel-prokommentiroval-otchyot-mak-po-katastrofe-v-sheremeteve.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.17; РОССИЯ ВПЕРВЫЕ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ ПРЕДСТАВИТ ТЕХНИКУ НА АВИАСАЛОНЕ В ЛЕ-БУРЖЕ; ВО ФРАНЦИИ ПОКАЖУТ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ-АМФИБИЯ И ГРАЖДАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

В понедельник, 17 июня, в аэропорту г. Ле-Бурже под Парижем начнется Paris Air Show, наряду с «Фарнборо» один из двух крупнейших авиасалонов в мире, 53-й по счету.

Российские авиапроизводители принимают участие во всех авиасалонах «Ле-Бурже» и «Фарнборо», но с 2014 г. не выставляли на них свою технику из-за охлаждения отношений с Западом и санкций. С тех пор на этих авиасалонах демонстрировался только гражданский лайнер SSJ100, но его экспонировали иностранные авиакомпании – мексиканская Interjet или ирландская Cityjet.

В этом году Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) сама представит самолет-амфибию Бе-200ЧС. Бе-200 используется в основном для пожаротушения (может взять на борт 12 т воды), а также для поиска и спасения на воде, грузовых перевозок. Самолет будет представлен на статической экспозиции и также примет участие в показательной летной программе. Основным эксплуатантом Бе-200 является МЧС России, которому поставлено 10 таких судов. Еще один Бе-200 экспортирован в Азербайджан.

«В последние годы мы не выставляем военную технику на «Ле-Бурже» и «Фарнборо» по понятным причинам. Приоритет в выставочной деятельности был сделан на целевые рынки Юго-Восточной Азии, Южной Америки. В этом году выставляем Бе-200, так как по совокупности характеристик он является лучшим в классе амфибий. Такой самолет может быть востребован в странах Средиземноморского региона, страдающих от сезонных пожаров. Бе-200 МЧС России регулярно помогают в тушении пожаров в Европе», – рассказывает представитель ОАК.

ОАК в 2018 г. заключила контракт на поставку четырех Бе-200 (с опционом еще на шесть) с американской компанией Seaplane Global Air Services, причем для американских машин могут быть поставлены украинские двигатели, говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «Самолет выходит на международный рынок с перспективой международной кооперации, на него есть спрос – его логично показать в Ле-Бурже». Также ОАК покажет тренажер МС-21.

Российские гражданские вертолеты будут показаны в Ле-Бурже впервые с 1989 г. Холдинг «Вертолеты России» представит два легких вертолета «Ансат»: один – с салоном для медицинской эвакуации, второй – в комплектации для вилп-перевозок. Они будут представлены как на статике, так и в летной программе.

«Ансат» – новейший из поставляемых «Вертолетами России» гражданских вертолетов, единственный из российских вертолетов, имеющий двигатели от канадской компании Pratt & Whitney. Поставки «Ансатов» начались в 2015 г., его получатели – Минобороны России и частные авиакомпании, в основном в медицинской комплектации. На данный

момент поставлено около 25 машин, а в 2018 г. заключен контракт на поставку 20 «Ансатов» с Ассоциацией медицины катастроф Китая. Представитель «Вертолетов России» в воскресенье не ответил на запрос «Ведомостей».

«Вертолеты России» в 2018 г. провели успешное турне «Ансата» в Юго-Восточной Азии, эта машина имеет экспортный потенциал, но с гражданскими заказчиками надо работать точно, в том числе появляться на таких авиасалонах, как «Ле-Бурже», отмечает Пантелеев.

Всего в салоне примут участие, по информации организатора, 142 воздушных судна – самолеты, вертолеты и беспилотники.

Французский концерн Airbus представит свои новейшие дальнемагистральные лайнеры A350-1000 и A330neo, а также крупнейший пассажирский самолет в мире – четырехдвигательный A380.

Airbus покажет свой первый среднемагистральный лайнер A321neo в компоновке full business. Самолет вмещает 76 мест, каждое из которых может раскладываться до полностью горизонтального положения, и предназначен для дальнемагистральных перелетов. В стандартной двухклассной компоновке A321 вмещает 185 пассажиров. Французский концерн также покажет демонстраторы Vahana – разрабатываемый электрический вертолетный модуль для перевозки одного пассажира или небольших грузов. Airbus рассчитывает, что в будущем Vahana может быть интегрирован в городскую среду и будет использоваться как личное транспортное средство.

В Ле-Бурже состоится международный дебют новейшего самолета-заправщика KC-46. Он разработан концерном Boeing на базе дальнемагистрального лайнера Boeing 767 и только в этом году начал поставаться министерству обороны США. Также Boeing представит дальнемагистральный самолет B787-900 и грузовую версию среднемагистрального Boeing 737. Минобороны США покажет производимые Boeing боевые вертолеты Apache и Chinook, истребитель F-15 и патрульный самолет P-18, представит истребитель пятого поколения F-35 – единственный самолет такого класса на салоне.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/16/804289-rossiya-aviasalone>

РИА НОВОСТИ; ; 2019.06.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПРОЕКТ О РАЗВИТИИ АВИАПАРКА ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Правительство РФ одобрило законопроект, предполагающий создание условий для развития авиапарка российских гражданских воздушных судов на территории Калининградской области и Приморского края, соответствующее решение опубликовано на сайте кабмина.

Ранее кабмин сообщал, что законопроект позволит создать дополнительные условия, способствующие редомициляции компаний в специальные административные районы на территориях Калининградской области и Приморского края и будет способствовать созданию условий для развития авиапарка гражданских воздушных судов в России.

Законопроект был рассмотрен и одобрен 10 июня на заседании комиссии правительства РФ по законопроектной деятельности, 13 июня - на заседании правительства.

"Одобрить проект федерального закона "О внесении изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации" и внести его в Государственную Думу в установленном порядке", - говорится в документе.

<https://ria.ru/20190615/1555595415.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ИЗМЕНИЛО СПИСОК АЭРОПОРТОВЫХ УСЛУГ С НУЛЕВЫМ НДС ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

Правительство РФ утвердило обновленный перечень аэропортовых услуг, предоставление которых при международных воздушных перевозках облагается НДС по ставке 0%.

Постановление с новым перечнем, датированное 10 июня, опубликовано на портале правовой информации в пятницу. В него вошли услуги по обеспечению авиабезопасности, взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, их техническому обслуживанию, предоставлению аэровокзального комплекса, наземному обслуживанию судов, пассажиров и экипажей, обработки багажа, грузов и почты.

Документ вступает в силу с 1 июля 2019 г., но "но не ранее чем по истечении одного месяца со дня его официального опубликования и не ранее 1-го числа очередного налогового периода по налогу на добавленную стоимость".

До этого перечень услуг аэропортов при международных рейсах, облагаемых нулевым НДС, был утвержден в мае прошлого года. Тогда в него также вошли услуги обеспечения авиабезопасности, взлета, посадки и стоянки судов, а помимо этого - хранения, заправки авиатопливом и аэронавигационного обслуживания.

Закон об установлении нулевого НДС на перечисленные услуги был принят в прошлом году - до этого они не облагались налогом. Отмены такой льготы добивались владельцы и операторы аэропортов, которые при прежних нормах не могли возмещать налог на услуги своих поставщиков.

ТАСС; 2019.06.16; БОЛЕЕ 20 НОВЫХ РЕЙСОВ ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И ГОРОДАМИ КИТАЯ С КОНЦА ИЮНЯ

Расписание аэропорта города Владивостока будет дополнено с конца июня 21 новым рейсом в города Китая, сообщил в воскресенье на презентации туристского потенциала Приморского края на VI Экспо в Харбине глава департамента туризма администрации региона Константин Шестаков.

"С конца июня текущего года в расписании аэропорта Владивостока появляются новые направления - Нанкин, Нинбо, Сиань, Ухань, Ханчжоу, Бэйдайхэ. Увеличится число рейсов на Шанхай и Харбин. Рейсы будут выполнять Qingdao Airlines, China Southern Airlines, Juneyao Airlines, Nine Air, Beijing Capital Airlines, China Express. К уже имеющимся рейсам дополнительно добавится еще 21 рейс", - сказал он.

Шестаков ответил, что благодаря росту конкуренции между перевозчиками стоимость перелетов в край снизилась, что приводит к продвижению Приморья на рынках других стран и росту турпотока в регион. "По итогам прошлого года международный авиационный пассажиропоток превысил 1 млн человек - прирост 47%, а за первые четыре месяца 2019 года пассажиропоток увеличился на 37%", - пояснил глава департамента.

Позже в воскресенье Шестаков пояснил ТАСС, что у региона есть намерения привлекать иностранных туристов и, в частности, туристов из Китая для посещения объектов культуры и событийных мероприятий. Так, течение 2019 года в Приморском крае планируется провести порядка 200 мероприятий событийного туризма.

"Мы должны перейти на авиационный туризм в том числе между провинцией Хэйлунцзян и Приморским краем, мы должны привлечь южные провинции Китая, чтобы, например, Харбин - международный аэропорт - мог стать туристским хабом КНР для посещения России, а мы были бы входными воротами для этого турпотока. Дальний Восток России для наших китайских партнеров с большим комфортом можно открыть именно из Приморья - адекватная инфраструктура, аэропорт, климат", - добавил он.

VI Российско-китайское Экспо под девизом "Межрегиональное сотрудничество Китая и России: возможности, потенциал и будущее" проходит с 14 по 19 июня. Церемония открытия деловой программы мероприятия состоялась в пятницу, в ней приняли участие вице-премьер РФ **Максим Акимов**, заместитель председателя КНР Ван Цишань, а также представители делегаций, присутствующих на Экспо. В этом году заявку на участие в выставке подали более 1,3 тыс. компаний из 74 стран и регионов мира. Россию на Экспо представляют 137 предприятий из 18 субъектов пяти федеральных округов РФ.

<https://tass.ru/obschestvo/6555121>

ТАСС; 2019.06.14; СБЕРБАНК ПРЕДОСТАВИТ АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО 11 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

Сбербанк и аэропорт Шереметьево заключили кредитный договор для реконструкции аэродромной инфраструктуры. Об этом говорится в сообщении банка.

"Сбербанк и аэропорт Шереметьево договорились о сотрудничестве в рамках кредитного договора с лимитом 11 млрд рублей на цели финансирования капитальных затрат по первому в России концессионному соглашению о реконструкции и эксплуатации аэродромной инфраструктуры", - отмечается в сообщении.

Концессионное соглашение заключено в конце 2018 года между АО "Международный аэропорт Шереметьево" и **Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией)**. Срок действия соглашения - 49 лет. Общий объем инвестиций - более 61 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6549895>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.17; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРЫЛАСЬ ИЗ-ЗА ШТОРМОВОЙ ПОГОДЫ В МОРЕ

Паромная переправа Холмск - Ванино, соединяющая Сахалин с материковой частью РФ, закрыта из-за циклона, сообщили в понедельник агентству "Интерфакс - Дальний Восток" в Сахалинском морском пароходстве (СахМП).

"Паромная переправа закрылась минувшей ночью. Все три парома пережидают непогоду в порту Ванино Хабаровского края. В Татарском проливе штормовая погода с высотой волн до 4 м, северный ветер в порывах до 20 м/с", - сказал собеседник агентства.

По его словам, возобновить движение паромы смогут к утру вторника.

Сахалин находится под влиянием очередного циклона, который принес на остров дожди и похолодание.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.17; ПРОКУРАТУРА ОШТРАФОВАЛА "S7 AIRLINES" ЗА ЖАРУ В САЛОНЕ РЕЙСА НОВОСИБИРСК-ЕКАТЕРИНБУРГ, КОТОРЫМ ЛЕТЕЛА ГРУППА "ЧАЙФ"

Новосибирская транспортная прокуратура выявила нарушения при выполнении рейса Новосибирск-Екатеринбург в декабре 2018 года, в числе пассажиров которого были музыканты рок-группы "Чайф", сообщает пресс-служба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

По данным ведомства, во время полета температура воздуха в салоне самолета "Embraer 170" находилась в зоне повышенных значений, с нарушенной работой системы кондиционирования был выполнен и обратный перелет.

"Причиной нарушения прав пассажиров явилось ненадлежащее функционирование датчика температуры. Принять меры к исправлению сложившейся на борту воздушного судна ситуации члены экипажа не смогли, поскольку не обладали информацией об особенностях работы прибора", - говорится в сообщении.

По результатам проверки прокуратура внесла представление директору авиакомпании "S7 Airlines", по итогам рассмотрения которого бортпроводникам рассказали об особенностях функционирования системы кондиционирования воздуха, а также разработали информационный бюллетень "Об особенностях эксплуатации воздушного судна "Embraer 170" в зимний период".

Кроме того, компанию привлекли к административной ответственности по ч. 2 ст. 14.4 КоАП РФ (выполнение работ либо оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, устанавливающих порядок (правила) выполнения работ либо оказания населению услуг, совершенное повторно) - оштрафовали на 30 тыс. рублей.

Как сообщалось, в декабре 2018 года пассажиры рейса Новосибирск-Екатеринбург, в числе которых были музыканты рок-группы "Чайф", пожаловались на жару в салоне - воздух прогрелся до 40 градусов. Нескольким пассажирам из-за духоты стало плохо, их приводили в себя нашатырем, водой. По данному факту СКР и транспортная прокуратура инициировали проверки.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.15; "АЭРОФЛОТ" ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНЦИДЕНТ С ДЕБОШИРОМ НА РЕЙСЕ БАРСЕЛОНА-МОСКВА

Крупнейшая российская авиакомпания "Аэрофлот" включит дебошира с приземлившегося в Варшаве самолета Барселона-Москва в черный список и будет добиваться максимально жесткого наказания с взысканием причиненного авиакомпании вреда, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Представитель варшавского аэропорта имени Шопена Петр Рудский в пятницу сообщил РИА Новости, что самолет "Аэрофлота" экстренно приземлился в Варшаве из-за агрессивного пассажира.

"По данному инциденту "Аэрофлот" намерен добиваться максимально жесткого наказания с взысканием причиненного вреда авиакомпании. Дебошир будет включён в чёрный список в случае привлечения его к административной или уголовной ответственности по статьям, предусмотренным ст. 107.1 ВК РФ", - говорится в сообщении пресс-службы.

В пресс-службе отметили, что инцидент произошел на рейсе SU2639, следовавшем из Барселоны в Москву, 14 июня 2019 года.

"Пассажир бизнес-класса, находясь на борту воздушного судна с внешними признаками алкогольного опьянения, грубо нарушал общественный порядок и правила поведения на воздушном транспорте: оскорблял бортпроводников и пассажиров, отказывался подчиняться законным требованиям экипажа и командира воздушного судна. Своими действиями пассажир поставил под угрозу безопасность полета", - добавили в пресс-службе.

На устные и письменные предупреждения он не реагировал. Командир воздушного судна принял решение о вынужденной посадке в аэропорту Варшавы. При задержании мужчина оказал сопротивление сотрудникам правоохранительных органов Польши. После снятия нарушителя с рейса и дозаправки самолет вылетел в пункт назначения и совершил посадку в "Шереметьево" в 19.40. Задержка вылета составила около двух часов.

В настоящее время правоохранительными органами проводится доследственная проверка, решается вопрос о возбуждении уголовного дела.

"Аэрофлот" неоднократно выступал с предложением о предоставлении экипажу возможности применять специальные средства сдерживания. Соответствующий законопроект находится на рассмотрении в Государственной думе, и мы надеемся, что в ближайшее время он будет принят", - говорится в сообщении.

"Подобная мера допустима в целях ограничения физической подвижности лиц, которым не страшен ни "черный список", ни высокий штраф, а их действия создают реальную угрозу безопасности полета. Экипаж, обеспечивающий безопасность и комфорт пассажиров, должен быть в состоянии активно пресекать подобные выходки", - отметили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20190615/1555601534.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.16; АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ОПРОВЕРГ ДАННЫЕ О СБОЕ В РАБОТЕ СИСТЕМЫ РЕГИСТРАЦИИ

Сбоев в работе системы регистрации в московском аэропорту "Шереметьево" нет, она работает штатно, сообщили РИА Новости в пресс-службе авиагавани.

Ряд СМИ ранее написали, что в системе регистрации "Шереметьево" произошел сбой, что вызвало большие очереди у стоек регистрации.

"Система регистрации работает штатно", - сказал собеседник агентства.

В начале июня в Шереметьево наблюдались проблемы с выдачей багажа. Пресс-служба аэропорта сообщала, что ситуация стабилизируется к концу июня. **Минтранс** РФ обещал, что жестко отреагирует на сбои при выдаче багажа, если ситуация не будет нормализована в кратчайшие сроки.

<https://ria.ru/20190616/1555612446.html>

На ту же тему:

<https://m.ren.tv/novosti/2019-06-16/video-ogromnye-ocheredi-obrazovalis-v-sheremetievo-iz-za-sboya-v-sisteme>