



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.06.19; ИСТОЧНИК: МИНТРАНС И УЧАСТНИКИ АВИАОТРАСЛИ ГОТОВЯТ ПЛАНЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.....	5
КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.19; МИНТРАНС НАЗВАЛ ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ ВОПРОС О ВТОРОЙ ВЕТКЕ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ	5
ТАСС; 2019.06.19; МЭР ЕКАТЕРИНБУРГА: ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОЙ ВЕТКИ МЕТРО БУДЕТ ВЕСТИСЬ НА ДЕНЬГИ ГОРОДА.....	6
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.06.19; ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ БУДЕТ КУРИРОВАТЬ ЯХТИНГ В КРЫМУ	6
ТАСС; 2019.06.19; ИГОРЬ ЛЕВИТИН ДОПУСКАЕТ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА МОГУТ СДАТЬ ДОСРОЧНО.....	6
ПРАЙМ; 2019.06.19; МИНТРАНС РФ ПРОРАБАТЫВАЕТ КОРРЕКТИРОВКУ ГРАФИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ПАРОМОВ ДЛЯ САХАЛИНА	7
ГТРК АЛАНИЯ; 2019.06.19; ВЯЧЕСЛАВ БИТАРОВ ОБСУДИЛ С ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ РЕСПУБЛИКИ	7
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.06.19; ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СПОСОБСТВУЮТ ЭКСПОРТУ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; RENWEX: КУРС НА ВОЗОБНОВЛЯЕМУЮ ЭНЕРГЕТИКУ И ЭКОЛОГИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ	8
RNS; 2019.06.19; В РОСАВИАЦИИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ПРЕТЕНЗИИ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПО ДОМОДЕДОВО	9
RNS; 2019.06.19; ДОМОДЕДОВО ОТВЕТИЛ НА ЗАЯВЛЕНИЯ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СЧЕТПАЛАТА ОБВИНИЛА РОСАВИАЦИЮ В СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОМОДЕДОВО И АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА.....	10
ТАСС; 2019.06.19; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА: СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА - КАЗАНЬ ПОВЫСИТ ИНТЕРЕС ИНВЕСТИРОВ К РЕГИОНУ	11
ТАСС; 2019.06.20; ПОРТЫ ВАНИНО И СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ ПЛАНИРУЮТ ОБЪЕДИНИТЬ В ОДИН ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ.....	12
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.06.19; ПРОДОЛЖАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТАМАНСКОГО ТЕРМИНАЛА НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ.....	12
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.06.19; С ВЕТЕРКОМ В ЕС: ПЕРВЫМ БЕСПЛАТНЫМ АВТОБАНОМ МОЖЕТ СТАТЬ НОВАЯ РИГА; НА ТРАССЕ М-9 "БАЛТИЯ" МОГУТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТЬ ДО 130 КМ/Ч.....	13
ТАСС; 2019.06.19; РЕГИОНЫ ЗАКЛЮЧИЛИ ПОЧТИ 90% КОНТРАКТОВ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ	14
ТАСС; 2019.06.19; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ НИЗКИЙ УРОВЕНЬ КАССОВОГО ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ	15
ТАСС; 2019.06.19; РЕМОНТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ НЕ ПРИНЯЛИ В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ЖИТЕЛЕЙ.....	16
ТАСС; 2019.06.19; В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 80 КМ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ВС РФ ВЫСКАЖЕТСЯ О ПРАВИЛАХ ФОРМИРОВАНИЯ РЕЕСТРА НЕБЛАГОНАДЕЖНЫХ ГОСПОДРЯДЧИКОВ	17

ТАСС; 2019.06.19; НА РОССИЙСКОЙ СТОРОНЕ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР ЗАКОНЧЕН МОНТАЖ ВАНТОВОЙ СИСТЕМЫ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; FESCO ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ СИБИРИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	19
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.19; АБИТУРИЕНТОВ ПОДДЕРЖАТ БАЛЛАМИ 20 ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.19; КОНКУРСАНТАМ ПРЕДЛОЖАТ ПОРАБОТАТЬ.....	21
ГУДОК; ВЛАДИМИР ГОРЕЛКИН; 2019.06.19; "ХОЛОДНЫЙ ЭКСПРЕСС" ОТПРАВЛЯЕТСЯ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.06.20; НАЦПРОЕКТАМ РАСШИРЯЮТ ДЕНЕЖНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ; БЕЛЫЙ ДОМ УТОЧНИЛ ПРАВИЛА РАБОТЫ ВЭБ.РФ С ПЕРСПЕКТИВНЫМИ ПРОЕКТАМИ.....	24
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.06.20; ГУБЕРНАТОРОВ НАКАЖУТ РУБЛЕМ; ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ БЮДЖЕТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ МОГУТ БЫТЬ ПОВЫШЕНЫ.....	25
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.20; ФАС ДОБИВАЕТСЯ КОНТРОЛЯ НАД ИНВЕСТПРОГРАММАМИ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ; ЭТО ДОЛЖНО ПОМОЧЬ СЛУЖБЕ ЛУЧШЕ СЛЕДИТЬ ЗА ИХ ТАРИФАМИ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ФАС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ИНВЕСТПРОГРАММАМИ МОНОПОЛИЙ - ПРОЕКТ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; "АЭРОЭКСПРЕСС" И "СИТИМОБИЛ" ЗАПУСКАЮТ СОВМЕСТНЫЙ ТАРИФ "ОТ АЭРОПОРТА ДО ПОДЪЕЗДА".....	28
ТАСС; 2019.06.19; ЕВРЕЙСКАЯ АВТОНОМНАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ЭКСПОРТ В КИТАЙ ДО \$250 МЛН.....	28
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.20; БЕСПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ: ПЕРВЫЕ САМОУПРАВЛЯЕМЫЕ АВТО ВЫПУСТИЛИ НА ДОРОГИ СТОЛИЦЫ; ИХ ПРОТЕСТИРУЮТ НА МКАД, ТТК И ДРУГИХ ТРАССАХ.....	29
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.06.20; МЕДНЫЙ ДОВОД: СОЗДАН УНИКАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА ПОЗВОЛЯЕТ ПРОДЛИТЬ ВРЕМЯ ПРОБЕГА МАШИНЫ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ И СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ АВТО.....	30
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.06.20; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ОТПРАВИТ В РЕЙС; СЕРВИС ПРЕДСТАВИЛ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННЫХ ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ.....	32
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.06.19; РОССИЯН ПРЕДЛАГАЮТ ШТРАФОВАТЬ ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	33
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.19; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ШТРАФА ЗА ЕЗДУ НА АВТОМОБИЛЕ БЕЗ СТРАХОВОГО ПОЛИСА ОСАГО.....	35
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.06.19; ДОРОЖНЫЙ ФОНД РОССИИ ПОПОЛНИЛСЯ РЕКОРДНОЙ СУММОЙ.....	35
ПРАЙМ; 2019.06.19; ЗАТРАТЫ НА САРАТОВСКИЕ УЧАСТКИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В ЭТОМ ГОДУ ВЫРАСТУТ В 1,5 РАЗА - ВЛАСТИ.....	36
ТАСС; 2019.06.19; КАБМИН ВЫДЕЛИТ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГИ К ТЕРИБЕРКЕ НА БЕРЕГУ БАРЕНЦЕВА МОРЯ.....	36
ТАСС; 2019.06.19; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ У МОСКВЫ СИСТЕМУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ.....	36
ТАСС; 2019.06.19; КРАСНОДАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОСЛЕ СМЕРТЕЛЬНЫХ ДТП ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; РОСКОСМОС НАЗВАЛ ТРАМВАЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА "ЧЕЛЯБИНСКИЙ МЕТЕОР".....	37
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.20; ЦЕНА КОЛЕС ДОКАТИЛАСЬ ДО ФАС; ОАО РЖД И ОПЕРАТОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ИХ СТОИМОСТЬ.....	38

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.20; «СЕГОДНЯ КИТАЙ НЕ МОЖЕТ ДАТЬ МНОГО КОЛЕСА»; ГЕНДИРЕКТОР ГРС НИКОЛАЙ КОШЕЛЕВ ОБ ИМПОРТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС	39
ТАСС; 2019.06.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ ДЛЯ ЭКСПОРТЕРОВ	41
RNS; 2019.06.19; В РОССИИ СОЗДАДУТ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА ЭЛЕКТРИЧКИ	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.06.19; ЛЬГОТНИКАМ УПРОСТЯТ ОФОРМЛЕНИЕ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗД	42
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ГОСПОДДЕРЖКА ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА ИЗ ОТДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА - МИНСЕЛЬХОЗ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СИЛУАНОВ ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ	43
ТАСС; 2019.06.19; ОПЕРАТОР САМОГО КОМФОРТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В РОССИИ СМЕНИЛ СОБСТВЕННИКА ..	44
ГУДОК; АНДРЕЙ ВАЛЕНТИНОВ; 2019.06.19; ФУНДАМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ ..	44
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; РЖД ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О СБОЕ В ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ САЙТ	45
RNS; 2019.06.19; РЖД ЗАВЫСИЛИ ЦЕНЫ НА ПАР ДЛЯ ПРАЧЕЧНОЙ	45
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; В МАХАЧКАЛЕ НАЧАЛАСЬ ПОДГОТОВКА К ПЕРЕКАЧКЕ НЕФТИ С ВЗОРВАВШЕГОСЯ ТАНКЕРА	45
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ФОСАГРО МОЖЕТ ПОСЛЕ 2022 Г ПЕРЕВЕСТИ ОТГРУЗКИ СО "СМАРТ БАЛКА" НА НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ УЛЬТРАМАРА	46
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ДОЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПОД ФЛАГОМ РФ СНИЗИЛАСЬ ДО 4,5% - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПРЕДЛАГАЕТ ГОСУДАРСТВУ РАЗРУЛИТЬ ПРОБЛЕМУ ДОЛГОВ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА	46
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2019.06.20; СОЛНЦЕ, ЛОДКА И ВОДА: УМНЫЙ ЭКРАНОПЛАН ИСПЫТАЮТ ЭТИМ ЛЕТОМ; БЕСПИЛОТНИК БУДЕТ РАБОТАТЬ НА СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЯХ	47
ТАСС; 2019.06.19; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО НАЧАЛО ДОСТАВКУ ГРУЗОВ В НОРИЛЬСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РАЙОН.....	48
ТАСС; 2019.06.19; СТРОЯЩЕЕСЯ ДЛЯ БАЙКАЛА ЭКОСУДНО СПУСТИЛИ НА ВОДУ В ИРКУТСКЕ	49
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.20; ЗАХОД НА ПРОСАДКУ; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ СЛИШКОМ МНОГО ТРАТЯТ НА КРЕДИТЫ И ЛИЗИНГ	49
КОММЕРСАНТЪ-FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2019.06.19; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ГОТОВЯТСЯ К ВЗЛЕТУ ТАРИФОВ; КАК КОМПАНИИ МОГУТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ УБЫТКОВ	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2019.06.19; ЛОГИСТИКА СТАНЕТ ЛОГИЧНОЙ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОПОРТЫ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА БАЗОЙ "ПОБЕДЫ"	53
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА "ТОЛМАЧЕВО" ЗА 8 МЛРД РУБЛЕЙ	54
РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕДАЛО ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРЕНДУ АЭРОПОРТУ "ВНУКОВО"	54
ТАСС; 2019.06.19; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА УФЫ ЗАВЕРШИТСЯ ДО 1 ДЕКАБРЯ	55
ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ГРЕЧЕСКАЯ ELLINAIR ВОЗОБНОВИЛА В ТЕКУЩЕМ КУРОРТНОМ СЕЗОНЕ АВИАРЕЙСЫ САЛОНИКИ - НИЖНИЙ НОВГОРОД	55

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРНЫХ ПРОГРАММ НА КУОРТЫ ЕГИПТА НЕ ИЗВЕСТНЫ - АТОР	56
ПРАЙМ; 2019.06.19; САМОЛЕТЫ БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ ПОМОГУТ УДЕШЕВИТЬ БИЛЕТЫ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ - ВРИО ГЛАВЫ.....	56
ТАСС; 2019.06.19; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКАЗАЛ "ТРАНСАЭРО" ВО ВЗЫСКАНИИ С ВНУКОВО 26,3 МЛН РУБЛЕЙ.....	56

ТАСС; 2019.06.19; ИСТОЧНИК: МИНТРАНС И УЧАСТНИКИ АВИАОТРАСЛИ ГОТОВЯТ ПЛАНЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Минтранс РФ совместно с участниками авиационной отрасли проведет системную работу по повышению авиабезопасности. Об этом ТАСС сообщил один из участников состоявшегося 18 июня совещания под председательством **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**.

"Говорилось о том, как улучшить все элементы работы отечественной гражданской авиации. В частности, о постоянной системной работе по повышению авиационной безопасности, - рассказал собеседник агентства. - Необходимо немедленно реагировать на появление любого "красного индикатора". Надо исключить накопление факторов, критическая масса которых может в итоге привести к авиационному происшествию <...> Для этого участники совещания - каждый в своей сфере - разрабатывают соответствующие планы работы".

В совещании приняли участие представители **Минтранса** и **Минпромторга**, **Росавиации**, **Ространснадзора**, госкорпорации по организации воздушного движения, ПАО "Аэрофлот", аэропорта Шереметьево и АО "Гражданские самолеты Сухого".

"Речь шла не только о совершенствовании подготовки персонала, но и о том, чтобы нормативные документы, регулирующие процессы в отрасли, полностью соответствовали вызовам времени и требованиям безопасности. Будут сформулированы требования к отечественным производителям в части разработки специальной, в том числе спасательной, техники. Руководителям различных структурных подразделений авиационной отрасли предложено самым активным образом лично участвовать во всех подобных мероприятиях", - добавил источник ТАСС.

На совещании было отмечено, что комплексный самокритичный подход к любым аспектам повышения авиационной безопасности является безусловным объединяющим приоритетом для всех участников авиационной отрасли, от диспетчерских и аэродромных служб до авиакомпаний, производителей техники, проверяющих, контрольных и разрешительных органов, учебных и сертифицирующих центров.

Идеи по совершенствованию авиазаконодательства

После катастрофы самолета SSJ-100 5 мая в Шереметьево правительство поручило Министерству транспорта РФ представить предложения по совершенствованию осуществления авиаперевозок. Также премьер-министр Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** с учетом катастрофы самолета "Аэрофлота" SSJ-100 при необходимости представить идеи по совершенствованию законодательства в сфере безопасности авиаперевозок.

Самолет "Аэрофлота" Sukhoi Superjet загорелся при жесткой посадке в Шереметьево 5 мая. На борту находились 73 пассажира и пять членов экипажа. Погиб 41 человек. По факту авиакатастрофы возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц.

<https://tass.ru/ekonomika/6565403>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.19; МИНТРАНС НАЗВАЛ ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ ВОПРОС О ВТОРОЙ ВЕТКЕ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Министерство транспорта РФ не будет финансировать строительство новой ветки метро в Екатеринбурге, говорится в ответе **министра транспорта Евгения Дитриха** премьер-министру Дмитрию Медведеву. Средства планировалось выделить к 300-летию Екатеринбурга в 2023 году. В министерстве пояснили, что с 2013 года в екатеринбургском метрополитене идет снижение пассажиропотока, а свердловские власти не предоставили оценку затрат и эффектов от появления второй ветки. Поэтому вопрос о выделении средств в министерстве посчитали преждевременным. Копия документа имеется в распоряжении ЕАН.

Вопрос о строительстве второй ветки метро в Екатеринбурге поднимался неоднократно. Строительство планировалось в случае выигрыша екатеринбургской заявки во всемирной выставке «Экспо-2025». Однако, несмотря на проигрыш, свердловские власти пообещали реализовать проект. Предложенный вариант предусматривает строительство десяти станций между восточной и западной частями города (между ВИЗом и ЖБИ): «Металлургическая», «Татищевская», «Уральских Коммунаров», «Площадь 1905 года», «Верх-Исетская», «Западная», «Театральная», «Восточная», «Политехническая» и «Каменные Палатки». Инвестиции в проект оцениваются в 70 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4005078>

ТАСС; 2019.06.19; МЭР ЕКАТЕРИНБУРГА: ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОЙ ВЕТКИ МЕТРО БУДЕТ ВЕСТИСЬ НА ДЕНЬГИ ГОРОДА

Проектирование новых станций метро в Екатеринбурге будет вестись за счет городского бюджета. Об этом в среду сообщил журналистам мэр Александр Высокинский.

"Работы по проектированию метро мы не останавливаем. Будем вести их на собственные средства. Главная гарантия выделения средств на метро - разработанная техническая документация. Подготовив ее, мы будем добиваться выделения федеральных средств на вторую ветку", - сказал Высокинский.

Ранее сообщалось, что проектирование новых станций метро в Екатеринбурге планируется закончить до конца этого года, чтобы в 2020-м приступить к строительно-монтажным работам. Планируемый объем финансирования составит более 76 млрд рублей.

Екатеринбургский метрополитен был запущен в 1991 году (в то время он носил название "Свердловский метрополитен"). Состоит из одной линии, последняя новая станция - "Чкаловская" - была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/6567145>

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.06.19; ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ БУДЕТ КУРИРОВАТЬ ЯХТИНГ В КРЫМУ

Помощник президента России **Игорь Левитин** будет координировать работу созданной при Морской коллегии при правительстве РФ рабочей группы по развитию яхтинга в Крыму. Об этом журналистам сообщил глава Крыма Сергей Аксенов по итогам заседания Морской коллегии в Севастополе.

"При Морской коллегии создана рабочая группа, которая будет координировать деятельность по развитию яхтинга в Крыму и Севастополе. Группу будет координировать **Левитин**. Это даст возможность загрузки наших предприятий: яхтенные марины, судоремонт, обслуживание", - отметил он.

Рабочая группа должна будет разработать предложения по развитию яхтенного спорта и яхтенного туризма в Крыму. До 1 июля эти предложения должны быть направлены в правительство РФ.

В Севастополе состоялось заседание Морской коллегии, во время которой обсуждались вопросы загрузки и развития судоремонтных и судостроительных предприятия Крыма, развития Черноморского флота.

<https://crimea.ria.ru/society/20190619/1116876066.html>

ТАСС; 2019.06.19; ИГОРЬ ЛЕВИТИН ДОПУСКАЕТ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ЧАСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА МОГУТ СДАТЬ ДОСРОЧНО

Железнодорожная часть Крымского моста может быть сдана раньше намеченного срока, сообщил в среду ТАСС в ходе рабочей поездки в Севастополь помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

Ранее сообщалось, что движение по железнодорожной части Крымского моста ориентировочно откроется 9-10 декабря, старт продажи билетов на поездки в Крым запланирована с октября, за 45 суток до открытия движения.

"Пока [работы] идут в графике, может быть раньше срока [мост будет сдан]", - сказал **Левитин**, отвечая на вопрос о том, есть ли перспективы сдачи железнодорожной части Крымского моста раньше срока.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года. Строительство железнодорожной части моста и подходов к нему продолжается. <https://tass.ru/ekonomika/6569161>

ПРАЙМ; 2019.06.19; МИНТРАНС РФ ПРОРАБАТЫВАЕТ КОРРЕКТИРОВКУ ГРАФИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ПАРОМОВ ДЛЯ САХАЛИНА

Минтранс прорабатывает корректировку графика строительства паромов для Сахалина на Амурском судостроительном заводе (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК), говорится в материалах ведомства.

"Корректировка графика строительства паромов ПАО "Амурский судостроительный завод", - указано в материалах ведомства. Уведомление о начале разработки проекта, вносящего изменения в постановление правительства РФ, опубликовано во вторник. Общественное обсуждение проекта продлится с 18 июня по 2 июля текущего года. Планируемый срок вступления проекта нормативного правового акта в силу - октябрь 2019 года, говорится в материалах **Минтранса**.

ОСК ранее попросила сдвинуть сроки сдачи двух паромов для сообщения Сахалина с материковой частью России с декабря 2019 года на 2020 и 2021 годы соответственно. Стоимость двух паромов - свыше 10 миллиардов рублей. Необходимость сдвига сроков ОСК объяснила сложностями, связанным с наложением на нее санкций США и ЕС, а также кадровыми вопросами.

Крупный заказ на два парома Амурский ССЗ получил в 2016 году. Закладка двух корпусов грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов проекта CNF11CPD 00300 для линии Ванино - Холмск состоялась 29 июня 2017 года. В декабре 2019 года оба парома должны быть переданы заказчику, в качестве которого выступила Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Длина каждого из паромов - 131 метр, ширина - 22 метра. Дедвейт судна составляет около 7,25 тысячи тонн.

ГТРК АЛАНИЯ; 2019.06.19; ВЯЧЕСЛАВ БИТАРОВ ОБСУДИЛ С ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ РЕСПУБЛИКИ

Вячеслав Битаров обсудил с **замминистра транспорта РФ Иннокентием Алафиновым** развитие дорожно-транспортной сферы Северной Осетии. Глава республики отметил важность строительства участка федеральной трассы, которая в ближайшее время пройдет в обход Владикавказа.

- За последние четыре года существенно вырос поток автотранспорта, увеличился грузооборот, и это создает значительную нагрузку на экологию города. Немаловажно, что объездная магистраль вокруг столицы Северной Осетии станет значимым фактором повышения безопасности всех участников дорожного движения, - сказал Вячеслав Битаров.

На встрече достигнута договоренность о том, что до конца года завершится формирование проектно-сметной документации, во втором квартале 2020 года будет получено заключение государственной экспертизы, и после этой процедуры приступят к строительству важной дороги.

Речь также шла о том, что создание объездной дороги - это один из способов разгрузки автомобильной трассы, которая ведет к МАПП "Верхний Ларс".

- На участке дороги, проходящей через селение Балта, ширина проезжей части не превышает шесть метров. Вдоль дороги расположены объекты инфраструктуры населенного пункта, в том числе, школа. Непрерывающийся как днем, так и ночью поток транспорта делает актуальными вопросы безопасности жителей и экологической обстановки, и аналогичная ситуация также имеет место в селении Чми,- обозначил проблему глава РСО-А.

В качестве ее решения Вячеслав Битаров обратился с просьбой к **Иннокентию Алафинову** рассмотреть вопрос о выделении средств на проектирование и строительство автомобильной дороги в обход двух указанных населенных пунктов.

<http://alaniatv.ru/vesti/?id=38790>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.06.19; ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СПОСОБСТВУЮТ ЭКСПОРТУ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Экспорт транспортных услуг в России составляет \$15 млрд. Это сопоставимо с объемом экспорта вооружений и военной техники.

Наша задача – применив цифровые технологии, повысить производительность, качество и безопасность транспортных услуг. Данную задачу можно решить в ряде случаев и без увеличения средств на инфраструктурные преобразования.

Цифровые технологии позволяют также улучшить мультимодальные перевозки. Они помогают обеспечить сшивные технологии при перемещении грузов и пассажиров.

Автор: **Алексей Семенов, заместитель Министра транспорта Российской Федерации**

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/tsifrovye-tehnologii-sposobstvuyut-eksportu-transportnykh-uslug/>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; RENWEX: КУРС НА ВОЗОБНОВЛЯЕМУЮ ЭНЕРГЕТИКУ И ЭКОЛОГИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ

Выставка "RENWEX. Возобновляемая энергетика и электротранспорт" - первый в России выставочно-конгрессный проект, полностью посвященный индустрии возобновляемых источников энергии (ВИЭ), - открылась во вторник в ЦВК "Экспоцентр".

В мероприятии, которое продлится три дня, принимают участие производители оборудования для возобновляемой энергетика и электротранспорта из 15 стран, а также участники энергетического рынка России и СНГ, использующие ВИЭ.

"Тема альтернативной энергетика активно развивается в нашей стране и находится в фокусе внимания правительства. Еще пять лет назад Россия в этой области находилась в точке, близкой к нулю. Сегодня же благодаря совместным усилиям бизнеса, ученых и государства нам удалось построить более 800 мегаватт мощности возобновляемых источников энергии, из которых половину мы сдали в прошлом году", - заявил на церемонии открытия выставки замминистра энергетика РФ Антон Инюцын.

По мнению Инюцына, необходимо совершенствовать технологии, снижать стоимость оборудования и присоединения к сетям, чтобы ВИЭ нашли применение за пределами оптового рынка, вплоть до уровня домохозяйств.

"Все больше регионов и небольших городов, промышленных предприятий, удаленных поселений готовы самостоятельно инвестировать в свое энергоснабжение на основе ВИЭ. В этих сегментах возможно развитие не только крупного, но и среднего бизнеса, который мог бы предоставить инновационные и экономически эффективные решения", - подчеркнул замминистра.

В свою очередь, депутат Госдумы Владимир Кононов отметил, что тема возобновляемых источников энергии и электротранспорта является одной из ключевых для развития страны в условиях угрозы глобального экологического кризиса, вызванного "утилитарным и хищническим" отношением к природным богатствам планеты.

"Человечество связывает большие надежды в решении разрастающейся проблемы именно с альтернативными источниками энергии. При этом снижение затрат на ее получение освободит большие материальные средства и человеческий ресурс. Конечность ископаемого топлива и постоянно возрастающая сложность его добычи неминуемо потребуют ускорить переход на возобновляемые энергоресурсы", - сказал депутат.

Замминистра транспорта РФ Алексей Семенов констатировал, что в настоящее время одним из главных источников загрязнения атмосферы является транспорт, на который приходится около 40% суммарных выбросов. Поэтому внедрение экологичных источников энергии на транспорте и снижение его негативного воздействия на окружающую среду стоит в ряду приоритетных задач **Минтранса**.

"Безопасный и качественный экологический транспорт - это одна из ключевых составляющих успешного развития транспортной системы РФ. Отсутствие загрязнений воздуха, значительно меньший шум и вибрация, простота и долговечность подвижного состава делают электротранспорт все более востребованным и конкурентоспособным", - считает Семенов.

Депутат Кононов добавил, что создание экологического транспорта входит в транспортную стратегию государства, и постепенный переход на электротранспорт - перспектива ближайшего десятилетия. Первой ласточкой стал пилотный проект испытания электробусов, который сейчас идет в Москве. По результатам "пилота" будут приняты решения о дальнейшем продвижении этого вида транспорта в других городах и регионах.

<https://ria.ru/20190618/1555674234.html>

RNS; 2019.06.19; В РОСАВИАЦИИ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ПРЕТЕНЗИИ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПО ДОМОДЕДОВО

Основная причина снижения производственных показателей аэропорта Домодедово в 2015-2018 годах обусловлена прекращением полетов российских авиаперевозчиков из аэропорта. Об этом заявили в **Росавиации**, комментируя сообщения Счетной палаты о срыве сроков реконструкции аэропорта.

«В 2015 году прекратил полеты крупнейший российский перевозчик авиакомпания «Трансаэро», в 2016 году прекратила полеты авиакомпания «Оренбургские авиалинии», ее пассажиропоток составил в 2015 году 1,9 миллиона пассажиров, а в 2017 году прекратила полеты «Вим-Авиа» (пассажиропоток в Домодедово- 1,75 миллиона пассажиров)», — заявили в ведомстве.

Также в конце 2018 года крупнейший российский чартерный перевозчик Azur Air осуществил перевод всех своих московских рейсов из Домодедово в аэропорты Внуково и Шереметьево.

В **Росавиации** сообщили, что реконструкция инфраструктуры аэропорта будет завершена к концу года.

«В рамках реализации контрактов ведутся работы по реконструкции искусственных покрытий, реконструкции второй лётной зоны аэропорта, реконструкции водосточно-дренажной системы, обустройству ограждения. Сроки завершения работ по контрактам — конец 2019 года», — отмечается в сообщении ведомства.

Счетная палата в среду заявила, что проект модернизации аэродромной инфраструктуры Домодедово не выполнен в срок, пропускная способность аэродрома снизилась, а некоторые новые объекты аэропорта простаивают без использования. Реконструкцию производят **Росавиация** и оператор аэропорта ОАО «Международный аэропорт Домодедово».

<https://rns.online/transport/V-Rosaviatsii-otreagirowali-na-pretenzii-Schetnoi-palati-po-Domododovo-2019-06-19/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190619/1555701709.html>

RNS; 2019.06.19; ДОМОДЕДОВО ОТВЕТИЛ НА ЗАЯВЛЕНИЯ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ

В пресс-службе московского аэропорта Домодедово прокомментировали заявления Счетной палаты об итогах модернизации аэродромной инфраструктуры.

«Мы рассчитываем, что **Росавиация** завершит строительство ВПП и аэродромной инфраструктуры с учетом новых обстоятельств, связанных со сменой подрядчика», — сообщил пресс-секретарь Александр Власов.

Он уточнил, что со своей стороны аэропорт реализовал проекты по расширению терминальной инфраструктуры.

В 2012 году **Росавиация** заключило с ЗАО «СУ-1» контракт на реконструкцию первой взлетно-посадочной полосы в Домодедово. Как отметила Счетная палата, это мероприятие до сих пор не завершено, хотя объект нужно было сдать еще в 2014 году.

Причиной задержек строительства стало в том числе банкротство подрядчика в 2016 году. В 2014 году агентство снова привлекло эту компания для строительства второй взлетно-посадочной полосы. Она должна была заменить выводимую из эксплуатации ВПП-2, но также не была построена.

Росавиация намерена достроить данные объекты и внесла свои предложения по финансированию строительных работ. «**Росавиация** внесла предложения в **Минтранс**, а министерство направило обращение председателю правительства РФ о выделении 3,5 млрд рублей для продолжения строительства в 2019 году», — заявил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько.

Счетная палата в среду заявила, что проект модернизации аэродромной инфраструктуры Домодедово не выполнен в срок, пропускная способность аэродрома снизилась, а некоторые новые объекты аэропорта простаивают без использования. Реконструкцию производят **Росавиация** и оператор аэропорта ОАО «Международный аэропорт Домодедово».

<https://rns.online/transport/Domododovo-otvetil-na-zayavleniya-Schetnoi-palati-o-srive-srokov-rekonstruktsii-2019-06-19/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СЧЕТПАЛАТА ОБВИНИЛА РОСАВИАЦИЮ В СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОМОДЕДОВО И АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА

Счетная палата РФ обвинила **Росавиацию** в срыве сроков реконструкции московского аэропорта "Домодедово" и челябинского "Баландино".

Речь идет о реконструкции аэродромных объектов. В "Домодедово" работы ведутся с 2012 года, когда **Росавиация** заключила контракт на ремонт первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) с ЗАО "СУ-1".

"Это одно из важнейших мероприятий ФЦП "Развитие транспортной системы", которое до сих пор не завершено, хотя объект нужно было сдать еще в 2014 году, - говорится в сообщении Счетной палаты. - Примечательно, что **Росавиация** расторгла контракт с ЗАО "СУ-1" только в конце 2018 года, при том что уже 2 года как шла процедура банкротства подрядчика".

По данным аудиторов, в ФАИП на 2019-2021 годы ассигнования на завершение работ по ВПП-1 отсутствуют. Объем незавершенного строительства составляет 1,8 млрд рублей. Гарантийные сроки на оборудование общей стоимостью 677,5 млн рублей, приобретенное в 2012-2013 годах, истекли еще в 2015 году.

Несмотря на негативный опыт работы с "СУ-1", в 2014 году **Росавиация** привлекла эту компанию уже для строительства новой ВПП в "Домодедово", которая должна была заменить выводимую из эксплуатации ВПП-2. Однако новая полоса так и не была построена, сетует Счетная палата. Более того, по ее данным, **Росавиация** завысила цену контракта на 282 млн рублей.

"Существующая ВПП-2 частично разобрана - ее длина сократилась с 3,8 до 2,4 тыс. метров. Оборудование радиотехнического обеспечения полетов демонтировано, что повлекло снижение пропускной способности аэродрома на 35%. Не построены также перроны к новому терминалу, который возвел инвестор. В результате здание простаивает до настоящего времени", - заявляют аудиторы.

"Перенос сроков строительства второй полосы и перронов с 2016 на 2019 годы повлек увеличение стоимости работ на 4,1 млрд рублей и 538,4 млн рублей соответственно", - добавили в ведомстве.

Глава **Росавиации** Александр Нерадько, чьи слова приведены в сообщении, заявил, что предложения по финансированию работ в "Домодедово" были внесены в **Минтранс**. Тот направил обращение в правительство о выделении 3,5 млрд руб. для продолжения строительства в 2019 году.

Между тем реконструкция "Баландино" ведется с 2018 года. Контракты с единственным исполнителем - "Центродорстроем" (МОЕХ: CDST) - структура **Росавиация** заключила в 2018 и 2019 годах. Их общая стоимость - 4,1 млрд руб. Стройка ведется к проведению саммитов ШОС и БРИКС в Челябинске в 2020 году, она включает расширение ВПП, замену перронов, метео- и светосигнального оборудования.

"Сроки выполнения работ по контрактам оказались почти вдвое меньше указанного в проекте организации работ - 13 месяцев вместо 24. Подрядчик в настоящее время уже не укладывается в график", - отметил аудитор Счетпалаты Валерий Богомолов, которого цитирует пресс-служба. По его словам, на сегодня стоимость принятых работ составляет 200 млн рублей - это лишь 5% от стоимости заключенных контрактов.

Но в **Росавиации** уверяют, что реконструкция аэродрома пройдет в срок - к июню 2020 года. "Некоторое отставание от освоения выделенных средств связано с тем, что место проведения саммитов ШОС и БРИКС переносилось. Сначала рассматривался Челябинск, потом Сочи и потом снова Челябинск, что потребовало корректировки проекта, в том числе по требованию ФСО. В сжатые сроки - нам оставались 2018-2019 годы, в июне 2020 года уже проводятся саммиты - никто не хотел выходить на конкурсные процедуры. Поэтому мы выбрали единственного поставщика", - объяснил глава ведомства Александр Нерадько, добавив, что сейчас работы "идут полным ходом".

Счетная палата также отмечает, что к 2020 году должен пройти техническое перевооружение воздушный пункт пропуска в "Баландино", однако на момент завершения проверки проектная документация отсутствовала. "Бюджетные ассигнования на выполнение строительно-монтажных работ Росгранстрою не доводились. Соответственно не проведены и конкурентные процедуры по отбору исполнителя работ", - пояснил Богомолов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6565442>

ТАСС; 2019.06.19; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА: СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА - КАЗАНЬ ПОВЫСИТ ИНТЕРЕС ИНВЕСТОРОВ К РЕГИОНУ

Реализация проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань поможет повысить инвестиционную привлекательность Татарстана и других регионов, через которые будет проходить маршрут. Об этом в среду сообщила ТАСС заместитель руководителя пресс-службы президента республики Лилия Галимова.

На прямой линии 2018 года президент РФ Владимир Путин, отвечая на вопрос школьника из Китая, заявил, что рассчитывает на принятие положительного решения по сотрудничеству с КНР в рамках проекта по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Казань.

"Татарстан заинтересован в реализации проекта ВСМ Москва - Казань. При таком территориальном богатстве нашей страны высокоскоростная ветка позволит условно сократить расстояния между субъектами. И это очевидный плюс для регионов с точки зрения их инвестиционной привлекательности и дальнейшего развития территории", - сказала Галимова.

По ее данным, сейчас этот проект проходит предэкспертизу. "Решение за коллегами [из федерального центра], мы, в свою очередь, надеемся, что оно будет положительным. Со своей стороны, готовы оказывать все необходимое содействие в реализации плана на территории Татарстана", - добавила она.

Тема строительства высокоскоростной магистрали Москва - Казань протяженностью 800 км обсуждалась с 2013 года. Предполагается, что после реализации время поездки по маршруту сократится с 11,5 до 3,5 часа. Стоимость проекта оценивалась в 1,7 трлн рублей. Его первый этап - строительство линии Железнодорожный - Гороховец и организация движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода по существующим путям - был включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В декабре 2018 года первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов усомнился в экономической целесообразности проекта ВСМ Москва - Казань. По его мнению, на данном маршруте не ожидается необходимый для окупаемости вложений пассажиропоток, а возможные перевозки контейнеров будут проигрывать в цене морским и железнодорожным. В апреле 2019 года вице-премьер РФ Максим **Акимов** говорил, что проект магистрали не закрыт. 4 июня **Акимов** высказал надежду, что движение поездов

по ВСМ Москва - Казань может начаться до 2027 года. При этом окончательное решение по проекту пока не принято, говорил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

<https://tass.ru/ekonomika/6568623>

ТАСС; 2019.06.20; ПОРТЫ ВАНИНО И СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ ПЛАНИРУЮТ ОБЪЕДИНИТЬ В ОДИН ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Морские порты Ванино и Советская Гавань в Хабаровском крае планируется объединить. Об этом в четверг сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства региона Валерий Немытов.

"Для развития портовой инфраструктуры и обеспечения деятельности резидентов свободного порта Владивосток правительством края совместно с Минтрансом РФ и администрацией морских портов Охотского моря и Татарского пролива выработан вопрос по объединению портов Ванино и Совгавань в единый комплекс. Решение данного вопроса запланировано на 2020 год", - сказал Немытов, выступая на заседании совета при губернаторе Хабаровского края по поддержке экспорта в Хабаровске в четверг.

Как позднее сообщил на заседании начальник отдела методической поддержки служб капитанов морских портов Администрации морских портов Охотского моря и Татарского пролива Владимир Шлыков, морской порт Советская Гавань является малоходным, грузооборот порта составляет 600 тыс. тонн в год, грузооборот порта Ванино - около 30 млн тонн в год.

Ванинский порт - транспортный узел, связывающий воедино железнодорожный, морской и автомобильный пути сообщения. Через Ванино поставляются грузы в северо-восточные регионы России, Японию, Южную Корею, Китай, Австралию, США и другие страны. В порту действует режим свободного порта.

<https://tass.ru/ekonomika/6569898>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190620/1555720192.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.06.19; ПРОДОЛЖАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТАМАНСКОГО ТЕРМИНАЛА НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

Эксперты Главгосэкспертизы России выдали положительное заключение по итогам рассмотрения представленного повторно проекта первого этапа обустройства терминала, предназначенного для перевалки экспортных грузопотоков навалочных грузов в порту.

Строительство нового порта на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог началось в рамках реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" и концепции развития портов Краснодарского края. Перегрузочный комплекс, как планируется, обеспечит решение поставленных программой задач по удовлетворению потребностей страны в перевозках навалочных грузов, переключению российских грузопотоков из Черноморских портов сопредельных стран на порт Тамань и их транспортировке отечественным флотом.

Грузооборот проектируемого в составе порта Таманского терминала навалочных грузов при полном развитии составит 35 млн тонн в год, а на момент ввода в эксплуатацию объектов первого этапа работ - 10 млн тонн расчетными судами дедевитом от 15 до 25 тыс. тонн.

Проект, рассмотренный экспертами Главгосэкспертизы России, предусматривает некоторые изменения первого этапа строительства. Так, было увеличено число подэтапов первого этапа - с семнадцати до двадцати шести, увеличены длины грузовых причалов №№ 1 и 2, добавлены новые конвейерные линии и точки пылеподавления с увеличением количества оборудования, скорректирован состав технологического оборудования.

Также изменились потребная мощность и тепловые нагрузки котельной, трассировка, способ прокладки и протяженность газопровода, внесены правки в части конструкции морского глубоководного выпуска и состав сооружений железнодорожного грузового фронта. Также внесены иные необходимые корректировки.

Предыдущее положительное заключение по объекту было выдано весной 2018 года.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79168>

ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.06.19; С ВЕТЕРКОМ В ЕС: ПЕРВЫМ БЕСПЛАТНЫМ АВТОБАНОМ МОЖЕТ СТАТЬ НОВАЯ РИГА; НА ТРАССЕ М-9 "БАЛТИЯ" МОГУТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТЬ ДО 130 КМ/Ч

В России разработан стандарт, позволяющий повысить разрешенную скорость движения на автомагистралях до 130 км/ч. Для этого нужно, чтобы на дороге не было колеи и мест концентрации ДТП. А в случае снегопадов и дождей электронные табло должны предупреждать о временных ограничениях скорости. По информации "Известий", первым бесплатным скоростным автобаном в России может стать трасса М9 "Балтия", инфраструктура которой сейчас наиболее близка к новому ГОСТу. Подробнее об этом - в материале "Известий".

Ни гвоздя, ни жезла

Эти требования нашли отражение в проекте ГОСТа "Автомагистрали и скоростные автомобильные дороги. Организация и безопасность дорожного движения. Общие требования", который **федеральное дорожное агентство "Росавтодор"** поручило разработать Российскому дорожному научно-исследовательскому институту (РосдорНИИ) **Минтранса РФ**. Сейчас, согласно пункту 10.3 ПД РФ, максимально допустимая скорость на автомагистралях в стране - не более 110 км/ч, а на остальных загородных дорогах - не более 90 км/ч. В то же время не так давно скоростные лимиты в 130 км/ч появились на некоторых участках платных дорог (в ведении госкомпании "Автодор") М4 "Дон" и М11 Москва-Санкт-Петербург. Однако ГОСТа, который определил бы единый подход к повышению скорости до такого уровня, до сих пор не было.

Прежде всего, повышение скорости до 130 км/ч, согласно новому ГОСТу, возможно при условии отсутствия в течение года на участках дороги мест концентрации ДТП. Глубина колеи не должна превышать 15 мм, а коэффициент сцепления асфальта должен быть не менее 0,4. Не менее важно, чтобы дорога была прямой, показатель продольной ровности не должен превышать 3,2 м/км.

При получении штормового предупреждения и риске опасных метеорологических явлений (гололедица, метель, ливень), которые по интенсивности развития, продолжительности и моменту возникновения представляют угрозу, скорость на автомагистрали должна быть понижена до безопасных значений, о чем водителей обязан проинформировать с помощью электронных табло владелец дороги.

На шести- и более полосных трассах по новому стандарту ширина левых полос должна сократиться с 3,75 м до 3,5 м, это необходимо для выравнивания скорости попутного транспорта. Кроме того, новый ГОСТ определяет требования к местам остановки транспорта: при ширине обочины менее 1,5 м через каждые 3-5 км на магистрали должны быть обустроены зоны стоянки не менее 3,75 м шириной, которые отделены от скоростной дороги разделительной линией.

Также для введения повышенного скоростного режима владелец магистрали должен учитывать принцип 85-процентной обеспеченности - это показатель скорости, которую не превышают 85% автомобилей в потоке. И только в случае систематического превышения 85% автомобилей максимально разрешенной скорости на данном участке скоростной лимит может повышаться до 130 км/ч. Важно подчеркнуть, что на уже существующих участках платных трасс М-4 и М-11 с появлением ГОСТа скорость не изменится, поскольку стандарт носит рекомендательный характер. В части повышенного скоростного режима новый стандарт будет применяться только для "вновь построенных и принятых в эксплуатацию реконструируемых и капитально отремонтированных автомагистралей и скоростных автомобильных дорог".

Быстрые и платные

Впервые в России скоростной лимит был поднят до 130 км/ч в 2013 году на двух отрезках трассы М-4 "Дон". Это стало возможно благодаря примечанию к пункту 10.3 ПДД, включенному с августа того же года постановлением правительства. В примечании, в частности, говорится, что величина разрешенной скорости не должна превышать значения 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.1 (автомагистрали). Новый ГОСТ привязывает повышение скоростного режима исключительно к автомагистралям.

Важнейшим критерием автомагистрали является отсутствие перекрестков и пересечений с другими дорогами на одном уровне; все въезды и съезды с автомагистрали должны иметь обособленные полосы разгона или торможения, а встречные потоки разделяются барьерами; вечером и ночью такая дорога должна быть хорошо освещена. Остановка на магистрали разрешена только на специально обустроенных площадках, а транспортные средства, не способные двигаться быстрее 40 км/ч, не могут выезжать на эту трассу.

Быстрейший путь в Евросоюз

Первым российским автобаном может стать, идущая до госграницы с Литвой, федеральная трасса М-9 "Балтия" в обиходе именуемая Новой Ригой. В 2018 году РосдорНИИ проводил исследование (есть у "Известий") средних скоростей движения на участках автомагистрали М9 "Балтия" с четырьмя, шестью и восемью полосами движения. Для этого ученые использовали один из распространенных способов оценки средних скоростей - метод следования за лидером: мобильная дорожная лаборатория шла за ведущим автомобилем.

На наиболее загруженном трафиком восьмиполосном участке "Балтии" около Москвы автомобиль-лидер ожидаемо показал невысокую среднюю скорость, а на части шоссе с четырех- и шестиполосным движением в обоих направлениях были зафиксированы высокие и максимальные показатели скорости соответственно. По результатам работы эксперты института пришли к выводу, что на некоторых участках трассы скорость можно повысить до 130 км/ч.

"Проведенный мониторинг показал, что скорость 85-процентной обеспеченности близка к скорости 130 км/ч, то есть к скорости, которую владелец автомобильной дороги имеет право устанавливать при соблюдении требований безопасности дорожного движения. Следует также отметить, что 15% водителей ТС двигались со скоростью, фактически превышающей максимальную допустимую скорость 130 км/ч, - говорится в исследовании РосдорНИИ. - Учитывая, что скорость автотранспортных средств и высокий уровень обеспечения безопасности дорожного движения являются основными транспортно-эксплуатационными показателями потребительских свойств автомобильных дорог, проведенные исследования фактических скоростей движения позволили разработать также ряд критериев, с учетом которых представляется возможным введение повышенного скоростного режима движения на отдельных участках автомагистрали".

Стандарт есть, планов нет

Впрочем, **Росавтодор** с повышением скорости не спешит: в агентстве "Известиям" пояснили, что сейчас никаких конкретных планов в связи с проектом нового ГОСТа нет. Родоначальником скоростных трасс принято считать Германию, в нынешнем виде немецкие автобаны появились во второй половине прошлого века. Трассы со скоростным лимитом 130 км/ч есть в Польше, Италии, Франции и других странах ЕС. В то же время Евросоюз в рамках концепции нулевой смертности на дорогах постепенно снижает скоростные лимиты.

Скоростные дороги опасны и существенного экономического эффекта не принесут, полагает автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

"В Германии сейчас очень мало безлимитных автобанов, потому что у них за последние десятилетия с увеличением доступности мощных автомобилей выросли так называемые догоны - это когда на высокой скорости гонщики из левого ряда влетают в остановившиеся автомобили или тихоходы. У нас же культура вождения далека от европейской дисциплинированной, повышение скорости можно применять очень дозированно. И нужно понимать, что на среднюю скорость движения по маршруту такие ограничения существенно не влияют", - заметил Ифанов.

<https://iz.ru/890291/timur-khasanov/s-veterkom-v-es-pervym-besplatnym-avtobanom-mozhet-stat-novaia-riga>

ТАСС; 2019.06.19; РЕГИОНЫ ЗАКЛЮЧИЛИ ПОЧТИ 90% КОНТРАКТОВ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ

Российские регионы заключили почти 90% контрактов на дорожные работы, необходимые для выполнения в 2019 году **нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги"**, сообщается в пресс-релизе **Минтранса РФ**.

"На 19 июня, по данным, внесенным субъектами РФ в систему "Эталон", в план-график торгов включено 98,91%, или 6185 объектов. По 92,08%, или 5758 объектам завершены торги. Контракты заключены по 5578 объектам, что составляет 89,21% от запланированного на 2019 год количества контрактов. Данные ежедневно меняются ввиду активной работы субъектов", - говорится в сообщении.

В министерстве также сообщили, что исполнительная дисциплина российских регионов при выполнении задач дорожного нацпроекта контролируется с помощью системы оперативного управления "Эталон" и институтами общественного контроля, включая социальные сети.

Кроме того, в министерстве транспорта отметили, что исполнение финансовых показателей дорожного нацпроекта предусмотрено во второй половине 2019 года. "Дорожная деятельность в нашей стране носит ярко выраженный сезонный характер. В большинстве регионов дорожные работы невозможны до апреля - мая. Выполнение этих работ осуществляется в весенне-летний период с учетом географических и климатических особенностей регионов. Оплата работ осуществляется после их завершения. Авансирование работ не предусмотрено. Соответственно, первые итоги реализации нацпроекта в 2019 году будут подведены в IV квартале", - говорится в сообщении.

На сегодняшний момент исполнение расходов бюджета на нацпроект "Безопасные и качественные автодороги" составляет 5,4%, как отмечалось в материалах к заседанию правительственной комиссии по региональному развитию РФ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/563827>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/06/19/v-mintranse-uvereniy-v-vypolnenii-pokazatelej-nacproekta.html>

ТАСС; 2019.06.19; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ НИЗКИЙ УРОВЕНЬ КАССОВОГО ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ

Минтранс РФ считает возможным подведение итогов реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** за 2019 год, включая анализ финансового исполнения проекта регионами, только в четвертом квартале 2019 года. Как отмечается в сообщении ведомства, оплачиваются из бюджета уже завершённые работы, проведение которых в силу климата невозможно до апреля – мая.

Ранее сообщалось, что на недавнем заседании правительственной комиссии по региональному развитию РФ были рассмотрены данные по кассовому исполнению расходов федерального бюджета по нацпроектам. Лидерами стали нацпроекты "Здравоохранение", "Демография" и "Наука", а наименьшие показатели были отмечены у нацпроектов: "Экология" - 9,5%, "Цифровая экономика" - 7,4% и "Безопасные и качественные дороги" - 5,4%. В целом финансирование национальных проектов за счет средств федерального бюджета достигло 492,7 млрд рублей, или 28,6% из предусмотренных в федеральном бюджете 1 трлн 700 млрд на 2019 год.

«Дорожная деятельность в нашей стране носит ярко выраженный сезонный характер. В большинстве регионов дорожные работы невозможны до апреля-мая», - отмечается в сообщении ведомства. Как добавляет в **Минтрансе**, оплата работ осуществляется после их завершения, при этом авансирование работ не предусмотрено. «Соответственно, первые итоги реализации нацпроекта в 2019 году будут подведены в IV квартале. Именно тогда федеральный проектный офис сможет оценить освоение бюджетных средств», - подчеркивают в ведомстве.

При этом в **Минтрансе** добавляют, что в постоянном режиме контролируют исполнительскую дисциплину российских регионов. «Для этого используется система оперативного управления «Эталон» и институты общественного контроля, в том числе социальные сети», - поясняют в ведомстве. Сейчас на завершающей стадии этап

контрактации по объектам дорожной деятельности текущего года. «На 19 июня, по данным внесенным субъектами РФ в систему «Эталон», контракты заключены по 5578 объектам, что составляет 89,21% от запланированного на 2019 год количества контрактов», - добавляют в **Минтрансе**.

Как отмечают в **Минтрансе**, выполнение показателей проекта – за исключением нескольких регионов – опасений не вызывает. При этом отстающим регионам **Минтранс** и **Росавтодор** оказывают методическую поддержку. «Отстающие регионы предупреждены, что в случае недостижения показателей нацпроекта средства могут быть перераспределены в пользу успешно работающих субъектов», - напоминают в ведомстве.

Кроме того, в **Минтрансе** отметили, что уже 1 мая 2019 года бюджетные обязательства на основную сумму федеральной поддержки – 106,2 млрд рублей – поставлены на учет на лицевых счетах Федерального дорожного агентства, открытых в территориальных органах Федерального казначейства.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/563473>

ТАСС; 2019.06.19; РЕМОНТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ НЕ ПРИНЯЛИ В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ЖИТЕЛЕЙ

Отремонтированную в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные дороги"** улицу не приняли после жалоб жителей на качество работ. Об этом сообщила пресс-служба городской администрации в среду.

"Первая, предъявленная к сдаче улица, отремонтированная по программе "Безопасные и качественные дороги", не принята специалистами администрации города", - говорится в распространенном релизе.

Заместитель главы города Алексей Разин согласился с замечаниями жителей к ремонту улицы Каменная в поселке Хапсоль в границах Комсомольска-на-Амуре. В числе прочего жители города указали на неудовлетворительное качество укладки асфальта на ряде участков, недостаточную подсыпку гравием обочины дороги, люди также отметили необходимость грейдирования выездов с Каменной на прилегающие грунтовые дороги. Разин, в свою очередь, потребовал от подрядной организации в недельный срок устранить все выявленные замечания, и после этого вновь предъявить ее комиссии.

Отмечается, что грунтовую дорогу протяженностью более 320 метров по улице Каменная ремонтировали в мае-июне. Дорогу заасфальтировали, рядом с ней проложили пешеходный тротуар, устроили водоотводные каналы, провели линию наружного освещения. Преображение улицы велось по просьбам жителей, на средства, которые город получил по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. На ремонт Каменной было направлено около 3 млн рублей.

Комсомольск-на-Амуре получит 500 млн рублей по нацпроекту на обновление улично-дорожной сети в 2019 году. Будут отремонтированы более 20 улиц, а к 2024 году в городе приведут в нормативное состояние все основные магистрали.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/562609>

ТАСС; 2019.06.19; В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 80 КМ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Власти Удмуртии в 2020 году в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** отремонтируют 20 участков дорог регионального значения протяженностью порядка 80 км, сообщили в среду в пресс-службе регионального офиса нацпроекта.

"При отборе объектов принималась во внимание социальная значимость каждой дороги, а основной упор был сделан на трассы, связующие райцентры. В результате получился перечень из 20 участков автодорог регионального значения общей протяженностью порядка 80 км. Члены общественного совета утвердили его без изменений большинством голосов", - говорится в сообщении.

Объекты условно разделили на три области: южную (по два участка на дорогах Алнаши - Грахово и Кизнер - Грахово), центральную (продолжение дороги Ижевск - Ува, которую ремонтируют участками последние несколько лет, Нылга - Вавож, Малая Пурга - Нижнее

Кечево, часть дороги Можга - Вавож, объездная Селтов) и северную (дороги Глазов - Яр - Пудем, Игра - Глазов, а также участок трасс Дебесы - Кез, Игра - Красногорское).

Ранее председатель правительства Удмуртии Ярослав Семенов сообщал, что в следующем году средства будут выделены также на ремонт дорог в Сарапуле, Воткинске, Камбарке и Можге, суммарно на эти работы планируют потратить около 250 млн рублей, еще 500 млн рублей из дорожного фонда получит столица Удмуртии - Ижевск.

Всего в 2019 году в Удмуртии по нацпроекту отремонтируют 134,5 км дорог. На эти цели будет выделено более 1,7 млрд рублей преимущественно из федерального бюджета. За 6 лет существования проекта регион планирует направить на новые дорожные объекты более 11 млрд рублей. Нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. Финансирование нацпроекта со стороны регионов за шесть лет составит более 4 трлн рублей, федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/562467>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ВС РФ ВЫСКАЖЕТСЯ О ПРАВИЛАХ ФОРМИРОВАНИЯ РЕЕСТРА НЕБЛАГОНАДЕЖНЫХ ГОСПОДРЯДЧИКОВ

Верховному суду (ВС) РФ предстоит разобраться с проблемой бизнесменов, которые строго в рамках закона решили отказаться от госконтракта, но оказались в реестре недобросовестных контрагентов. Рассмотрение этого спора может оказать воздействие на правила формирования этого "черного списка", которое зачастую происходит без учета взаимоотношений между заказчиком и исполнителем.

"Нельзя умереть дважды. Даже если дело касается государственного контракта", - говорит Александра Соловьева, адвокат из коллегии "Юков и партнеры". Эти слова удивления она относит к ситуации, когда компания была признана банкротом, но этим дело не ограничилось, и ее вместе с совладельцами внесли в "черный список" недобросовестных поставщиков.

Такое случилось с ООО "Строительное управление-820", Юрием Букиным и Игорем Стрижневым, которым, согласно данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", в равных долях принадлежит эта компания. СУ-820 - это не единственный бизнес, в котором они участвуют. У Букина, например, есть 50% в ООО "Ресурс групп", которое закончило 2017 год с чистой прибылью 342,59 млн рублей. Одновременно он является гендиректором ООО "Трубный металлопрокат", принадлежащем миллиардеру Аркадию Ротенбергу.

Начиная с 2010 года, по данным системы "СПАРК-Маркетинг", СУ-820 исправно работало по госконтрактам, в основном дорожно-строительным, на суммы от десятков миллионов до 5 млрд рублей. Последние доступные данные о финансовом состоянии компании - за 2015 год. Тогда ее выручка составила 1,46 млрд рублей, прибыль - 18,93 млн рублей. Годом ранее эти показатели находились на уровне 3,07 млрд рублей и 63 млн рублей соответственно.

Но с началом в России в 2014 году экономического кризиса СУ-820 столкнулось с финансовыми проблемами, в отношении компании была возбуждена процедура несостоятельности. Инициировало ее 7 сентября 2015 года ООО "Уфа-Строй".

ОТКАЗ ОТ ГОСКОНТРАКТА

В этот момент СУ-820 исполняло контракт на реконструкцию участка трассы М-5 "Урал", заключенный с подразделением **Росавтодора** - ФКУ "Управление федеральных автомобильных дорог "Южный Урал". Работы некоторое время велись, но в марте 2017 года компания была признана банкротом, а спустя три месяца собрание кредиторов проголосовало за прекращение ее деятельности.

После этого конкурсный управляющий Юлия Мухамадеева заявила об отказе компании от исполнения госконтракта и попросила заказчика вернуть обеспечительный платеж в 369 млн рублей. Такое право исполнителям дает закон о несостоятельности в случае, если, например, продолжение исполнения сделки препятствует восстановлению платежеспособности.

"ЧЕРНЫЙ СПИСОК"

Далее последовали многочисленные суды. Сначала подразделение **Росавтодора** потребовало признать неправомерным отказ от контракта, но проиграло - суды в апреле 2018 года признали правоту СУ-820 и по его встречному иску взыскали с управления обеспечительный платеж.

Но еще до этого решения госзаказчик пошел по другому пути и в декабре 2017 года в одностороннем порядке сам отказался от контракта. После этого СУ-820 вместе со своими владельцами по решению Федеральной антимонопольной службы (ФАС) попало в реестр недобросовестных поставщиков.

Это породило еще два разбирательства. Во-первых, СУ-820 обратилось с требованием отменить решение **Росавтодора** об одностороннем разрыве контракта. В первой инстанции компания проиграла, но в декабре 2018 года апелляция встала на ее сторону и признала это решение недействительным.

Во-вторых, СУ-820 оспаривало решение ФАС о включении в реестр недобросовестных поставщиков. Тут, несмотря на победу подрядчика в споре с **Росавтодором**, суды трех инстанций признали решение службы законным. Заказчик исполнил все требования по одностороннему отказу от госконтракта, сочли они.

ВМЕШАТЕЛЬСТВО ВЕРХОВНОГО СУДА

Но ВС РФ может пересмотреть этот подход. Судья Марина Антонова признала обоснованными аргументы кассационной жалобы СУ-820. Компания указывает на решения судов, признавших, что у заказчика не было оснований для одностороннего отказа от контракта. В связи с этим и в рамках спора с ФАС суды не могли прийти к выводу о соблюдении заказчиком порядка одностороннего отказа от исполнения контракта, и, следовательно, для включения СУ-820 в реестр недобросовестных поставщиков.

Решение ВС РФ, скорее, будет посвящено вопросу правильного применения института преюдиции (обязательность ранее вступивших в силу решений судов при новом рассмотрении спорного вопроса - ИФ) и оценки судами нижестоящих инстанций доказательств, полагает управляющий партнер адвокатского бюро "Бартолиус" Юлий Тай. Рассмотрение спора назначено на 7 августа.

ВЫСОКИЕ ШАНСЫ НА УСПЕХ

Эксперты убеждены, что успех будет на стороне СУ-820. Руководитель направления "Госзакупки: сопровождение и споры" адвокатского бюро КИАП Максим Бузин называет решения нижестоящих судов "парадоксальными". По его мнению, есть все основания полагать, что итогом рассмотрения кассационной жалобы станет и их отмена и, скорее всего, решения ФАС - без передачи дела на новое рассмотрение.

"Исполнитель по госконтракту отказался от исполнения обязательств в соответствии с положениями закона о банкротстве. Следовательно, обязательства из контракта прекратились. В такой ситуации с логической неизбежностью госзаказчик не может заявить отказ от договора, потому что невозможно заново прекратить обязательство", - подтверждает Соловьева.

Такой же прогноз дает юрист коммерческой группы юрфирмы VEGAS LEX Ксения Подгузова. "С учетом того, что в данном случае прекращение исполнения обязательств вызвано объективными обстоятельствами, общество имеет шансы на успех в ВС РФ", - говорит она.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОЛЬЗА

Рассмотрение спора СУ-820 с ФАС может оказать воздействие на порядок формирования "черного списка" исполнителей госконтрактов.

Порядок ведения этого реестра никак не адаптирован для ситуаций, когда между сторонами существует спор об обстоятельствах, с которым закон связывает возможность включения в реестр, отмечает Бузин. В принципе, ФАС обязана устанавливать факты недобросовестности исполнителей, но существуют лишь единичные примеры, когда антимонопольный орган отказывался включить исполнителя в реестр в связи с необходимостью судебной оценки рассматриваемых обстоятельств, отмечает эксперт. "В общем случае исполнитель попадает в реестр и получает возможность выбраться из него, только доказав свою правоту в судебных инстанциях", - говорит он.

"Существующая правоприменительная практика по данному вопросу, хотя и не является вполне сформированной, в целом исходит из необходимости оценки вины исполнителя", - отмечает он. После рассмотрения дела СУ-820 она может стать более определенной.

ТАСС; 2019.06.19; НА РОССИЙСКОЙ СТОРОНЕ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР ЗАКОНЧЕН МОНТАЖ ВАНТОВОЙ СИСТЕМЫ

Строители закончили монтаж вантовой системы на российской стороне международного моста через Амур между Благовещенском (РФ) и Хэйхэ (КНР), сообщается на сайте Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

"Строители закончили свою часть работ по монтажу вантовой системы на российской стороне. Проведена регулировка вант, усилие натяжения соответствует для продолжения работ по опусканию пролетного строения", - говорится в сообщении.

Уточняется, что российские и китайские строители провели рабочую встречу, в ходе которой обсудили период выполнения монтажных работ китайской части вантовой системы и дальнейшие контрольные точки графика строительных работ.

"Мы приостанавливаем все работы на мосту и передаем возможность китайским коллегам завершить свою часть работ по монтажу вантовой системы, то есть не нагружаем и не опускаем пролет, чтобы китайская сторона могла выполнить монтаж и натяжение вантовой системы своей части моста", - приводятся в сообщении слова начальника производственно-технического отдела АО "УСК МОСТ" Алексея Лагунова.

Работы на основном конструктиве моста приостановлены на 10 дней. Затем строители продолжат опускание пролетного строения на постоянные опорные части, а также работы по армированию плиты проезжей части для последующего ее бетонирования.

Строительство трансграничного автомобильного моста через реку Амур, который должен связать российский берег в районе Благовещенска и китайский в районе города Хэйхэ, началось в конце 2016 года. Общая длина моста - более километра. Согласно техническому заданию, после ввода в эксплуатацию по трансграничному мостовому переходу Благовещенск - Хэйхэ будут передвигаться грузовые и легковые автомобили. Поток пассажиров составит порядка трех миллионов человек в год, а поток грузов - около 6 млн тонн или почти 300 тыс. автомобилей.

Торжественная стыковка двух частей автомобильного моста через реку Амур состоялась 31 мая на границе РФ и КНР. Механически мост должен быть готов к концу 2019 года, еще несколько месяцев уйдут на пусковые работы и оформление.

<https://tass.ru/ekonomika/6565606>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; FESCO ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ СИБИРИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Транспортная группа FESCO запустила регулярный контейнерный поезд из Красноярска в Пекин через пограничный переход Гродеково (Приморский край) - Суйфыньхэ (КНР), сообщила пресс-служба группы.

"Первый состав из 62 сорокафутовых контейнеров с пиломатериалами из Красноярска прибыл на станцию Суйфыньхэ 18 июня, где был перегружен на подвижной состав колеи 1435 и отправлен в пункт назначения на станцию Сянин", - говорится в сообщении.

FESCO намерена формировать и отправлять контейнерные поезда один раз в неделю. Общее время в пути следования - 12 суток: по шесть суток по территории России и КНР. В пресс-релизе отмечается, что основную часть грузопотока нового сервиса составит "продукция несырьевого экспорта".

FESCO оправляет различные грузы через пограничный переход Гродеково-Суйфыньхэ с 2016 года. Компания наращивает интермодальные перевозки по международному транспортному коридору "Приморье-1", который соединяет северо-восточные провинции Китая с портами Дальнего Востока. Это кратчайший путь для перевозки грузов между северными и южными провинциями Китая, а также Китаем и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

"В настоящее время для перевозки из Красноярска доступны экспортные сервисы FESCO через Казахстан в Чэнду, провинцию Сычуань, Сиань, провинцию Шэньси и регулярный

поезд в Чэнду через Монголию. Кроме того, доставка грузов между Китаем и Россией традиционно осуществляется в рамках интермодальной цепочки, проходящей через порт Владивостока", - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что в начале июня FESCO объявила о запуске контейнерного сервиса для доставки грузов на Курильские острова через Владивостокский морской торговый порт.

"Интермодальный сервис включает в себя железнодорожную доставку регулярными ускоренными поездами FESCO из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Красноярска, Хабаровска во Владивосток, обработку в порту и морскую транспортировку на острова Кунашир, Шикотан и Итуруп", - сообщила тогда пресс-служба группы.

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.19; АБИТУРИЕНТОВ ПОДДЕРЖАТ БАЛЛАМИ

Финалисты Всероссийского конкурса "Моя страна - моя Россия" в номинации "Транспорт. Пути сообщения моей страны" при поступлении в **Российский университет транспорта (МИИТ)** получают дополнительные 10 баллов к результатам ЕГЭ.

Всероссийский конкурс молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования "Моя страна - моя Россия" в этом году прошел в 16-й раз. С этого года он включен в линейку проектов АНО "Россия - страна возможностей", а также реализуется с использованием гранта президента РФ на развитие гражданского общества. Торжественная церемония награждения победителей состоялась 8 июня на Петербургском международном экономическом форуме.

К участию в конкурсе приглашались школьники и студенты, молодые педагоги, специалисты, лидеры местных сообществ и молодежных проектов в возрасте от 14 до 35 лет. Конкурсанты должны были предоставить на суд жюри проекты, направленные на совершенствование системы управления российскими территориями, развитие реального сектора экономики, социальной и научно-педагогической сфер.

В этом году в конкурсе приняли участие рекордное количество человек - более 34 тыс., то есть почти в пять раз больше, чем годом ранее. Соревнование проходило в 19 номинациях, большинство из которых были поддержаны образовательными учреждениями, органами государственной власти, некоммерческими организациями и бизнес-партнерами конкурса. Так, например, **Министерство транспорта РФ** запустило номинацию "Транспорт. Пути сообщения моей страны". В ней приняли участие 150 человек, которые представили проекты, направленные на развитие дорожной инфраструктуры и технологий строительства дорог, разработку решений по оценке качества транспортных услуг населению, формирование единого транспортного пространства страны. В финал вышли 25 конкурсантов.

Экспертами в оценке работ в этой номинации выступили представители **РУТ (МИИТ)**. "Особое внимание уделялось потенциальному эффекту предложенных проектов для реализации стратегических задач, стоящих перед транспортной отраслью, в первую очередь сформулированных в майских указах президента и соответствующих национальных проектах", - отметил координатор номинации "Транспорт. Пути сообщения моей страны", **проректор РУТ (МИИТ) Михаил Кленов**.

По итогам конкурса победителями в номинации "Транспорт. Пути сообщения моей страны" стали студентка Саратовского техникума железнодорожного транспорта (филиал СамГУПС) Анастасия Антонова, воспитанница Сургутского общественного детского движения "Юные инспекторы движения" Анастасия Ломакина, преподаватель Камышинского технологического института (филиал Волгоградского государственного технического университета) Татьяна Лютая, студент Московского государственного технического университета гражданской авиации Григорий Семейко и студент РУТ (МИИТ) Николай Чередников. Они получили денежные премии **Минтранса** в размере 100 тыс. руб.

РУТ (МИИТ), в свою очередь, всем финалистам номинации предоставит 10 дополнительных баллов к ЕГЭ при поступлении в университет. Воспользоваться этой преференцией можно будет уже в следующем году.

"Будущее нашего транспорта требует усилий, энергии и талантов молодежи. Мы и дальше вместе с Министерством транспорта будем поддерживать эту номинацию", - отметил ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов во время официальной церемонии закрытия конкурса.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467412>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.06.19; КОНКУРСАНТАМ ПРЕДЛОЖАТ ПОРАБОТАТЬ

В отраслевых университетах проходят отборочные чемпионаты по стандартам Ворлдскиллс. Студенты-победители представят свои вузы в финале III Национального межвузовского чемпионата "Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)" этой осенью.

Межвузовский чемпионат "Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)" будет проходить уже в третий раз. Его цель - повышение востребованности профессионального образования, ориентированного на реальные запросы работодателей.

Сейчас в вузах проходят отборочные этапы. К участию в них допускаются студенты в возрасте от 17 до 35 лет. Конкурсанты соревнуются в различных компетенциях, количество которых в вузах может отличаться. Победители отборочных соревнований в каждой из компетенций представят свой университет в финале Межвузовского чемпионата.

Поскольку железнодорожные компетенции являются презентационными, в финале Межвузовского чемпионата их не будет. Таким образом, студенты-транспортники в зависимости от учебного заведения поборются за победу в девяти компетенциях: "Сетевое и системное администрирование", "Экспедирование грузов", "Геодезия", "Предпринимательство", "Медицинский и социальный уход", "Инженерный дизайн САД (САПР)", "Изготовление прототипов", "Промышленный дизайн", "Туризм". К слову, в прошлом году студенты отраслевых вузов в финале Межвузовского чемпионата соревновались в шести компетенциях.

В большинстве отраслевых университетов отборочные этапы уже завершились. Так, в апреле отбор прошел в Петербургском госуниверситете путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС): 66 студентов соревновались в пяти компетенциях: "Управление железнодорожным транспортом", "Экспедирование грузов", "Сетевое и системное администрирование", "Строительство и ремонт инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта", "Слесарь по ремонту подвижного состава". В конце мая соревнования прошли в Омском госуниверситете путей сообщения (ОмГУПС), где студенты демонстрировали свои знания и навыки в компетенции "Управление железнодорожным транспортом", а также в Ростовском госуниверситете путей сообщения (РГУПС) - там студенты соревновались в компетенциях "Управление железнодорожным транспортом", "Контроль состояния железнодорожного пути", "Геодезия" и "Сетевое и системное администрирование".

"Основным преимуществом движения WorldSkills является то, что требования, которые входят в критерии оценки, очень близки к жизни", - отметил на открытии чемпионата РГУПС директор Тихорецкого техникума железнодорожного транспорта Игорь Дурынин.

Соревнования по компетенциям проходят в несколько этапов, во время которых студенты демонстрируют теоретические и практические знания и навыки. Так, для выполнения задания по компетенции "Сетевое и системное администрирование" конкурсантам необходимо обеспечить функционирование сервиса, составить необходимую документацию, найти и устранить неисправности в работе операционных систем.

Самый масштабный отборочный чемпионат состоялся с 3 по 7 июня в Московском колледже железнодорожного транспорта РУТ (МИИТ), куда съехались студенты из восьми транспортных вузов. Соревнования проходили по семи компетенциям. Так, в пяти из них ("Управление железнодорожным транспортом", "Экспедирование грузов", "Предпринимательство", "Медицинский и социальный уход", "Обслуживание железнодорожных тяговых подстанций и линейных устройств систем тягового

электроснабжения") принимали участие только студенты РУТ (МИИТ), а в двух других ("Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте", "Техническое обслуживание и ремонт контактной сети железнодорожного транспорта") - еще и студенты из филиалов ОмГУПС, СамГУПС, ПГУПС, ДвГУПС, ИрГУПС, УрГУПС, РГУПС, а также вне основного конкурса по одному представителю Октябрьской и Московской дирекций управления движением ОАО "РЖД" в возрасте до 35 лет и студент ГБПОУ Москвы "Колледж железнодорожного и городского транспорта".

"Работодатели поддерживают все соревнования, которые проводятся для определения лучших в профессии. Чемпионат по стандартам Ворлдскиллс дает студентам возможность на практике применить полученные во время учебы знания, оценить свои силы. Всех участников конкурса после окончания своих учебных заведений мы ждем на предприятиях железнодорожного транспорта", - рассказал "Гудку" генеральный директор объединения работодателей железнодорожного транспорта "Желдортранс" Сергей Чаплинский.

14 июня были подведены итоги отборочного чемпионата Сибирского госуниверситета путей сообщения (СГУПС).

В эти дни соревнования проходят в филиалах Самарского и Уральского госуниверситетов путей сообщения (СамГУПС и УрГУПС). Победители и призеры в компетенциях "Сетевое и системное администрирование", "Экспедирование грузов" и "Организация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте" будут определены 21 июня.

А 27 июня отборочный чемпионат стартует в Дальневосточном госуниверситете путей сообщения (ДвГУПС). Как рассказали "Гудку" в пресс-службе вуза, студенты будут соревноваться в компетенциях "Инженерный дизайн САД (САПР)", "Изготовление прототипов", "Промышленный дизайн", "Туризм". Подведение итогов состоится 30 июня.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467410>

ГУДОК; ВЛАДИМИР ГОРЕЛКИН; 2019.06.19; "ХОЛОДНЫЙ ЭКСПРЕСС" ОТПРАВЛЯЕТСЯ

Сергей Вакуленко, директор Института управления и информационных технологий (ИУИТ) **Российского университета транспорта РУТ (МИИТ)**

В ОАО "РЖД" на завершающей стадии находится разработка технологии нового сервиса - "Холодный экспресс". Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) как инициатор проекта для формирования нового транспортного продукта создал рабочую группу из представителей различных структур компании.

В группу вошли ученые ВНИИЖТ, ИЭРТ, а также **ИУИТ РУТ (МИИТ)** как непосредственные разработчики технических и технологических решений проекта. По предварительным ПЛАНАМ, пробные рейсы таких поездов пройдут в конце года.

-Сергей Петрович, в чем технологическая особенность нового экспресса?

-Появление нового транспортного продукта напрямую связано с наметившейся в последнее время тенденцией роста объемов производства продуктов питания и сельхозпродукции, развитием крупных торговых сетей. Так что запрос со стороны бизнеса на новые логистические решения процессов перевозки, как по сети Российских железных дорог, так и территории ближнего и дальнего зарубежья, стимулирует железнодорожников предложить рынку преимущества рефконтейнерных перевозок.

Технология "Холодный экспресс" предполагает ввод в постоянное обращение рефконтейнерных поездов, следующих по заранее сформированному маршруту с промежуточными остановками, для выполнения грузовых технологических операций в крупнейших городах. Для пилотного маршрута выбрана главная транспортная артерия Москва - Владивосток с перспективой продления до Санкт-Петербурга. Новый вид контейнерного поезда будет работать по технологии пассажирского поезда, останавливающегося для посадки и высадки пассажиров по пути следования. Только в "Холодном экспрессе" на 18 остановках маршрута груженые и порожние контейнеры будут "выходить" из поезда и "садиться" в него. Новая технология для существенного ускорения продвижения такого состава предусматривает отказ от маневровых операций по отцепке-прицепке и подаче вагонов под выгрузку- погрузку на промежуточных

остановках. Погрузка контейнеров будет производиться на компактных контейнерных площадках грузовых станций, расположенных на крайних приемоотправочных путях без расцепки вагонов. Сам состав может следовать в общем потоке грузовых поездов на перегруженном Транссибе или в "пакете" с пассажирскими поездами на более свободных участках. Выйдя из Владивостока, поезд не будет менять свою составность вплоть до прибытия на конечную станцию, а часть маршрута, где густота грузопотока минимальна, некоторые "контейнеро-места" (как места в пассажирском поезде) будут следовать порожними.

Ничего подобного в работе с контейнерами на сети железных дорог ОАО "РЖД" и СНГ ранее не существовало. Поэтому перед рабочей группой и учеными ИУИТ встает целый ряд задач технологического, нормативно-правового, финансового и маркетингового характера.

- Разработкой новой технологии вашему коллективу пришлось заниматься с чистого листа или, приступая к ней, ваш коллектив использовал имеющиеся "домашние" заготовки?

- Идея подобных ускоренных перевозок поездами постоянного формирования (без изменения составности на маршруте следования) давно витала в воздухе. Первые подобные проекты прорабатывались и отечественными учеными, в том числе РУТ (МИИТ), и подразделениями ОАО "РЖД" в связи с перспективой грузовых перевозок на высокоскоростных магистралях и перевозке грузов в Московском транспортном узле. Однако реальный шаг вперед был сделан после переосмысления замысла ускоренных грузовых перевозок на Дальнем Востоке. По инициативе одного из контейнерных операторов и при поддержке руководства Забайкальской железной дороги было предложено развивать подобные перевозки в экспортно-импортном сообщении и в транспортировке рыбы в Амурскую область, а также в Забайкалье, куда сейчас не ходят отдельные маршруты рефпоездов. Намерение было одобрено и поддержано руководством Центра фирменного транспортного обслуживания, и к процессу детальной проработки технических и технологических решений подключили ученых ИУИТ. Вопрос привлечения ученых университета к созданию технологии "Холодный экспресс" связан с тем, что в 2016 году именно этими учеными был разработан типовой технологический процесс оказания услуги "Грузовой экспресс", утвержденный руководством компании.

-Какие моменты данного проекта потребовали детальной проработки?

-Это и выбор станций, на которых будет вестись работа с составом экспресса, и изучение рынка перевозок - оценивались потребные инвестиции, а также прорабатывались параметры новой технологии погрузки и выгрузки контейнеров. Итогом большого объема исследований, проведенных рабочей группой в конце 2018 и начале 2019 года, стало подписание дорожной карты реализации проекта "Холодный экспресс" начальником ЦФТ О Алексеем Шиловым и утверждение ее первым заместителем генерального директора ОАО "РЖД" Анатолием Краснощеким.

-Руководством ОАО "РЖД" уже названы конкретные сроки реализации проекта - конец 2019 года.

-Да. Тестовые отправки должны состояться в IV квартале 2019 года, а первые полноценные отправки через новые построенные площадки - уже в конце 2020 года. Для этих целей необходимо спроектировать, построить и увязать с реализацией других инвестиционных проектов новые контейнерные площадки во всех значимых городах на основном маршруте поезда: в Хабаровске, Биробиджане, Белогорске, Сковородино, Чите, Улан-Удэ, Иркутске, Красноярске, Анжеро-Судженске, Новосибирске, Омске, Тюмени, Екатеринбурге, Перми, Кирове, Нижнем Новгороде, Владимире и Москве. Ввод в строй этих площадок будет происходить постепенно в течение 6 лет в зависимости от важности городов в формировании грузопотоков. Надо отметить, что обустройство остановки "Холодных экспрессов", например в Сковородино, позволит существенно улучшить условия северного завоза в Якутию по АЯМ (Амуро-Якутская железнодорожная магистраль) и автодороге "Лена", а реконструкция грузового двора в Екатеринбурге даст возможность доставлять такими поездами продовольственные грузы для всего Среднего Урала. Идея проекта находит все большую поддержку в Российском экспортном центре, правительствах субъектов и других федеральных и региональных органах власти. Кроме того, курсирование "Холодных экспрессов" на маршруте, соединяющем западные и

восточные рубежи железнодорожной сети России в ежедневное обращение, позволит сохранить объемы существующих и привлечь новые партии грузов на 2,5 млн тонн погрузки, или 4,5 млрд ткм в год, самой высокодоходной категории грузов - скоропортящихся. Только сама перевозка этих грузов на такие значительные расстояния позволяет окупить вложения в строительство и обустройство контейнерных площадок на всем маршруте следования поезда.

-При успешном решении стоящих перед рабочей группой задач будут ли прорабатываться и другие направления, где такие ускоренные перевозки продуктов крайне необходимы? Насколько важен накопленный в ходе таких исследований опыт?

-Говоря о новых направлениях, можно выделить транспортный коридор "Север - Юг", соединяющий Россию с Азербайджаном, Ираном и Индией, транспортные коридоры "Россия - Средняя Азия", маршруты снабжения продовольствием северных и удаленных территорий (ХМАО - Югра, Якутия, Коми и т. д.) для включения их в логистические цепочки поставок продуктов питания жителям этих регионов.

Запуск проекта возможен уже сейчас с использованием существующих перевозочных технологий. Однако каждый следующий этап его развития предполагает внедрение и реальную апробацию инновационных решений по информационно-управляющим системам продаж контейнеро-мест в поездах, системам управления контейнерными площадками, электронному пломбированию, современной и перспективной погрузоразгрузочной технике, использованию длиннобазных фитинговых платформ для рефконтейнеров, мультисистемным локомотивам и электронному документообороту и другим задачам. Огромен потенциал применения в вождении "Холодных экспрессов" новейших серий двухсистемных грузовых электровозов, таких как 2ЭС5 "Скиф" и 2ЭВ120 "Князь Владимир". В ускоренных перевозках рефконтейнеров будут востребованы характеристики этих современных машин - увеличенные межремонтные пробеги, возможность вождения на участках с постоянным и переменным током, высокая мощность и большая конструкционная скорость. Все это позволит водить "Холодные экспрессы" в режиме "грузовой электрички" с увеличенными тяговыми плечами без смены локомотива на тысячах км.

Полученный в ходе реализации данного проекта опыт наверняка будет использован в дальнейшей проработке технологий и транспортных продуктов ускоренных грузовых перевозок высокодоходных грузов. Открываются большие перспективы для дальнейшей интеграции современных логистических технологий (контейнеризации, контрейлерных перевозок, сборных перевозок, технологии сменных кузовов и т. д.) в единый транспортный продукт, который объединит все конкурентные преимущества железнодорожного транспорта при перевозках немассовых грузов.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467414>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.06.20; НАЦПРОЕКТАМ РАСШИРЯЮТ ДЕНЕЖНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ; БЕЛЫЙ ДОМ УТОЧНИЛ ПРАВИЛА РАБОТЫ ВЭБ.РФ С ПЕРСПЕКТИВНЫМИ ПРОЕКТАМИ

Правительство корректирует правила работы «фабрики проектного финансирования» — соответствующее постановление подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым, сообщили «Ъ» в аппарате Белого дома. Планируется, в частности, расширить сферы работы «фабрики» — они приведены в соответствие национальным целям майского указа, в частности, перечень направлений пополнится строительством, сельским хозяйством и здравоохранением. Для расширения числа потенциальных участников «фабрики» до 2021 года продлена возможность ВЭБ.РФ отбирать проекты и вне этих направлений, а также финансировать не только проектные компании.

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление правительства, уточняющее условия предоставления синдицированных кредитов в рамках «фабрики проектного финансирования», сообщили «Ъ» в аппарате правительства. Напомним, «фабрика», созданная на базе ВЭБ.РФ, формально существует с февраля 2018 года, а фактически запущена в конце года. Предполагается, что проекты будут финансироваться по принципу «80 на 20», где 20% приходится на собственные средства инициатора, а

остальное — заемные средства, синдицированные через транши для снижения рисков участников проекта. Уже принято решение о финансировании четырех инвестпроектов общей стоимостью более чем 250 млрд руб. По уточненным данным, как сообщают в ВЭБе, еще 11 проектов на 860 млрд руб. сейчас находятся на рассмотрении в госкорпорации.

Как отмечает первый зампред ВЭБ.РФ Николай Цехомский, главное изменение в новой редакции постановления правительства — расширение мандата «фабрики» на финансирование проектов в отраслях и сферах, указанных в майском указе президента в качестве приоритетов. В прежней версии основные направления финансирования инвестпроектов в рамках «фабрики» затрагивали обрабатывающую промышленность, инфраструктуру, высокие технологии и расширение экспорта. Теперь де-факто работа «фабрики» перенастроена на выполнение нацпроектов — в число отраслей, проекты в которых она может финансировать, добавлены строительство, сельское хозяйство, образование и здравоохранение. «Это позволит расширить перечень инвестпроектов, отвечающих требованиям фабрики», — отмечает господин Цехомский.

Также расширение перечня инвестпроектов будет обеспечено за счет продления до 2021 года периода, когда ВЭБ сможет отбирать для «фабрики» проекты вне отраслевых направлений финансирования, а также реализуемые на балансе юрлиц, которые не являются проектными компаниями (то есть могут возвращать займы не за счет реализации проекта, а, например, за счет средств от иной деятельности). В прошлой версии постановления это разрешалось только до 2019 года.

Остальные изменения направлены на «обеспечение гибкости при структурировании сделок» в рамках «фабрики». Так, набсовет ВЭБ.РФ получает право смягчать или отменять требования о залоге 100% долей в уставном капитале заемщика — при наличии другого обеспечения. Допускается также возможность рефинансирования кредитов, представленных на финансирование инвестпроекта «фабрики» другими организациями — в размере до 15% его стоимости (при этом сохраняется требование «80 на 20»).

Напомним, механизм работы «фабрики» предполагает привлечение госкорпорацией заемных средств под госгарантии для нужд инвестпроектов, которые прошли фильтр ВЭБа и признаны перспективными. Как писал “Ъ” 28 мая, на протяжении последнего года возможность привлечения ВЭБом средств была фактически заблокирована обсуждением возможного расширения санкций США на российский госдолг и резким ростом стоимости фондирования. Но в последние месяцы оценки этих рисков снижаются.

<https://www.kommersant.ru/doc/4005520>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.06.20; ГУБЕРНАТОРОВ НАКАЖУТ РУБЛЕМ; ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ БЮДЖЕТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ МОГУТ БЫТЬ ПОВЫШЕНЫ

Минфин опубликовал на regulation.gov.ru поправки в КоАП, предусматривающие ужесточение персональной ответственности региональных властей за состояние бюджетной дисциплины. Документ предполагает увеличение срока давности и величины штрафов за такие нарушения и вводит ответственность региональных чиновников за неисполнение федеральных проектов и за бюджетные нарушения. За многократные срывы реализации федеральных проектов в регионах будут штрафовать уже губернаторов. Разработки таких мер наказания вместо сокращения трансфертов регионам от Белого дома потребовал президент.

Минфин подготовил изменения в КоАП, ужесточающие ответственность за нарушения бюджетного законодательства и вводящие персональную ответственность региональных руководителей федеральных проектов за срыв их исполнения. Документ является реализацией поручения, которое Владимир Путин дал по итогам Госсовета 23 ноября 2018 года. По нему Белый дом и администрация президента должны были «проработать и представить предложения... в части установления ответственности должностных лиц субъектов РФ за нарушения условий соглашений о предоставлении межбюджетных трансфертов... и иных соглашений вместо сокращения и возврата в федеральный бюджет межбюджетных трансфертов».

По проекту Минфина, ответственность будет распространяться на обе стороны бюджетных отношений: так, главных распорядителей бюджетных средств за нарушение порядка и условий предоставления субсидий или других межбюджетных трансфертов ждет штраф от 20 тыс. руб. до 50 тыс. руб. или дисквалификация на срок от года до двух лет. Те же санкции предусмотрены и для получателей средств. Их же предлагается применять к руководителям региональных проектов за единичное недостижение целей федеральных проектов. При этом за пятикратное в течение года нарушение ответственность будут нести уже губернаторы: дисквалификация им не грозит, но штраф будет большим, от 50 тыс. руб. до 100 тыс. руб.

Аналогичные санкции предусмотрены для мэров и губернаторов за превышение потолка дефицита регионального бюджета, объема региональных и муниципальных заимствований, а также госдолга субъекта и долга муниципальных образований. Наказание коснется и глав регионов, не выполняющих условия соглашения о мерах по восстановлению платежеспособности.

Одновременно Минфин предлагает увеличить срок давности по таким административным правонарушениям с двух до пяти лет и хочет повысить размеры уже предусмотренных КоАП штрафов за бюджетные нарушения: так, за нецелевое использование средств они вырастут вдвое и составят от 50 тыс. руб. до 100 тыс. руб. Штраф за нарушение заемщиком условий предоставления бюджетного кредита будет составлять от 20 тыс. руб. до 50 тыс. руб. (сейчас — от 10 тыс. руб. до 30 тыс. руб.).

<https://www.kommersant.ru/doc/4005511>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.20; ФАС ДОБИВАЕТСЯ КОНТРОЛЯ НАД ИНВЕСТПРОГРАММАМИ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ; ЭТО ДОЛЖНО ПОМОЧЬ СЛУЖБЕ ЛУЧШЕ СЛЕДИТЬ ЗА ИХ ТАРИФАМИ

Проект постановления правительства, который наделяет Федеральную антимонопольную службу (ФАС) правом согласовывать инвестиционные программы естественных монополий, опубликован в среду на regulation.gov. Это должно помочь службе формировать будущие тарифы таких компаний.

Сейчас единого порядка утверждения инвестпрограмм естественных монополий и контроля за их исполнением нет, говорится в пояснительной записке к проекту. А мониторинг программ показал, что и компании, и само государство плохо планируют и выполняют их, объяснил необходимость нового подхода замруководителя ФАС Сергей Пузыревский.

ФАС предлагает естественным монополиям направить инвестпрограмму в отраслевое ведомство, которое должно вывесить ее для публичного обсуждения. В течение 30 дней советы потребителей и заинтересованные люди смогут направить замечания к программе, объясняет Пузыревский. Согласовать программу также должна ФАС. Если сделать это не удастся, у отраслевых ведомств будет 20 дней на урегулирование разногласий, в противном случае решение принимает правительство. А на региональном уровне – губернатор.

Всего на утверждение программ ФАС предлагает выделить три месяца до начала действия нового тарифа. То есть, если он вступает с 1 января, документ должен быть утвержден не позднее 1 октября, объясняет Пузыревский. Согласно проекту, перечень естественных монополий, инвестпрограммы которых будет контролировать ФАС, должно определить правительство.

«Россияне по большинству услуг ЖКХ переплачивают более 100% их себестоимости. И все эти разговоры, что мы какие-то там убогие и недоплачиваем этим коммунальным монстрам, — это все чушь собачья.» В эфире телеканала нтв, 11 марта 2019 г

Если же компания не выполнит инвестпрограмму, такие расходы должны быть исключены из тарифов в течение года.

В задачи ФАС не входит развитие коммунальной инфраструктуры городов или предоставление качественных услуг потребителям, лишь мониторинг и контроль тарифов, говорит заместитель исполнительного директора Российской ассоциации водоснабжения и водоотведения Александр Эпштейн. И есть риск, что ФАС потребует уменьшить

инвестиции, не заботясь о последствиях, опасается он. Потребность же в инвестициях растет, говорит Эпштейн, и если ФАС будет согласовывать инвестпрограммы, нужно также закрепить за службой обязанность следить за ростом качества услуг.

Чиновники не впервые хотят взять под контроль капитальные расходы компаний. Так, в начале 2018 г. правительство договорилось утверждать инвестпрограммы сетевых госкомпаний, а затем определять подходы к расчету их дивидендов. Представители государства входят в советы директоров этих компаний, но утверждает государство пока только инвестпрограммы РЖД и «Россетей».

Инвестпрограмма РЖД ежегодно согласовывается со всеми причастными ведомствами, включая ФАС, и рассматривается в публичном режиме правительством, напоминает представитель РЖД. Представители остальных крупных естественных монополий не ответили на запросы «Ведомостей» в среду вечером.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/20/804614-fas-soglasovivat>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ФАС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД ИНВЕСТПРОГРАММАМИ МОНОПОЛИЙ - ПРОЕКТ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ может получить полномочия согласовывать инвестиционные программы естественных монополий и контролировать их исполнение для корректировки будущих тарифов. Проект соответствующего постановления правительства опубликован на официальном портале проектов нормативно-правовых актов.

Согласно документу, вся процедура в случае отказа антимонопольного регулятора в согласовании может занять от двух месяцев, а дедлайн по утверждению инвестпрограммы будет наступать за три месяца до начала очередного периода регулирования - 1 октября для тех компаний, тарифы которых меняются с 1 января следующего года.

"Проект постановления предусматривает следующее. Во-первых, отраслевой орган власти размещает проект инвестпрограммы на своем официальном сайте, а также в информационной системе "ЕИАС", в течение 10 дней с момента получения такого проекта от естественной монополии. В течение 30 дней с момента размещения документа советы потребителей и другие заинтересованные лица направляют свои замечания и предложения, которые затем рассматриваются при утверждении инвестиционной программы", - передал "Интерфаксу" через пресс-службу замглавы ФАС Сергей Пузыревский.

Он отметил, что перед ее утверждением профильное отраслевое ведомство направляет документ на согласование в ФАС, однако, если сфера регулирования относится к региону, то инвестпрограмма направляется в тарифный орган этого субъекта РФ.

"В случае отказа ФАС согласовать проект документа в течение 20 дней отраслевое министерство проводит совещание с целью урегулирования разногласий, в котором принимают участие, в том числе, и советы потребителей. Если достигнуть единого мнения не удалось, решение об утверждении или в отказе утверждения принимается правительством. Аналогичный механизм применяется на уровне субъектов РФ, только такое решение принимает глава региона", - сообщил Пузыревский.

Согласно проекту документа, отметил он, инвестпрограммы утверждаются за три месяца до момента начала периода регулирования. Таким образом, если период наступает с 1 января, то документ должен быть утвержден не позднее 1 октября.

"Правительство РФ определит перечень естественных монополий, реализация инвестиционных программ которых будут контролироваться ФАС. Контроль за реализацией будет осуществляться путем анализа информации её исполнения, а также выполнения предписаний об устранении выявленных нарушений и решений правительственной комиссии, проведения плановых и внеплановых проверок", - сказал Пузыревский.

По его словам, если будет выявлено, что естественная монополия не исполнила установленные в инвестпрограмме мероприятия, то расходы, которые были заложены на них, будут исключены из тарифа в течение календарного года.

"На сегодняшний день в сферах госрегулирования тарифов отсутствует единый порядок утверждения инвестиционных программ. Кроме того, в действующих нормативных правовых актах отсутствует единообразие по контролю за их реализацией", - подчеркнул Пузыревский.

"Мониторинг плановых и фактических расходов по инвестиционным программам показал низкое качество инвестиционного планирования как у регулируемых организаций, так, зачастую, и со стороны органов власти. Таким образом, подходы к утверждению и контролю инвестиционных программ должны быть усовершенствованы. Помимо этого, в настоящее время этот процесс не связан с утверждением тарифа и разведен во времени. С принятием проекта постановления подобная ситуация будет устранена", - добавил он.

Замглавы ФАС отметил, что правила утверждения инвестпрограмм естественных монополий и контроля за их исполнением ведомство разработало в рамках указа главы государства, а также для приведения в соответствие с проектом федерального закона "Об основах госрегулирования тарифов".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; "АЭРОЭКСПРЕСС" И "СИТИМОБИЛ" ЗАПУСКАЮТ СОВМЕСТНЫЙ ТАРИФ "ОТ АЭРОПОРТА ДО ПОДЪЕЗДА"

Оператор железнодорожных перевозок из Москвы до аэропортов "Внуково", "Шереметьево" и "Домодедово" - "Аэроэкспресс" - и сервис онлайн-заказа такси "Ситимобил" запускают совместный тариф, позволяющий по единому электронному билету добраться из аэропорта до места назначения, используя одну поездку на поезде и одну на такси.

В пресс-релизе "Ситимобил" говорится, что тарифная линейка "Аэроэкспресс + Такси" предполагает три варианта обслуживания: за 700 рублей один человек может совершить поездку в вагоне стандартного класса "Аэроэкспресса" и поездку на такси, для двух пассажиров стоимость составит 1100 рублей, для группы до 4 человек - 1200 рублей. Тарифы распространяются на маршрут от аэропорта "до подъезда" в пределах Третьего транспортного кольца и наоборот.

Оформить заказ на поездку можно будет в мобильном приложении "Аэроэкспресс" со следующей недели.

При поездке в аэропорт необходимо указать время подачи такси. Из аэропорта - можно указать либо время подачи такси, либо выбрать рейс "Аэроэкспресс", исходя из которого время подачи такси будет рассчитано автоматически.

После завершения тестового периода будет принято решение о расширении зоны действия тарифа в части перевозок на такси до пределов МКАД.

ТАСС; 2019.06.19; ЕВРЕЙСКАЯ АВТОНОМНАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ЭКСПОРТ В КИТАЙ ДО \$250 МЛН

Еврейская автономная область (ЕАО) в ближайшие три года может увеличить экспорт продукции в Китай на 30-40%, до \$250 млн. Об этом во вторник сообщил ТАСС губернатор региона Александр Левинталь в кулуарах российско-китайского ЭКСПО в Харбине. ***

Поставка зерна

Китайские инвесторы в свою очередь намерены поставлять зерно из регионов Дальнего Востока через зерновой терминал, который планируется построить в Еврейской автономной области, в районе железнодорожного моста Нижнеленинское (Еврейская АО, ЕАО) - Тунцзян (Китай).

"Строительство зернового терминала [планируется] в районе нашего моста железнодорожного, китайская компания из Харбина, они заинтересованы транспортировать зерно из Хабаровского края, из Амурской области, из Еврейской области через этот терминал и дальше в Китай поставлять", - сообщил Левинталь.

Глава ЕАО добавил, что строительство терминала может обойтись в 1 млрд рублей. "Мы сейчас площадку подбираем. В течение полугода проект может появиться, и в течение года уже можем подойти к стройке. Пока [объем инвестиций] оценивается, но я думаю порядка 1 млрд рублей [будет вложено], это все частные китайские инвестиции. А для нас

- это площадка под перевалку, а остальная инфраструктура - железная дорога, автомобильные дороги - готовы", - уточнил глава региона.

Мост Нижнеленинское - Тунцзян - первый железнодорожный мост между странами. Его длина - 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Китай уже завершил строительство своей части. Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году, сроки его сдачи неоднократно переносились. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СИС).

Ожидается, что до конца 2019 года основные моменты строительства будут завершены и по мосту начнется пробное движение. В постоянную эксплуатацию мост планируют ввести в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6561077>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.20; БЕСПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ: ПЕРВЫЕ САМОУПРАВЛЯЕМЫЕ АВТО ВЫПУСТИЛИ НА ДОРОГИ СТОЛИЦЫ; ИХ ПРОТЕСТИРУЮТ НА МКАД, ТТК И ДРУГИХ ТРАССАХ

В Москве на дорогах общего пользования началось тестирование беспилотных автомобилей, сообщили «Известиям» несколько источников, знакомых с ситуацией. Информацию подтвердили в «Яндексе», который и разрабатывает проект. Первая партия из пяти машин испытывается в условиях реального движения, еще порядка 20 ждут разрешения. Они поедут по МКАД, ТТК, Кутузовскому и Ленинскому проспектам, а также появятся в спальных районах столицы, пояснили «Известиям» в НТИ «Автонет». Обкатку и развитие нового вида транспорта тормозит сложный процесс сертификации, считают в «Яндексе», поэтому упрощение процедур допуска беспилотников на трассы сейчас обсуждают в правительстве. Ослабление контроля существенно снизит затраты на разработку таких машин, но создаст риски для других участников движения, предупреждают в МГТУ им. Баумана.

«Яндекс» начал тестирование беспилотных автомобилей в Москве, сообщил «Известиям» источник, знакомый с ходом эксперимента. На столичные дороги, по его словам, выведено уже несколько машин. По словам другого источника, близкого к компании, сейчас тестируется пять единиц беспилотной техники на базе Toyota Prius, еще более 20 ожидают разрешения выйти на дороги. На нынешнем этапе в автомобилях сидят водители, которые при возникновении нестандартной ситуации готовы взять управление машиной на себя.

В «Яндексе» подтвердили «Известиям», что приступили к испытаниям первой партии автономных машин на дорогах общего пользования, но маршруты, по которым они ездят, не уточнили.

— В рамках текущей процедуры можно подключать машины к тестированию только после прохождения сертификации, а это существенно замедляет процесс их вывода на дороги, — сказал представитель «Яндекса».

При этом сертификация, по его словам, включает только оценку технического состояния машины и, по сути, дублирует проверки, которые проходит «любой серийный автомобиль перед выходом на дороги под управлением человека».

Основные места в столице, где будут обкатываться беспилотники, — МКАД, ТТК, Кутузовский и Ленинский проспекты, сказал «Известиям» Ярослав Федосеев, представитель НТИ «Автонет» (курирует рабочую группу по развитию беспилотных авто). Также они появятся во дворах спальных районов Бутово и Митино и на некоторых улицах в центре города.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Постановление правительства №1415 разрешает проведение эксперимента, в рамках которого беспилотники могут передвигаться в потоке машин на дорогах общего пользования. Он продлится до 1 марта 2022-го. Заявлено шесть участников: «Яндекс», «КамАЗ», Университет Иннополис, КБ «Аврора Роботикс», Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ) и «Научно-конструкторское бюро вычислительных систем».

Всего на дороги РФ планируется вывести порядка 150 автономных машин, 100 из них — от «Яндекса».

В НТИ «Автонет» также напомнили, что правительство намерено расширить территорию для испытания беспилотных авто: к Москве и Татарстану решено добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашию и Краснодарский край. А трассы М-7 «Волга» и М-4 «Дон» получают статус транзитных для доставки беспилотников до мест тестирования.

— В данный момент более важно количество участвующих в эксперименте машин, хотя расширение территории мы также поддерживаем, — отметил представитель «Яндекса».

По упрощенной схеме

Минпромторг и другие ведомства, по словам представителя «Яндекса», сейчас прорабатывают упрощение сертификации беспилотных автомобилей. В IT-корпорации предлагают исключить обязательную процедуру на этапе тестирования и опытной эксплуатации, полагая, что она нужна только при массовом внедрении технологии.

— Такой подход позволит ускорить вывод машин на дороги, а следовательно, и развитие технологии. Сейчас участники эксперимента вынуждены проводить проверку отдельно для каждой машины. При этом ресурсы проверяющей стороны ограничены, — пояснили в компании. В Минпромторге на момент публикации на запрос «Известий» не ответили.

В качестве примера приводятся США с наиболее либеральным регулированием сферы беспилотного транспорта. Сейчас там испытывается около 1,4 тыс. единиц такой техники, принадлежащих 80 международным компаниям.

В конце мая 2019 года на совещании у президента Владимира Путина глава «Яндекса» Аркадий Волож говорил, что только для сертификации запланированного количества машин потребуется примерно четыре года.

Однако по словам директора «Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института» (НАМИ) Дениса Загарина, в среднем на сертификацию одного автомобиля уходит 23–25 дней. При этом партию беспилотников в 20 единиц институт готов протестировать за 6,5 недель, сообщил он «Известиям».

Ответственность в случае ДТП, по словам Дениса Загарина, будет лежать полностью на владельце беспилотного авто, за исключением случаев с тяжкими последствиями — тогда отвечать также будут лица, выпустившие машину на дороги общего пользования.

Другие участники эксперимента по тестированию беспилотных машин в реальных условиях пока не вывели их на дороги. В частности, «КамАЗ» и МАДИ планируют сделать это осенью, сообщили «Известиям» их представители. В Университете Иннополис сказали, что пройти сертификацию в НАМИ планируют «в ближайшее время». Проверка одной машины стоит 214 тыс. рублей, говорил в марте замглавы Минпромторга Александр Морозов, таким образом, на сертификацию 150 машин потребуется более 30 млн рублей.

Семь раз проверь

Существующий порядок сертификации беспилотников предполагает, что НАМИ проверяет каждый экземпляр машины на предмет корректности работы штатных агрегатов (рулевого управления, коробки передач, ABS и др.) после установки систем автоматического вождения.

— Эксперимент по тестированию беспилотников проходит согласно постановлению правительства РФ. Маршруты могут проходить по всей Москве — инфраструктура готова, менять ее не требуется, — сообщили «Известиям» в пресс-службе департамента транспорта Москвы.

Автомобилям необходимо получить сертификаты в НАМИ, а затем свидетельство транспортного средства в ГИБДД, добавил представитель департамента.

В столичной Госавтоинспекции за информацией о том, сколько беспилотных авто сейчас поставлено на учет, посоветовали обратиться к их владельцам.

Безопасность должна оставаться приоритетом на дороге, даже несмотря на сложный процесс сертификации, считает профессор МГТУ им. Баумана Дмитрий Онищенко.

— Требования по безопасности любых автомобилей, даже не беспилотных, существенно удорожают разработку, стоимость изготовления прототипов и прочие процессы. Но вывод

на дороги несертифицированных машин, учитывая особенности наших трасс, может привести к плачевным последствиям, — пояснил он.

Беспилотники должны проверяться сторонними организациями, а не их разработчиками, иначе, по словам эксперта, они могут стать «миной замедленного действия» на российских трассах.

<https://iz.ru/890698/aleksandr-volobuev/bespilotnyi-proekt-pervye-samoupravliaemye-avto-vypustili-na-dorogi-stolitsy>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.06.20; МЕДНЫЙ ДОВОД: СОЗДАН УНИКАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА ПОЗВОЛЯЕТ ПРОДЛИТЬ ВРЕМЯ ПРОБЕГА МАШИНЫ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ И СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ АВТО

В России разработан мотор для электромобилей, обладающий рядом преимуществ перед зарубежными аналогами. Чтобы создать магнитное поле, необходимое для движения колес, в нем применяют обычную медную катушку. Двигатель увеличивает время пробега машины без подзарядки на 15% и исключает внезапную остановку из-за перегрева. При этом цена отечественного мотора в 3–4 раза ниже, чем у зарубежного. Разработчик планирует выпустить собственную линейку беспилотных грузовиков, оборудованных такими двигателями. Подобные машины уже тестируются иностранными компаниями, которые занимаются грузоперевозками.

Железо, медь и математика

Чаще всего в электромобилях используют моторы на постоянных магнитах. Однако такие двигатели имеют ряд существенных недостатков.

В постоянном магнитном поле проводник (рамка, по которой протекает ток) начинает двигаться. Движение передается на колеса машины, и она едет. Но когда проводник смещается в магнитном поле, по законам физики в нем возникает противоположно направленная сила (противо-ЭДС). Она уменьшает силу тока в проводнике, и в итоге автомобиль не может развить скорость более 60 км/ч. Чтобы ее увеличить, нужно уменьшить поле постоянного магнита — это снизит противо-ЭДС. Но чтобы сделать это, нужно потратить электроэнергию. В результате коэффициент полезного действия (КПД) двигателя падает, следовательно, аккумулятор быстрее разряжается.

— Наш мотор, образно говоря, состоит из железа, меди и математики, — рассказал технический директор компании «Электротранспортные технологии» Илья Федичев. — Мы создаем магнитное поле с помощью медной катушки, через которую проходит ток. И поэтому можем спокойно им управлять: увеличивать для большей мощности и уменьшать для скоростного разгона авто без снижения КПД. По нашим расчетам, на российском моторе машина проедет примерно на 15% дальше — конечно, при условии, что скорость и качество дороги будут такими же, как для авто с зарубежным двигателем.

Магнитные катушки с пропускаемым через них током известны в качестве источников магнитного поля с XIX века. Однако задействовать поле в работе электродвигателя — очень непросто. Инженеры говорят, что их главное достижение — создание особой конструкции двигателя, которая и позволила обойтись без постоянных магнитов, заменив их на медную катушку — она создает магнитное поле с нужным направлением и интенсивностью.

Перегрев не страшен

Еще один недостаток действующих электромоторов — размагничивание постоянного магнита из-за нагрева двигателя. Дело в том, что для каждого магнита есть точка Кюри — температура, при которой он теряет свои свойства. Когда электромобиль внезапно начинает терять скорость, это значит, что магнит просто перегрелся. Он больше не создает поле для движения рамки, и автоматика принудительно уменьшает мощность мотора. Конечно, ситуация, при которой машина долго едет на максимальной скорости, встречается нечасто, однако способствовать перегреву может и жара.

Российский электромотор не имеет постоянного магнита, поэтому внезапное отключение ему не грозит. Также ему не нужны сложные, громоздкие и дорогостоящие системы охлаждения, как машинам на электродвигателях с постоянными магнитами. Инженеры

провели эксперимент, нагревая мотор собственной разработки и зарубежные аналоги. Оказалось, что отечественный двигатель сохраняет характеристики при температуре до 150 °С, в то время как иностранные модели перестают работать уже при 100 °С.

Тем не менее большинство специалистов в мире всё же отдают предпочтение двигателям с постоянными магнитами, сообщил заведующий кафедрой электротехники и промышленной электротехники МГТУ им. Н.Э. Баумана Александр Красовский.

— Следует учесть, что применяемая дополнительная «обмотка возбуждения», то есть та самая медная обмотка, потребляет дополнительную электрическую энергию аккумулятора, что несколько снижает КПД созданного двигателя, — рассказал эксперт. — Наличие обмотки ведет еще и к некоторому увеличению массы и габаритов двигателя. Зато к преимуществам предложенного российскими учеными аналога относится выгодная цена — двигатели с постоянными магнитами имеют более сложную конструкцию, поэтому и стоят дороже.

Российский двигатель такой же мощности, как и зарубежный, дешевле не только благодаря простоте конструкции, но и применяемым материалам. Ведь 90% рынка постоянных магнитов занято Китаем, и производители диктуют цену на товар по своему усмотрению. Монополия может привести к внезапному скачку цен на постоянные магниты, а следовательно, и на электромоторы. Да и сегодня произведенный в Китае мотор стоит около 300 тыс. рублей, еще около 100 тыс. рублей уйдет на перевозку и налоги. Стоимость отечественного мотора при серийном производстве составит около 80 тыс. рублей.

Будущее за электромобилями

Электрические машины не наносят вреда экологии, поэтому власти Москвы планируют всячески поощрять их применение. На данный момент все электрокары имеют право на бесплатную парковку в любой точке столицы, сообщалось на конференции Forbes «Как заработать с помощью искусственного интеллекта в России». Также руководители мэрии предложили проекты по удешевлению оформления ОСАГО для электромобилей и предоставлению льгот для проезда по платным трассам. Некоторые компании, имеющие отношение к разработке транспортных средств, увидели и техническое преимущество электромобилей перед машинами на двигателях внутреннего сгорания.

— Появление таких моторов — значимое событие для машиностроения, особенно для формируемого рынка беспилотных транспортных средств, — отметил эксперт в области робототехники и систем автоматизации транспорта Виталий Савельев. — Неприхотливость подобного мотора и высокий ресурс работы без обслуживания дают возможность эксплуатировать технику на его базе более эффективно. Развитие двигателей такого типа позволяет получить высокие тяговые характеристики одновременно с низким энергопотреблением, что увеличивает запас хода электромобиля. В перспективе электромоторы могут использоваться и на водных видах транспорта — с их помощью можно создать практически бесшумные и энергоэффективные яхты и катера.

Разработчик отечественного двигателя в скором времени планирует выпустить линейку беспилотных грузовиков, которые могут быть востребованы, например, в компаниях, связанных с грузоперевозками, почтовой и курьерской доставкой.

При этом некоторые крупные зарубежные автоконцерны совместно с логистическими компаниями уже тестируют тягачи, рассчитанные на эксплуатацию без водителей.

Через несколько лет электромобили вытеснят с рынка машины с двигателями внутреннего сгорания, предполагают в компании-разработчике. Когда цена на литиевые батареи, используемые в электрокарах, упадет, ездить на них станет гораздо выгоднее. По информации зарубежных экспертов, стоимость батарей в последнее время быстро снижается. Так, в 2016 году цена литиевых аккумуляторов составляла \$400–600 на киловатт-час емкости, а год назад — уже \$250–300.

<https://iz.ru/879303/olga-kolentcova/mednyi-dovod-sozdan-unikalnyi-dvigatel-dlia-elektromobilei>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.06.20; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ОТПРАВИТ В РЕЙС; СЕРВИС ПРЕДСТАВИЛ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННЫХ ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ

«Яндекс.Такси» продемонстрировал чиновникам прототип системы для выписки таксистам электронных путевых листов (ЭПЛ). В компании считают, что это позволит в разы сократить расходы таксопарков на технический и медицинский осмотр. При легализации технологии важно предусмотреть, кто будет владеть данными, предупреждают эксперты.

«Яндекс.Такси» представил прототип ЭПЛ, рассказала “Ъ” представитель сервиса. По ее словам, вчера проект был показан представителям МВД, правительства Москвы, Госдумы, АНО «Цифровая экономика» и др. Им также была продемонстрирована работа комплекса для медосмотра водителя и формирования ЭПЛ. В его состав входит компьютер и медицинское оборудование, которое, в частности, позволяет измерять артериальное давление.

Прототипы ЭПЛ уже протестированы в Калуге совместно с перевозчиками—партнерами «Яндекс.Такси», говорят в компании. На встрече с чиновниками «Яндекс.Такси» предложил провести еще несколько региональных «пилотов», в рамках которых компания предоставит технологию ЭПЛ для осмотра всего коммерческого и служебного транспорта. Если эксперимент пройдет удачно, «Яндекс.Такси» готов передать разработанное техническое решение государству.

В «Яндекс.Такси» полагают, что доступ к единой базе ЭПЛ могут получить все профильные ведомства и контролирующие органы региона, например ГИБДД и транспортная инспекция. «Чтобы проверить у водителя наличие ЭПЛ, дорожному инспектору будет достаточно лишь пробить его по электронной базе, как это делается с водительским удостоверением или ОСАГО. В будущем эту модель можно использовать не только в сфере такси, но и для других видов городского общественного и даже грузового транспорта»,— пояснили в компании.

Сейчас за осмотры платит перевозчик. «Например, для небольшого таксопарка в 20–30 машин себестоимость каждого осмотра составляет 150–200 руб. на одну машину и водителя, с учетом необходимости держать в штате ставки механика и врача»,— указывают в «Яндекс.Такси». По подсчетам компании, стоимость осмотра по модели ЭПЛ составит 45 руб., а при масштабировании технологии на всю страну цена может быть снижена в полтора-два раза. ЭПЛ позволит сократить расходы таксопарков на осмотры в три-четыре раза и сэкономит водителю два-три часа рабочего времени в неделю, только в столичном регионе это даст таксистам возможность зарабатывать суммарно минимум на 100 млн руб. больше ежемесячно, уверены в «Яндекс.Такси».

В «Ситимобил» сообщили, что приветствуют подобную автоматизацию. Среди положительных результатов внедрения ЭПЛ представитель ГК «Везет» назвала сокращение коррупционной составляющей при получении справок. По ее словам, группа готова содействовать проекту, «если будет принята общая открытая форма его развития». В сервисе такси «Максим» комментариев не предоставили. Решение будет способствовать повышению качества и безопасности пассажирских перевозок, считает директор по отраслевым направлениям организации «Цифровая экономика» Павел Анисимов.

ЭПЛ — давняя идея **Минтранса**, отмечает собеседник “Ъ” в руководстве ГИБДД. Осенью 2016 года **Минтранс** подготовил «дорожную карту» по разработке ЭПЛ для дистанционного медосмотра водителей. Предполагалось, что система будет запущена в 2018 году. «Вопрос внедрения ЭПЛ находится в проработке. Это коснется ровно тех же участников рынка, которые и сейчас должны получать путевые листы согласно законодательству»,— сообщили “Ъ” в **Минтрансе**, отметив, что согласованных решений по организационно-правовой модели внедрения ЭПЛ пока нет.

Путевые листы — это целая система учета пробега, перевозимого груза, режима труда и отдыха водителя, только в последнюю очередь это инструмент для контроля технического состояния автомобиля и предрейсового медосмотра водителя, напоминает руководитель центра компетенций Общественного института развития такси Станислав Швагерус. В то же время ЭПЛ пока нет нигде в мире, и опыт «Яндекса» тут будет полезен, считает он,

при этом в первую очередь нужно решить, кому будут принадлежать данные, кто будет их обрабатывать и с какой целью.

<https://www.kommersant.ru/doc/4005415>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.06.19; РОССИЯН ПРЕДЛАГАЮТ ШТРАФОВАТЬ ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Правительство предлагает ввести штрафы до 2,5 тысяч рублей для тех автомобилистов, которые умудряются проехать по платной дороге, не заплатив за это. Соответствующие изменения в отдельные законодательные акты РФ, включая Административный и Бюджетный кодексы, 20 июня планирует рассмотреть президентский Совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства под председательством главы Комитета Госдумы по госстроительству Павла Крашенинникова.

Для того, чтобы штрафовать водителей, считают в кабмине, необходимо использовать систему «free-flow» — свободный поток. Эта система сделает передвижение по платной дороге свободнее.

Непосредственно создание первой в России системы «СВОБОДНЫЙ ПОТОК» запланировано в рамках реализации проекта по созданию и эксплуатации единой системы взимания платы на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области. Но пока что законодательство не позволяет начать внедрение новой системы, которая постоплатна по своей сути. В кабмине указали, что при разработке изменений в законодательство учитывался имеющийся опыт администрирования платных автомобильных дорог, платных участков автодорог, в том числе опыт администрирования взимания платы в счет возмещения вреда, причиненного автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Сегодня организация проезда через платные автодороги предусматривает обязательную остановку машины на пункте взимания платы, а строительство и содержание таких пунктов недешево и компенсируется за счет повышенного тарифа за проезд.

«Надо сначала выработать механизм, предотвращающий бесплатный проезд», — отметили в Правительстве, добавив, что в качестве такового может быть избран хорошо зарекомендовавший себя в Москве состав административного правонарушения за вовремя неоплаченную парковку.

«Еще одним примером является состав правонарушения за безбилетный проезд в метро с санкцией в размере 1 тысячи рублей, установленной столичным КоАП», — добавили авторы инициативы.

Собранные суммы штрафов в полном объеме они предлагают зачислять в бюджеты регионов.

Сегодня в Италии штраф за неоплату проезда по платной дороге составляет 300 евро, в Австрии — 120 евро, а в Швейцарии — 200 швейцарских франков.

В России сегодня плата за проезд взимается на участках дорог федерального и регионального значения общей протяженностью более 1300 км. Платные дороги действуют в 13 регионах: Воронежской, Калужской, Новгородской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Псковской, Ростовской, Рязанской, Тверской, Тульской областях, Удмуртии и в Санкт-Петербурге.

В качестве пилотного проекта по введению платы за проезд был выбран реконструированный в 1998 году 20-километровый участок трассы М-4 «Дон» — обход села Хлевное в Липецкой области (444-464 км). 22 апреля 1999 года распоряжением правительства РФ он был сделан платным. Стоимость проезда по нему составляла от 5 рублей для легковых автомобилей до 15 рублей для грузовиков. Спустя год длина платного участка была увеличена до 50 км — к нему был присоединен обход города Задонск.

8 ноября 2007 года президент РФ Владимир Путин подписал закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». В документе детально

прописана процедура введения платы на дорогах и деятельность их концессионеров. В частности, регламентируется, что бесплатно этими дорогами могут пользоваться экстренные службы, транспорт общего пользования (за исключением такси) и транспортные средства организаций почтовой связи. На концессионера возлагается ответственность по поддержанию дороги в надлежащем состоянии.

Ожидается, что платной будет Центральная кольцевая автомобильная дорога в Москве и Московской области, строительство которой началось в 2014 году, а также строящегося северного дублера Кутузовского проспекта. Рассматриваются и другие проекты платных дорог, в частности, новой трассы Краснодар — Абинск — Кабардинка.

<https://www.pnp.ru/social/rossiyan-predlagayut-shtrafovot-za-neoplachennyy-proezd-po-platnym-dorogam.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.19; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ШТРАФА ЗА ЕЗДУ НА АВТОМОБИЛЕ БЕЗ СТРАХОВОГО ПОЛИСА ОСАГО

Парламент Кабардино-Балкарской республики внес в Госдуму законопроект, которым предлагается увеличить штрафы для автомобилистов, которые управляют автомобилем без страхового полиса ОСАГО. Законопроект опубликован в электронной базе нижней палаты парламента.

«Дополнение ст. 12.37 КоАП РФ («Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» - прим. Агентства «Москва») частью, предусматривающей более строгий вид наказания за повторное административное правонарушение, будет способствовать увеличению количества лиц, которые застрахуют свою гражданскую ответственность, и соответственно, уменьшится количество случаев, в которых потерпевшие будут ограничены в своих правах на возмещение ущерба от ДТП», - говорится в пояснительной записке.

Предлагается за повторное совершение административного правонарушения штрафовать автомобилистов на сумму в размере 5 тыс. руб. или лишать права управлять транспортным средством на срок от четырех до шести месяцев.

Отмечается, что под повторным административным правонарушением понимается совершение правонарушения, когда оно совершается в период, когда лицо уже подвергнуто административному наказанию.

«Указанный законопроект разработан в целях защиты прав граждан, которые, являясь участниками дорожно-транспортных происшествий, будучи невиновными в совершении происшествия и при отсутствии у виновника страхового полиса обязательного страхования оказываются в положении, при котором затруднительно и практически невозможно реализовать свое право на возмещение ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия», - поясняется в документе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2900287>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.06.19; ДОРОЖНЫЙ ФОНД РОССИИ ПОПОЛНИЛСЯ РЕКОРДНОЙ СУММОЙ

По итогам очередного отчетного периода - с 16 мая по 15 июня - через государственную систему "Платон" в дорожный фонд России было перечислено 2,8 млрд руб., что стало рекордным показателем за все время ее работы.

Благодаря этому общая сумма средств, собранных в дорфонд, достигла 76,5 млрд руб., сообщили редакции Гид в пресс-службе компании РТИТС - оператора системы "Платон".

По двум другим основным статистическим показателям, следует из ее очередного ежемесячного отчета, также зафиксированы пиковые значения с начала года.

Так, число пользователей "Платона" выросло еще на 9403, что превзошло предыдущий максимум, отмеченный в апреле, почти на 1000. В результате теперь в системе насчитывается 493,2 тыс. перевозчиков.

В то же время число зарегистрированных большегрузных ТС увеличилось примерно на 16,3 тыс. и достигло в общей сложности почти 1 млн 184 тыс. Данный показатель

прироста также стал наилучшим в текущем году (предыдущий максимум был отмечен в апреле - 11,2 тыс.).

В пресс-службе РТИТС напоминают, что перечисленные перевозчиками средства регулярно направляются на ремонт и строительство дорожно-инфраструктурных объектов.

Так, в начале нынешнего года был восстановлен мост в Удмуртии и в настоящее время продолжается ремонт федеральной трассы Р-243 Кострома - Шарья - Киров - Пермь. Также в течение года будут открыты два моста в Орловской области и Фрунзенский мост в Самаре. Всего за счет софинансирования с использованием данных средств в стране отремонтировано свыше 2000 км автодорог и более 30 мостов.

<http://truckandroad.ru/business/dorozhnyj-fond-rossii-popolnilsja-rekordnoj-summoj.html>

ПРАЙМ; 2019.06.19; ЗАТРАТЫ НА САРАТОВСКИЕ УЧАСТКИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В ЭТОМ ГОДУ ВЫРАСТУТ В 1,5 РАЗА - ВЛАСТИ

Расходы на ремонт и содержание федеральных трасс в Саратовской области в этом году составят 7,6 миллиарда рублей, что в 1,5 раза больше уровня прошлого года, когда на эти цели выделялось 5 миллиардов рублей, сообщила во вторник пресс-служба губернатора области со ссылкой на **заместителя главы Росавтодора Виктора Тимофеева**.

"По словам Виктора Тимофеева... ежегодно на федеральные трассы выделяется по 5 миллиардов рублей, а в этом году с учетом начала больших проектов на автодороге Сызрань - Саратов - Волгоград 7,6 миллиарда рублей. В результате в этом году в регионе будет проведено 56 километров капремонта, около 50 километров ремонта и 12 километров поверхностной обработки дорожного покрытия", - говорится в сообщении.

Замглавы Росавтодора отметил, что у ведомства налажено взаимодействие с руководством Саратовской области, в результате чего в регионе реализуются крупные инфраструктурные проекты.

Пресс-служба губернатора со ссылкой на начальника федерального управления автодорог "Большая Волга" **Росавтодора** Сергея Логунова уточняет, что в Саратовской области проходят 1,25 тысячи километров федеральных дорог, что является самой протяженной сетью в Приволжском федеральном округе.

Ранее сообщалось, что в Саратовской области началось строительство новой 15-километровой дороги в обход железнодорожной станции Сенная на федеральной трассе Сызрань - Саратов - Волгоград, на этот проект в этом году выделили 500 миллионов рублей.

<https://1prime.ru/transport/20190618/830084656.html>

ТАСС; 2019.06.19; КАБМИН ВЫДЕЛИТ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГИ К ТЕРИБЕРКЕ НА БЕРЕГУ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

Федеральный бюджет выделит несколько миллиардов рублей на ремонт автомобильной дороги к селу Териберка на побережье Баренцева моря в Мурманской области, сообщил во вторник журналистам в ходе рабочей поездки по региону **вице-премьер РФ Максим Акимов**.

"Выделение средств начнется уже в этом году. Речь идет о нескольких миллиардах рублей. Работы будут вестись поэтапно, с проектированием участка за участком. Есть уверенность, что мы решим эту задачу", - сказал он, не уточнив сроки реализации проекта. **Акимов** подчеркнул, что важно реализовать туристический потенциал этого места.

В апреле врио главы региона Андрей Чибис обратился в правительство РФ с предложением привести дорогу в порядок. "Председатель правительства поддержал эту позицию", - сказал вице-премьер.

Село Териберка, известное по фильму Андрея Звягинцева "Левиафан", в последние годы стало популярным туристическим местом. Ежегодно его посещают до 40 тыс. человек, в том числе иностранцы. При этом 40 из 120 км пути от Мурманска к Териберке составляет грунтовая дорога. Она и будет отремонтирована: рабочие уложат асфальт, появится хорошая автотрасса.

Реконструкция дороги повысит качество жизни проживающих в селе северян и в разы повысит туристический поток в Териберку.

<https://tass.ru/ekonomika/6563229>

На ту же тему:

<http://murman.tv/news/83275-rekonstrukciya-avtopodezda-k-teriberke-nachnetsya-pri-podderzhke-federalnogo-byudzheta.html>

<https://realty.ria.ru/20190618/1555670004.html>

ТАСС; 2019.06.19; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ У МОСКВЫ СИСТЕМУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

Астраханские власти просят Москву предоставить региону на безвозмездной основе внедренную в столице интеллектуальную систему управления транспортом и направить специалистов для создания новой схемы движения в областном центре, сообщили в четверг в пресс-службе администрации Астраханской области.

"Врио губернатора Астраханской области Игорь Бабушкин предложил руководителю Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максиму Ликсутову рассмотреть вопрос о передаче в безвозмездное пользование правительству Астраханской области программного продукта единой региональной навигационной системы города Москвы. Интеллектуальная система позволит повысить качество транспортного обслуживания населения, безопасность дорожного движения и перевозок, а также организовать непрерывный контроль движения транспортных средств", - говорится в сообщении.

Руководитель области обратился также с просьбой направить в Астрахань специалистов ГБУ "МосТрансПроект" для помощи в организации актуальной и экономичной схемы движения городского транспорта.

Бабушкин отметил, что решение транспортного вопроса в области находится в перечне первоочередных задач, и "здесь опыт Москвы представляется наиболее эффективным".

"Мы благодарим правительство Москвы и мэра Сергея Собянина за передачу в Астраханскую область автобусов, сейчас они перевозят пассажиров на одном из регулярных маршрутов города Астрахани", - приводит пресс-служба слова врио губернатора.

<https://tass.ru/ekonomika/6567521>

ТАСС; 2019.06.19; КРАСНОДАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОСЛЕ СМЕРТЕЛЬНЫХ ДТП ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев получил главам муниципальных образований провести проверки соблюдения требований безопасности на дорогах после череды ДТП со смертельными исходами, где погибли дети, сообщили журналистам в среду в пресс-службе администрации края.

В среду в поселке Лазаревское в Сочи автомобиль "Нива" допустил столкновение с автомобилем Mitsubishi, от удара "Ниву" отбросило на остановку общественного транспорта, где находились четыре человека. Погибли женщина и несовершеннолетний ребенок, два человека, включая еще одного ребенка находятся в больнице.

"В сегодняшнем ДТП в поселке Лазаревском погибли люди, в том числе и ребенок, за жизнь еще одного сейчас борются врачи. К сожалению, это не единичный случай. Главам муниципалитетов поручил провести внеочередные комиссии по обеспечению безопасности на дорогах, мероприятия по ликвидации аварийных участков. Предусмотреть дорожные знаки и разметку там, где в этом есть потребность, при необходимости - ограждение", - приводит пресс-служба слова Кондратьева.

Глава региона уточнил, что с начала лета в регионе произошло 49 дорожно-транспортных происшествий, в них пострадали более 50 детей, а двое несовершеннолетних погибли. Он поручил проконтролировать обустройство остановочных пунктов, наличие пешеходных ограждений, особенно в курортных населенных пунктах.

"В период школьных каникул, курортного сезона, безопасность детей - задача номер один для края, в том числе ГИБДД, дорожных служб", - подчеркнул Кондратьев.

<https://tass.ru/obschestvo/6569155>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; РОСКОСМОС НАЗВАЛ ТРАМВАЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА "ЧЕЛЯБИНСКИЙ МЕТЕОР"

"Роскосмос" презентовал в Санкт-Петербурге низкопольный трамвай, который получил название "Челябинский метеор".

"В Санкт-Петербурге проходит международный инновационный форум пассажирского транспорта SmartTRANSPORT. Наш Усть-Катавский вагоностроительный завод презентовал 100%-низкопольный трамвайный вагон "Челябинский метеор". Уже разработаны и другие интересные модели. Ждём заказы!" - написал глава госкорпорации Дмитрий Рогозин в своем Twitter.

Ранее Рогозин рассказал, что "Роскосмос" и компания "Инвитро" создадут СП, в рамках которого изготовят "медицинский" трамвай. При этом транспорт будет беспилотным.

Ранее сообщалось, что Рогозин переименовал ракету "Союз-5" в "Иртыш", дал название сверхтяжелой ракете "Енисей" и посадочному модулю совместной с Европой миссии к Марсу "ЭкзоМарс-2020" - "Казачок", анонсировал смену названия космического корабля "Федерация". Также при нем сменилось название опорного банка ракетно-космической отрасли на "Роскосмосбанк".

В 2013 году Челябинск стал знаменит на весь мир после падения крупного метеорита. Тот вошел в атмосферу Земли 15 февраля 2013 года около 07:10 мск и вызвал сильный взрыв в атмосфере на высоте 30-50 км. Многочисленные фрагменты упали на большой территории Челябинской области. Взрыв наблюдали сотни тысяч человек на Урале и в северном Казахстане. Наиболее крупные фрагменты небесного тела упали в окрестностях озера Чебаркуль, в 78 км западнее Челябинска. От взрывной волны в сотнях тысяч домов Челябинска и его окрестностей были выбиты стекла.

<https://ria.ru/20190619/1555714495.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.20; ЦЕНА КОЛЕС ДОКАТИЛАСЬ ДО ФАС; ОАО РЖД И ОПЕРАТОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ИХ СТОИМОСТЬ

ОАО РЖД объединило усилия с операторами в попытке добиться снижения цен на остродефицитном рынке железнодорожных колес. Глава монополии Олег Белозеров и председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов обратились в ФАС с просьбой разобраться с необоснованным завышением цен производителей, отмечая, что те за год в ряде случаев выросли с 23 тыс. руб. до 101 тыс. руб. Производители отмечают, что рост цен в основном формируется вторичным рынком, в том числе на этапе создания колесных пар, цены на которые утроились.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров и председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов 18 июня направили совместное письмо руководителю ФАС Игорю Артемьеву с просьбой «принять соответствующие меры антимонопольного регулирования, направленные на изучение и нормализацию ситуации на российском рынке производства и потребления цельнокатаных колес (ЦКК) для железнодорожного подвижного состава».

Как сообщается в письме, на пространстве с российской шириной колеи (1520 мм) ЦКК производят две российские компании — Выксунский метзавод (ВМЗ), входящий в Объединенную металлургическую компанию (ОМК), и «Евраз НТМК», а также украинский «Интерпайп». Со второй половины 2016 года наблюдается существенный рост спроса на колесо, дефицит не покрывается ростом их производства: по расчетам авторов письма, спрос оценивается в 1,6 млн единиц в год, заявленные суммарные мощности российских производителей — около 1,5 млн. За 2015–2018 годы цена выросла с 16,5 тыс. руб. до 49 тыс. руб. за единицу, сообщается в письме, на вторичном рынке в 2018 году она достигала 80 тыс. руб.

«Необходимо отметить, что цены производителей на ЦКК в первом квартале 2018 года составляли около 23 тыс. руб. за единицу, а по итогам торгов, прошедших в мае 2019 года,

цены производителей на новые ЦКК достигали 101 тыс. руб. за единицу, притом что рост стоимости металлолома за год не превысил 30%», — сообщают авторы письма. Они отмечают, что следствием такой ситуации является рост стоимости новых вагонов, ставок операторов, что влечет за собой рост транспортной составляющей в цене продукции и препятствует развитию экономики.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. Глава управления контроля промышленности ФАС Нелли Галимханова сообщила “Ъ”, что жалоба в службу пока не поступала. В то же время она добавила, что ведомство рассматривает дело о нарушении ВМЗ антимонопольного законодательства в части установления и поддержания монополично высоких цен на рынке цельнокатаных колес в 2018 году, а в качестве лиц, располагающих сведениями, привлечены ОАО РЖД и СОЖТ. Претензии предъявлялись также «Евраз НТМК», но в ФАС “Ъ” пояснили, что «в результате анализа состояния конкуренции было установлено, что на рынке ЦКК доминирующее положение занимает ВМЗ».

В Evraz от комментариев отказались. В ОМК “Ъ” сообщили, что поддерживают изучение ситуации с ценообразованием, но предлагают изучить и происхождение колес на вторичном рынке. «Средняя цена на колесо по 99% контрактов ВМЗ в мае — 50 тыс. руб. за штуку, — говорят в компании. — При этом на вторичном рынке цены доходят до 100–115 тыс. руб. А цена на СОНК (старая ось — новое колесо) к 2018 году выросла более чем в три раза — до 260 тыс. при практически стабильной цене на колесо». Производители колесных пар используют рыночную ситуацию, стремительно повышая цены на пары, говорят в компании, добавляя, что «борьба за сохранение сверхприбылей в том числе рождает письма в госструктуры».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что острый дефицит комплектующих для подвижного состава сохраняется, однако по некоторым видам он уже пошел на спад: так, цена крупного вагонного литья, достигавшая 120 тыс. руб. в начале года, уже снизилась до 100 тыс. руб. Проблема дефицита ЦКК, по его мнению, возникла частично по вине производителей, не развивавших трейдинговые подразделения и не создавших запасы в период спада рынка. Однако основную роль во взвинчивании цен играют перекупщики, продающие с огромной спекулятивной наценкой колеса, полученные в рамках квот по ценам долгосрочных контрактов. Особенно резко взлетают цены при формировании колесных пар, цена которых может доходить до 300 тыс. руб., отмечает господин Бурмистров. Он полагает, что «правильно и необходимо» привлечь внимание ФАС к этому рынку с его «дикостью» и нецивилизованностью по сравнению с рынком, например, автокомпонентов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4005481>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.20; «СЕГОДНЯ КИТАЙ НЕ МОЖЕТ ДАТЬ МНОГО КОЛЕСА»; ГЕНДИРЕКТОР ГРС НИКОЛАЙ КОШЕЛЕВ ОБ ИМПОРТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС

На фоне острого дефицита железнодорожных колес российские операторы закупают недостающие объемы в Китае. Уже начал отгружать колеса завод Taiyuan Heavy Industry, на днях первое судно с грузом колес производства второго китайского завода, Maanshan Iron & Steel, пришло к заказчику «Гарант рейл сервис» (ГРС). О том, как будет устроено и на какие объемы в действительности рассчитано присутствие китайских колес на российском рынке, “Ъ” рассказал генеральный директор ГРС Николай Кошелев.

— Почему ГРС занялся поставками колеса из Китая для операторов?

— Во-первых, наш акционер (Сергей Гушин. — “Ъ”) — член Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), в рамках которого нашей компании было предложено организовать работу по поставкам китайского колеса. Во-вторых, ГРС — это не просто сервисная компания, а составная часть холдинга «Рейл сервис», в который входят такие производственные предприятия, как ВКМ и СВРЗ, что позволяет нам не только осуществлять поставку колеса, но и обеспечивать операторов конечным продуктом — колесными парами и ремонтом вагонов. Мы договорились, что будем заниматься этой работой системно, продавая колеса по минимальным ценам, и в первую очередь обеспечивать ими членов СОЖТ, по принципу равного доступа.

Не будем углубляться в вопрос, почему сложился дефицит: есть много экспертных оценок, и мы все их принимаем. На данный момент дефицит есть, в этом году огромное количество вагонов было отставлено от эксплуатации. Есть разные оценки дефицита цельнокатаных колес (ЦКК): от 200 тыс. до 400 тыс. колес. Основной вклад в него вносит производство новых вагонов. По общей картине рынка видно, что уже и полувагонов, и вагонов, в принципе, хватает. В 2017–2018 годах спрос предполагался на уровне 45–50 тыс. колес в год, а реалии оказались 130 тыс. штук за два года только в России. В этом году запланировано также производство свыше 60 тыс. Любое превышение 40–50 тыс.— это уже небольшой форс-мажор, и мы понимаем, что при восьми колесах на вагон 10–20 тыс. вагонов — это 80–160 тыс. колес. Отечественные производители — ОМК, «Евраз НТМК» — прежде всего обеспечивают вагоностроение, а вагоноремонт остается в сложной ситуации. Выпуск одного нового вагона порой ведет к отставке пары вагонов от эксплуатации.

— От кого в целом исходила идея о закупке колес в Китае? От Минпромторга?

— Она витала в воздухе, нельзя сказать, от кого конкретно — она обсуждалась и в **Минтрансе**, и в Минпромторге, и самими операторами. Ведь мы в свое время имели положительный опыт закупки в Китае крупного вагонного литья, когда за счет нее удалось срезать «горб» рынка. Здесь та же ситуация. Китайский рынок недешевый, колеса там стоят дорого, и возможность для них конкурировать с российскими возникает только тогда, когда огромный дефицит и цены вылетают за \$1 тыс. за колесо.

— Китай — единственная доступная альтернатива?

— Единственная, где есть доступные объемы. Ведь рынки везде сбалансированы. Это у нас уникальная ситуация, когда рынок трясет, и ни производители, ни органы власти не бросаются тушить пожар, пока он не разгорится. Китай же повсеместно выступает на мировом рынке колес как некий демпфер. Там объем производства почти такой же, как у нас, они производят чуть больше 1 млн колес — 1,2–1,3 млн, объем зависит от того, какие это колеса. Наши колеса чуть ли не самые простые, а ведь там производят и колеса для скоростных поездов, пассажирских поездов, локомотивов... Но свободные мощности у них есть. Правда, в этом году они не были готовы к такому всплеску спроса с нашей стороны.

— Сколько колес сможет поставить Китай в этом году?

— Мы видим, что, как ни раскручивай, больше 80 тыс. колес Китай поставить в принципе не сможет. Мы работаем только с одним предприятием, это Maanshan Iron & Steel — госпредприятие, структура китайских железных дорог. Мы уверены в их качестве, мы долго работали с этим заводом, в плане подготовки производства, внедрения наших технических требований, ГОСТа, требований к неразрушающему контролю, клеймлению, приемке. ООО «Трансмаш» работает с заводом Taiyuan Heavy Industry. Мы понимаем, что Maanshan даст в этом году 25 тыс., максимум 30 тыс. колес. Это маленький объем, и его, наверное, следовало бы весь оставить на Дальнем Востоке, где логистика по колесу из европейской части РФ дорогая.

— Почему вы выбрали этого производителя?

— Их всего два. Исторически сложилось, что «Трансмаш» уже начал работать с Taiyuan, поэтому мы работаем с Maanshan.

— Как происходила сертификация китайского колеса?

— Сертификация едина для продукции любой страны-производителя. Для нас прежде всего важно, чтобы продукция была качественной. В рамках последних требований Таможенного союза ответственной за ввезенный товар является та фирма, которая получила сертификат. То есть за колеса, которые эксплуатируются здесь, отвечать будет не китайский завод, а мы. Ведь любая нештатная ситуация — и это приведет к отзыву сертификата.

Нужно понять, что мы не торговцы колесом, мы конечные потребители. ГРС — системный интегратор ремонта. Мы оказываем услуги по содержанию вагонов собственникам, которым в силу тех или иных обстоятельств нет смысла содержать собственную вагонную службу. Это лизинговые компании, компании с малым числом вагонов и т. п. У нас порядка 50 тыс. ремонтов в этом году, наше собственное потребление — более 80 тыс. колес в год. Поэтому для нас 30 тыс.— не такой большой объем. Но при

этом мы выполняем свои обязательства перед СОЖТ. Даем прозрачную калькуляцию наших затрат. Мы не занимаемся колесом просто для того, чтобы «урвать момент».

— А почему вы так не делаете?

— Цель не та. Мы заинтересованы в долгосрочных контрактах с операторами. Тем, что мы можем сейчас, в том числе, достать колесо, мы пытаемся доказать, что содержание собственной вагонной службы эффективно лишь для общесетевого оператора с 50 тыс. вагонов и более. Для остальных — слишком накладно, мы точно можем дать лучшую экономику. Вообще не совсем правильно, что операторы занялись колесом. Они никогда этим не занимались и не имели к этому отношения. Оно им не нужно: им нужен ремонт, чтобы вагон ездил. То, что операторы стали сами искать колеса и заключать контракты, создает огромный дисбаланс: до этого покупали только ремонтные предприятия, а сейчас и они, и операторы, поэтому объемы задавливаются, хотя выше не стали, стало лишь больше заявок. И это только разогревает рынок.

— На какой срок вы заключили с китайцами договор?

— На три года. Но это не take-or-pay — жестких обязательств по закупке у нас нет, и мы должны решить, какой объем мы покупаем, в конце года. Все понимают, что сегодня Китай не может дать много колеса. Больше 100 тыс. у них свободных, незаконтрактованных объемов в принципе нет. В 2020 году, если мы заявимся и с нами будут работать более системно, Китай сможет дать объем с небольшим увеличением. Но мы понимаем, что в следующем году таких объемов не потребуется, и поэтому подходим очень осторожно. Объем, который мы получаем, не играет для рынка большой роли. В СМИ звучали оценки поставок из Китая в 800 тыс. колес. Это оценка дефицита в течение трех лет, но Китай никогда не сможет эти объемы произвести. Конечно, они говорят: если вам нужно более 100 тыс., заключайте контракт на пять лет, мы под вас модернизируем мощности. Но пока мы говорим, что новых мощностей не нужно.

— В каком состоянии сейчас ваша закупка?

— Мы получили первую партию, 2,5 тыс. С Тайуан уже поставки идут, оттуда ушли порядка 20 тыс. колес.

— По какой цене Китай поставляет колеса?

— Конечно, цены здорово поднялись в Китае из-за того, что туда ринулось огромное количество покупателей — и серьезных, и не очень. На Тайуан уже чуть ли не третье повышение цен. Но мы даем стоимость в районе 70 тыс. руб., что ниже существующей на рынке, даже с учетом возможных рисков по браку колес.

— Когда дефицит закончится?

— Думаю, в следующем году. Посмотрим, как будет себя вести наш рынок, наши производители колеса, что будет с перевозками, вагоностроением. Это же все взаимосвязано: цена угля, цена нефти, объем перевозок, планы вагоностроителей. Если сейчас все еще встречаются спотовые цены на рынке перевозок на уровне 2,5 тыс. руб. за вагон в сутки, то при таких ценах кто-то готов в сложной ситуации покупать колесо за 100 тыс. руб. Но в этом экономики нет, это вынужденная мера. Для того чтобы 100 тыс. руб. стоило колесо, перевозка должна стоить 2,5–3 тыс. руб. в сутки. А сейчас уже идет падение цен на уголь, вагоны стали отставлять. Парк полувагонов у нас уже 520 тыс. Напомню, что когда началась история со списанием старого парка (2015–2016 годы. — “Б”), было 540 тыс., при общем числе вагонов в 1,2 млн. А сейчас 1,13 млн — мы близки к критическим цифрам. Если ставка упадет ниже 1,5 тыс. руб., никто колесо по цене выше 50 тыс. руб. покупать не будет, проще будет уже отставить вагон, и Сергей Гуцин, более 20 лет проработав на рынке операторов, как никто другой видит эту ситуацию.

Да, мы действительно считаем, что дефицит будет уходить. Дальше будут работать простейшие рыночные механизмы. Если цена Китая будет конкурентоспособна, то он будет поставлять сюда продукцию, нет — значит, нет. По литью было так же: ушла стоимость детали за 100 тыс. руб. — Китай сразу стал поставлять. Только она снизилась — Китай ушел. Никто ничего не регулировал, не запрещал — рынок сам себя сбалансировал. А мы сделали в этой скороварке перепускной клапан, чтобы она не взорвалась. Если наши цены будут выше мировых, безусловно, мировые производители будут идти к нам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4005483>

ТАСС; 2019.06.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ ДЛЯ ЭКСПОРТЕРОВ

Минтранс совместно с ОАО "Российские железные дороги" в соответствии с поручением правительства проработают вопрос снижения тарифов, устанавливаемых на транспортировку экспортной продукции по железной дороге. Об этом сообщили portalу "Будущее России. Национальные проекты" в пресс-службе правительства.

"**Минтрансу** совместно с ОАО "РЖД" проработать вопрос о снижении тарифов, устанавливаемых на транспортировку экспортной продукции железнодорожным транспортом", - говорится в поручении кабмина.

При этом Федеральная антимонопольная служба вместе с **Минтрансом** при участии РЖД проведут анализ тарифообразования операторами на транспортные услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Также **Минтрансу** при участии РЖД поручено проработать вопрос о снятии с российских экспортеров обязательств по оплате простоя вагонов за рубежом, учитывая, что экспортеры не в силах повлиять на сроки возврата вагонов в Россию.

РЖД готовы выравнивать тарифы на перевозку экспортных грузов в обычных контейнерах и в рефрижераторах, говорил ранее генеральный директор "РЖД Логистика" (дочерний оператор РЖД) Вячеслав Валентик.

<https://tass.ru/ekonomika/6567753>

RNS; 2019.06.19; В РОССИИ СОЗДАДУТ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМУ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ НА ЭЛЕКТРИЧКИ

РЖД и Пенсионный фонд России договорились создать пилотную платформу с технологией блокчейн для оформления льготных билетов на пригородные электрички, говорится в сообщении перевозчика.

«Пилотным проектом станет внедрение технологии по оформлению льготных билетов для пригородных пассажиров на основе технологии блокчейн. Технология разработана с учетом правил выделения субсидий перевозчикам (пригородным компаниям) на компенсацию потерь от предоставления социальной услуги – бесплатного проезда в пригородном сообщении с персонализированным учетом поездок», — отмечается в сообщении.

При оформлении билета льготник сможет предъявить кассиру цифровую социальную карту, и через блокчейн система автоматически проверит наличие льготы у гражданина. После подтверждения также автоматически будет оформлен льготный билет, одновременно информация о стоимости поездки в режиме онлайн будет передана обратно в распределенную сеть и станет доступной для органов государственной власти, пояснили в компании.

Система будет испытана в Санкт-Петербурге, Карелии, Ленинградской, Мурманской, Новгородской и Псковской областях.

Соглашение о создании данной системы ранее анонсировал в интервью RNS глава ПФР Антон Дроздов. По его словам, система исключит факты фальсификации и мошенничества при предоставлении льготы на поездки.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-sozdadut-blokchein-platformu-dlya-lgotnih-biletov-na-elektrichki-2019-06-19/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.06.19; ЛЬГОТНИКАМ УПРОСТЯТ ОФОРМЛЕНИЕ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗД

Соглашение о сотрудничестве в сфере информационного взаимодействия подписали 19 июня в рамках проходящего в Москве третьего Форума социальных инноваций регионов председатель правления Пенсионного фонда России Антон Дроздов и председатель правления компании "Российские железные дороги" Олег Белозёров.

Одним из направлений сотрудничества между ПФР и РЖД станет упрощение процедуры оформления проездных документов для людей, пользующихся льготами, сообщает Пенсионный фонд России. В ведомстве "Российской газете" уточнили, что в рамках пилотного проекта речь идет только о получателях набора социальных услуг,

финансируемого из средств Пенсионного фонда России. Сегодня порядка 15 миллионов россиян являются получателями таких услуг - это инвалиды, ветераны, многодетные, малообеспеченные семьи и другие категории. Люди ежегодно могут получать денежную компенсацию или пользоваться правом льготного проезда и рядом других соцуслуг (в частности, санитарно-курортным лечением).

Пилотный проект будет реализовываться в АО "Северо-Западная пригородная перевозочная компания", уточняет РЖД. Сначала в упрощенном порядке попробуют оформлять пригородные билеты. Льготник должен будет предъявить кассиру цифровую социальную карту. Далее система автоматически обратится в распределенную сеть (блокчейн) и в режиме онлайн проверит наличие льготы у гражданина. После подтверждения автоматически будет оформлен льготный билет. Одновременно информация о стоимости поездки отправится в органы государственной власти, ПФР, РЖД для того, чтобы перевозчик смог получить компенсацию за перевозку льготников.

<https://rg.ru/2019/06/19/lotnikam-uprostat-oformlenie-biletov-na-poezd.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ГОСПОДДЕРЖКА ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА ИЗ ОТДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА - МИНСЕЛЬХОЗ

Субсидирование перевозок зерна по железной дороге из удаленных от портов регионов, которое пока действует по 31 августа 2019 года, будет продолжено.

"Конечно", - заявил первый замглавы Минсельхоза РФ Джамбулат Хатуов журналистам, отвечая на вопрос, будет ли продлена эта мера господдержки.

Хатуов принимает участие в межрегиональном форуме "День сибирского поля" в Алтайском крае.

Кроме того, планируется увеличить количество регионов, которые примут участие в этой программе. "На сегодняшний день Минсельхоз дорабатывает приказ и положение, которое расширит количество регионов и их возможности для экспорта", - сказал он.

Хатуов подчеркнул, что на ближайшие пять лет стратегической задачей является расширение доступа экспортеров зерна к портовой инфраструктуре. По его словам, приоритетным является восточное направление, в частности Китай.

Как сообщалось, 6 апреля правительство приняло постановление о субсидировании перевозок зерна из ряда отдаленных регионов.

Субсидии будут предоставляться РЖД на возмещение потерь в доходах, возникающих при перевозке зерна из Алтайского и Красноярского краёв, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в отдельные регионы Центрального, Северо-Западного, Сибирского, Северо-Кавказского, Дальневосточного и Южного федеральных округов.

В этом году субсидия будет предоставляться со дня вступления в силу утверждённых правил по 31 августа 2019 года.

Постановление подготовлено Минсельхозом во исполнение поручения президента РФ по реализации послания Федеральному собранию от 1 марта 2018 года о продлении действия льготных тарифов на перевозку зерна железнодорожным транспортом.

По прогнозу Минсельхоза, сбор зерна в этом году может составить 118 млн тонн против 113,3 млн тонн в прошлом году.

Практика субсидирования вывоза зерна из отдаленных регионов была введена в конце 2017 года. Тогда в связи с резким снижением цен было принято решение о вывозе зерна из удаленных от портов регионов. Эта мера действовала до 31 июля 2018 года. За 2017/2018 сельхозгод было перевезено 1 млн 782,6 тыс. тонн зерна, субсидии составили 1 млрд 721,6 млн рублей. Это позволило стабилизировать ценовую ситуацию в регионах, участвовавших в программе. Эта мера касалась станций, расположенных в границах Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Курганской, Новосибирской, Омской областей.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СИЛУАНОВ ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ

Первый вице-премьер РФ, министр финансов Антон Силуанов поручил Федеральной антимонопольной службе и министерству транспорта РФ проанализировать тарифообразование у ж/д операторов. Соответствующая информация о поручениях по итогам совещания в Новокузнецке (Кемеровская обл.) содержится на сайте правительства. Поручение по тарифообразованию должно быть исполнено совместно с ОАО "Российские железные дороги".

"На стоимость предоставления вагонов влияет комплекс факторов, один из которых - длительное ожидание тяги", - заявил, комментируя данное поручение, собеседник "Интерфакса" в операторском сообществе.

"При этом нетарифные услуги монополии, стоимость и режим доступа к деталям определяют сезонный характер", - добавил он.

Кроме того, согласно информации на сайте правительства, **Минтранс** при участии РЖД должен проработать вопрос снятия с российских экспортеров обязательств по оплате простоя вагонов в других странах с учетом отсутствия влияния экспортеров на сроки возврата вагонов на территорию РФ.

Минтрансу с РЖД также поручено проработать вопрос о снижении тарифов на экспорт продукции.

ТАСС; 2019.06.19; ОПЕРАТОР САМОГО КОМФОРТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В РОССИИ СМЕНИЛ СОБСТВЕННИКА

Компания "ТрансКлассСервис" (ТКС), российский частный оператор пассажирских перевозок, продала акции компании "Гранд Сервис Экспресс" (ТК ГСЭ), эксплуатирующей поезд повышенной комфортности "Гранд экспресс" по маршруту Москва - Санкт-Петербург, сообщила компания.

"В связи с развитием других видов пассажирских железнодорожных перевозок, в частности увеличением емкости скоростного сообщения на маршруте Москва - Санкт-Петербург, руководством ТКС было принято решение изменить стратегию развития собственной маршрутной сети, исключив из нее направление Москва - Санкт-Петербург. В этой связи было принято решение о продаже акции АО ТК "Гранд Сервис Экспресс", - говорится в сообщении. ТКС не сообщила покупателя и сумму, вырученную за продажу компании, эксплуатирующей самый комфортный пассажирский поезд в России, сославшись на соглашение о конфиденциальности между продавцом и покупателем.

"ТрансКлассСервис" образована в 2006 году. В настоящий момент эксплуатирует более 150 собственных вагонов в составе пассажирских поездов РЖД на 16 направлениях, среди которых Пенза, Саранск, Саратов, Нижний Новгород и др. Ежегодно услугами компании пользуются более 1 млн пассажиров.

"Гранд экспресс", первый в России поезд класса "люкс", начал курсировать между двумя столицами в 2005 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6564027>

ГУДОК; АНДРЕЙ ВАЛЕНТИНОВ; 2019.06.19; ФУНДАМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ

25 июня на Московской железной дороге подведут итоги 8-й викторины на знание Правил технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог РФ.

Викторина на знание ПТЭ, как сообщили "Московскому железнодорожнику" в пресс-службе столичной магистрали, проводится в целях совершенствования системы обеспечения безопасности движения поездов и повышения уровня профессионального мастерства работников. В этом мероприятии традиционно участвуют представители всех основных железнодорожных хозяйств (локомотивного, вагонного, путевого, автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения, пассажирского и других) и структурных подразделений, работающих на полигоне Московской железной дороги.

В этом году викторина проходит сразу в двух форматах: интерактивной форме, на портале "Навигатор безопасности ОАО "РЖД", и в традиционном формате (решение практических

задач и тестов). Интерактивный формат включает в себя онлайн-тестирования, тематические квесты и интеллектуальные дуэли.

За 8 лет проведения такого конкурса его участники успели привыкнуть к нововведениям, которые готовят организаторы. Только за последние годы **Минтранс РФ** несколько раз утверждались приказы, предусматривающие изменения в ПТЭ железных дорог. Причем каждый раз выходу в свет нового документа предшествовала огромная работа, в которую были вовлечены эксперты федеральных органов исполнительной власти, ОАО "РЖД" и другие участники перевозочного процесса. За несколько последних лет в ПТЭ появилось около 100 основных определений или понятий для железнодорожников. Правила технической безопасности являют собой основной закон жизни, поскольку их исполнение - неременное условие безаварийной работы.

Отличительная особенность нынешней викторины - расширение рядов ее участников. Объясняется это просто: на дороге продолжает расти число людей, серьезно изучающих нормативные документы. Кстати, этот момент обязательно берут на заметку организаторы викторины. Например, конкурсное жюри поощряет использование участниками заранее созданных роликов, раскрывающих тему их выступлений. Такие домашние заготовки хороши уже тем, что создают возможность вовлечь в состязание не только работника, участвующего в викторине, но и его окружение, которое помогало ему этот ролик создавать. Став традиционной, викторина подтвердила необходимость изучения работниками железнодорожного транспорта нормативного документа, знание которого является фундаментом обеспечения безопасности движения.

В этом году победители дорожного этапа будут делегированы для участия в сетевом финале, проведение которого запланировано на сентябрь в Волгограде.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; РЖД ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О СБОЕ В ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ САЙТ

РЖД не имеют сбоев в продаже билетов через сайт на поезда дальнего следования, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Ранее СМИ сообщили о проблемах с покупкой билетов через сайт РЖД.

"Сбоев не зафиксировано. Статистика продаж соответствует стандартному потоку и объёму", - сообщили в пресс-службе в среду.

РЖД впервые стали продавать билеты на поезда через интернет в мае 2007 года. Доля электронных билетов в 2018 году уже составляет более 51% от общего количества проданных мест.

<https://ria.ru/20190619/1555715939.html>

RNS; 2019.06.19; РЖД ЗАВЫСИЛИ ЦЕНЫ НА ПАР ДЛЯ ПРАЧЕЧНОЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) возбудила дело о завышении цен на тепловую энергию в виде пара, которую филиал РЖД в Самарской области предоставляет прачечной.

Тепло дает Куйбышевская дирекция по тепловодоснабжению, которая входит в структуру Центральной дирекции — филиала РЖД.

Жалоба в службу поступила от компании «Риквэст-Сервис», оказывающей услуги по обработке постельного белья и мягкого инвентаря «дочки» РЖД ФПК. Предприятие также осуществляет клининг- услуги для муниципальных и коммерческих организаций по всей России, включая Самару и Самарскую область.

«По результатам рассмотрения указанного заявления ФАС выявила, что с 1 января 2019 года ОАО «РЖД» повысил цену на тепловую энергию в виде пара на 34% по сравнению с предыдущим периодом», — сообщила пресс-служба ФАС.

При этом в службе отметили, что объем выработки котельной, состав продавцов и покупателей теплоэнергии практически не изменился в 2019 году по сравнению с предыдущими годами.

Первое рассмотрение дела состоится 20 июня 2019 года.

<https://rns.online/transport/RZHD-zavisili-tseni-na-par-dlya-prachechnoi--2019-06-19/>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; В МАХАЧКАЛЕ НАЧАЛАСЬ ПОДГОТОВКА К ПЕРЕКАЧКЕ НЕФТИ С ВЗОРВАВШЕГОСЯ ТАНКЕРА

Начата подготовка к перекачке и выгрузке сырой нефти с танкера "ВФ Танкер-16" в Махачкале, на котором одиннадцатого июня произошел взрыв, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Росморречфлота**.

В ночь на 11 июня на танкере "ВФ Танкер-16" (ходит под российским флагом) в порту Махачкалы раздался взрыв, погибли три человека, еще трое были доставлены в республиканскую клиническую больницу. Впоследствии один из госпитализированных моряков скончался. Компания-судовладелец - "Волжское морское пароходство" - уточнила, что ЧП произошло при выгрузке сырой нефти. Возбуждено уголовное дело о причинении смерти по неосторожности. По данным **Росморречфлота**, разлива нефти нефтепродуктов в зоне ЧП нет, сейчас нефтегавань работает без ограничений.

"Сегодня утром ошвартовался "ВФ Танкер-18" к борту "ВФ Танкер-16". Идет подготовка к началу перекачки", - сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства. Перекачку топлива с горевшего судна произведут через второй танкер, который даст энергию на насосы. Представители **Росморречфлота** после ЧП уточняли, что на борту "ВФ Танкер-16" было около 6 тысяч тонн сырой нефти, 156 тонн мазута и 26 тонн дизельного топлива. Ранее в пресс-службе **Росморречфлота** РИА Новости сообщали, что выгрузку сырой нефти с танкера планируют произвести в понедельник, однако операция была отложена из-за проведения следственных действий. Пока данных о том, когда и как судно будет отбуксировано из нефтегавани, нет.

<https://ria.ru/20190619/1555696076.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ФОСАГРО МОЖЕТ ПОСЛЕ 2022 Г ПЕРЕВЕСТИ ОТГРУЗКИ СО "СМАРТ БАЛКА" НА НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ УЛЬТРАМАРА

"ФосАгро" (МОЕХ: PHOR) может после 2022 года перевести перевалку удобрений со "Смарт Балк Терминала" на новый комплекс, который строит в Усть-Луге партнер компании, логистический оператор "Ультрамар", сообщил в интервью "Интерфаксу" владелец и генеральный директор "Ультрамара" Андрей Бонч-Бруевич.

Вопрос о дальнейшей судьбе терминала связан с переводом МПК "Юг-2", на территории которого находится "Смарт Балк", на перевалку угля, пояснил он.

"Надо отдать должное нынешним владельцам, мы продолжаем нормально сотрудничать. Однако понимая стратегию их дальнейшего развития, ориентированную на уголь, будем совместно с "ФосАгро" прорабатывать вопрос стратегического развития "Смарт Балка" после 2022 года, когда на полную мощность заработает новый терминал", - отметил Бонч-Бруевич.

По его словам, контейнерный терминал "Смарт Балк" потенциально может быть переориентирован на другие грузы.

"Те условия, которые мы создаем на новом терминале, будут привлекательней для "ФосАгро" с точки зрения объемов накопления, скорости погрузки судов, глубины", - подчеркнул он.

"Ультрамар" планирует к 2022 году построить в Усть-Луге новый комплекс по перевалке удобрений и железорудного сырья мощностью до 12 млн тонн в год. Стоимость проекта оценивается в \$300 млн. Крупнейшим грузоотправителем терминала станет "ФосАгро".

"Минимально они заявляют 3 млн тонн, но у них есть опцион на увеличение объемов хранения, и в перспективе 3-5 лет наши ожидания - это 5-6 млн тонн удобрений от "ФосАгро" с учетом роста их мощностей. По крайней мере, мы к этому готовы", - отметил Бонч-Бруевич.

Стратегия "ФосАгро" предполагает рост производства удобрений к 2025 году почти на 30% - до 11,5 млн тонн. Помимо соглашения об отгрузках через новый комплекс "Ультрамара", компания в июне подписала меморандум с компанией "Инфотек Балтика", инвестором терминала по перевалке удобрений и апатитового концентрата в порту Мурманск (в устье реки Лавна). Новые мощности, которые планируется ввести весной 2023 года, позволят переваливать 3,5 млн тонн удобрений в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ДОЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПОД ФЛАГОМ РФ СНИЗИЛАСЬ ДО 4,5% - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

Объем грузоперевозок морским транспортом под российским флагом продолжает снижаться, отмечает вице-премьер России Юрий Борисов.

"В 2018 году объем перевалки грузов через морские порты России составил более 816 млн тонн. Однако объем перевозки грузов морским транспортом под государственным флагом Российской Федерации продолжает снижаться. Его доля к общему объему перевозок составляет всего 4,5%", - сказал Борисов, открывая в среду заседание Морской коллегии.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПРЕДЛАГАЕТ ГОСУДАРСТВУ РАЗРУЛИТЬ ПРОБЛЕМУ ДОЛГОВ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

ОАО "Мурманское морское пароходство" вероятно не сможет самостоятельно решить проблемы арестованных судов и их экипажей, находящихся в иностранных портах, заявил координатор МФТ-ITF (международный союз моряков) в России Сергей Фишов.

"Ситуация по судам и их экипажам Мурманского морского пароходства, находящимся в иностранных портах, не меняется, а лишь усугубляется. Долги за содержание судов портовым властям и зарплате экипажам только увеличиваются. У пароходства нет средств на такие выплаты", - сказал Фишов в среду на пресс-конференции.

По его словам, за последнее время проблемы были решены лишь с судами "Поморье" в США и "Кузьма Минин" в Англии. Законодательство этих стран позволило арестовать и продать корабли, рассчитавшись с накопившимися долгами.

"Проблема пароходства в том, что все эти суда находятся в залоге у Сбербанка, который не хочет терять эти активы. И потому продать их компания не может, но и вернуть в Россию не получится из-за долгов. Некоторые вообще уходили из России на металлолом. При этом часть судов в иностранных портах даже не арестована", - добавил Фишов.

Решение данной проблемы, по мнению координатора МФТ-ITF, находится в компетенции государства. "Пароходство создавалось для работы на Северном морском пути. Надо обанкротить компанию и выкупить за 1 рубль и дальше рулить им. Но проблема в том, что государство там вообще не имеет акций, избавившись несколько лет назад от активов, а владелец дохозяйствовался до нынешнего состояния", - заявил Фишов.

В иностранных портах в настоящее время находятся суда "Северная земля", "Виктор Ткачев", "Петр Великий", "Всеволод Белецкий", "Заполярье", "Иван Лопатин", "Новая земля", принадлежащие Мурманскому морскому пароходству. Члены всех экипажей испытывают проблемы с получением зарплаты.

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2019.06.20; СОЛНЦЕ, ЛОДКА И ВОДА: УМНЫЙ ЭКРАНОПЛАН ИСПЫТАЮТ ЭТИМ ЛЕТОМ; БЕСПИЛОТНИК БУДЕТ РАБОТАТЬ НА СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЯХ

В ближайшие месяцы на Неве начнется тестирование уникального беспилотника, разработанного в России. Это судно на воздушной подушке с интеллектуальной системой принятия решений. «Летающая лодка» способна развивать высокую скорость при неограниченном запасе хода — на крыльях экраноплана нужно лишь разместить необходимое для конкретной задачи количество солнечных батарей. Ученые предлагают использовать «Шторм-600» в качестве мобильной платформы для дозарядки воздушных и подводных беспилотников. Также экраноплан пригодится для патрулирования акваторий, проведения поисково-спасательных операций и доставки грузов.

Солнце, воздух и вода

Сейчас полным ходом идет доработка опытного образца экраноплана, ученые намерены провести его первые испытания в июле-августе. Планируется, что «летающая лодка» будет непрерывно находиться в водах Невы больше недели.

Разрабатывают экраноплан ученые из Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (СПбПУ), вуза-участника проекта «5-100». Аппарат как бы

парит над водой, рассказал «Известиям» его разработчик, ассистент кафедры теории и технологии сварки металлов СПбПУ Алексей Майстро.

— Есть такой экран-эффект, когда под крылом летательного аппарата создается аэродинамическая подушка. Самолетам это мешает взлетать: они набирают высоту резко — специально, чтобы не попадать в данную зону, — пояснил он. — Когда крыло длинное, как у нашего экраноплана, появляется возможность двигаться по самой воздушной подушке. Она же работает как присоска. Школьникам на уроках физики демонстрируют опыт, когда в струе воздуха из пылесоса висит теннисный шарик: и вниз не падает, и вверх не взлетает. Здесь использован тот же принцип.

На корпусе и крыльях экраноплана установлены солнечные батареи, работающие вместе с системой планирования расхода энергии (она включает в себя специальные накопители, которые способны распределять энергию так, чтобы ее хватило на темное время суток) — это позволяет судну двигаться по акватории бесперебойно.

— Энергия расходуется экономно, ее хватает вплоть до следующего светового дня. Однажды лодка плавала без остановки в течение шести дней. Она прошла бы и больше, но мы прервали тестирование, у нас не было задачи установить рекорд, — отметил Алексей Майстро.

«Шторм» с интеллектом

Экраноплан способен двигаться по заданной траектории с помощью GPS и совершать маневры, сообщил «Известиям» разработчик интеллектуальных систем управления судна Александр Переверзев.

— Мы установили на судне лазерный радар (лидар), научили экраноплан распознавать препятствия и уклоняться от них. Затем добавили радиорадар, который повысил дальность системы технического зрения до 30 миль (примерно 56 км. — «Известия»), — пояснил ученый. — Судно «видит» препятствия и умеет их обходить. Сейчас мы работаем над программой, где карты местности и глубин водоемов совмещены с автоматическим идентификационным устройством, получающим координаты других судов.

Экраноплан способен прокладывать маршрут так, чтобы не сесть на мель, не врезаться в берег и не столкнуться с другими судами. Также система управления снабжена автоматическим механизмом, который позволяет учитывать при движении международные правила предупреждения столкновений судов. Это универсальный договор, который унифицирует правила предотвращения аварий в море и обязателен к исполнению в 153 государствах.

Важным конкурентным преимуществом «Шторма-600» является скорость — сейчас ее максимальное значение 200 км/ч. Однако после проведения опытных испытаний разработчики планируют увеличить ее еще минимум на 100 км/ч.

Идея судна, использующего при движении так называемый экранный эффект, возникла около ста лет назад, рассказал завкафедрой моделирования физических процессов и систем Тюменского государственного университета Родион Ганопольский.

— Было несколько теоретических разработок отечественных и немецких учёных, но возникли проблемы с практической реализацией из-за низкого на то время уровня развития технологий, — сообщил эксперт. — Работающие на солнечных батареях экранопланы стали легче, благодаря отсутствию топливных баков. В предложенном инженерами СПбПУ решении пилота заменил искусственный интеллект, что также снизило массу конструкции.

Разработчики видят массу возможностей практического применения аппарата. Экраноплан предлагают использовать, как мобильную платформу для дозарядки воздушных и подводных беспилотных аппаратов. Также, в случае установки высокоточной системы технического зрения, его можно будет применять для патрулирования и поиска нарушителей в акваториях, сканирования рельефа морского дна и поиска подводных объектов, при проведении поисково-спасательных операций и доставке грузов.

<https://iz.ru/885614/mariia-nediuk/solntce-lodka-i-voda-umnyi-ekranoplan-ispytaiut-etim-letom>

ТАСС; 2019.06.19; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО НАЧАЛО ДОСТАВКУ ГРУЗОВ В НОРИЛЬСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РАЙОН

Енисейское речное пароходство (ЕРП) отправило первые грузы в Норильский промышленный район (НПР, северная часть Красноярского края). Об этом в четверг ТАСС сообщили в пресс-службе ЕРП.

"Началась доставка грузов в НПР. Первые караваны судов уже ушли", - сказали в пресс-службе, отметив, что объемы запланированных к перевозке грузов сопоставимы с прошлогодними.

Основной груз предназначен для Заполярного филиала "Норникеля", на который приходится существенная часть грузооборота пароходства и всех грузопотоков по Енисею. В текущую навигацию для производственных нужд компании ЕРП планируют перевезти более 1,65 млн тонн грузов. Порядка 1,5 млн тонн в грузообороте придется на песок Червинского месторождения. Также ЕРП доставит на север нефтепродукты, шпалы, пиломатериалы, клинкер, уголь, строительные и химические материалы и прочие грузы.

"На причалах Красноярского речного порта по состоянию на середину июня накоплено более 11 тыс. тонн грузов для отправки в Норильский промрайон, в Лесосибирском порту - более 32 тыс. тонн грузов, подлежащих перевозке в этом же направлении. Все необходимое оперативно грузится на суда Енисейского пароходства", - сообщили в пароходстве.

ЕРП - крупнейший перевозчик грузов по водным путям бассейна Енисея. Пароходство обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, рабочее ядро флота - 460 единиц. Основной акционер ЕРП — "Норникель".

<https://tass.ru/ekonomika/6569900>

ТАСС; 2019.06.19; СТРОЯЩЕЕСЯ ДЛЯ БАЙКАЛА ЭКОСУДНО СПУСТИЛИ НА ВОДУ В ИРКУТСКЕ

Восточно-Сибирское речное пароходство (ВСРП) спустило на воду в Иркутске экосудно, которое компания строит для сбора отходов с байкальского флота, сообщил во вторник ТАСС генеральный директор группы компаний "Истлэнд", в которую входит ВСРП, Сергей Ерощенко. По его словам, готовность судна составляет 80%.

В настоящее время на Байкале работает только одно экосудно, на которое владельцы других судов могут сдавать отходы, оно является самоходным и значительно удалено от северных районов Байкала. В период навигации на озере на него сдается около 700-800 тонн нефтесодержащих отходов и сточных вод, но значительная часть действующего флота на Байкале сбрасывает отходы прямо в озеро. По оценкам экспертов, ежегодно в Байкал попадает от 160 до 400 тонн нефтепродуктов и сточных вод.

"Теплоход спущен на воду, предстоит установка всех необходимых механизмов. Оборудование будет монтироваться еще как минимум три месяца. На данный момент судно готово на 80%", - сказал Ерощенко.

Судно строится на Чертугеевском заливе Иркутского водохранилища по заказу федерального казенного учреждения "Речводпуть". Эксплуатировать его будет администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей. Как сообщается на сайте **федерального агентства морского и речного транспорта**, это будет самоходный танкер-бункеровщик. Он предназначен для сжигания мусора и переработки нефтесодержащих вод. Экосудно сможет принимать жидкие и твердые отходы, а также канализационные стоки и нефтепродукты с других судов, очищать и сбрасывать уже чистую воду. Танкер имеет двойное дно и двойные борта в районе грузовых танков и перерабатывающих установок.

Ранее сообщалось, что из федерального бюджета на строительство экосудна выделено порядка 500 млн рублей. Контракт с подрядчиком был заключен в декабре 2017 года. В сентябре прошлого года заместитель министра транспорта РФ - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский сообщал журналистам, что базироваться судно будет, скорее всего, в Турке (Бурятия), где сосредоточено больше всего судов.

<https://tass.ru/sibir-news/6563504>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.20; ЗАХОД НА ПРОСАДКУ; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ СЛИШКОМ МНОГО ТРАТЯТ НА КРЕДИТЫ И ЛИЗИНГ

Долговая нагрузка российских авиакомпаний может привести к дефолтам и банкротствам участников рынка, полагают эксперты АКРА. По их оценкам, у крупных перевозчиков на выплату процентов по кредитам и лизингу уходит до двух третей операционного денежного потока. Нагрузка на средние и мелкие авиакомпании еще выше. Причина — в высокой стоимости заемного капитала в стране, а также в неконтролируемом росте парка (в четыре раза за последние полтора года), который не позволяет авиакомпаниям поднять цены на билеты и компенсировать рост расходов на топливо и лизинг самолетов. Эксперты констатируют, что отрасль находится в глубоком системном кризисе.

Финансовая устойчивость крупнейших российских авиакомпаний существенно ниже, чем у иностранных перевозчиков, при сопоставимой долговой нагрузке, говорится в исследовании рейтингового агентства АКРА. Оно было проведено по данным отчетности группы «Аэрофлот», S7, «Уральских авиалиний» и Utair, контролирующих около 60% российского рынка авиаперевозок, а также 40 крупных иностранных компаний.

Так, отношение долга к операционному денежному потоку (выручка минус операционные расходы) у российских авиакомпаний находится на уровне 4,8, что сопоставимо с 4,6 у зарубежных перевозчиков. Но при этом операционный денежный поток (до выплаты фиксированных платежей) у иностранных перевозчиков в среднем в 2,2 раза превышает платежи по лизингу и кредитам, а у российских авиакомпаний — только в 1,4 раза. «Это означает, что запас прочности крупнейших российских авиакомпаний составляет 40% от суммы фиксированных платежей, тогда как у иностранных — 120%», — объясняет заместитель директора АКРА Александр Гуцин.

«Даже у крупных российских авиакомпаний денежные потоки покрывают процентные и лизинговые платежи с небольшим запасом, что указывает на рост рисков для кредиторов. Уровень риска средних и малых авиаперевозчиков в описанной ситуации еще выше, что при сохранении текущих рыночных тенденций может привести к росту количества дефолтов и банкротств на рынке», — говорится в исследовании.

Устойчивое положение иностранных перевозчиков в АКРА объясняют более доступными ставками по кредитам и лизингу. Доля лизинговых и процентных платежей в удельных расходах (на кресло-километр) у зарубежных перевозчиков составляет 6% против 15% у российских компаний. В то же время абсолютные расходы на кресло-километр у российских авиакомпаний ниже, чем у иностранных, — 5,71 против 7,58 цента.

Во многом проблема высоких расходов связана с увеличением провозной емкости. По оценкам АКРА, с 2015 по 2018 год совокупная кресельная емкость российских авиакомпаний выросла на 45%, до 180 тыс. кресел. Показатель рос и в 2016 году, несмотря на падение объема перевозок. При этом в целом в 2012–2017 годах авиаперевозки в РФ росли быстрее, чем в мире: среднегодовой темп роста составлял 8,6% против 6% в мире. Это во многом вызвано ростом международных перевозок, динамика которых в 2015–2018 годах отличалась большей волатильностью, чем внутренних. Так, после обвала курса рубля они упали на 17% в 2015 году и еще на 15% — в 2016 году, а в 2017–2018 годах росли на 32% и 12% соответственно.

«Количество перевезенных пассажиров на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) за период с 2011 по 2018 год стабильно росло в среднем на 11% в год. С 2012 года доля ВВЛ в структуре рынка пассажирских авиаперевозок стала увеличиваться и достигла своего пика в 2016 году (55%), после чего в 2017 и 2018 годах стабилизировалась на уровне 50%», — говорится в документе. В мире доля внутренних перевозок традиционно находится на уровне 60%.

При этом в АКРА считают, что «значимых источников для дальнейшего опережающего роста у российского рынка не остается». Во-первых, эффект посткризисного восстановления уже исчерпал себя, а во-вторых, авиаперевозчики вынуждены повышать стоимость билетов из-за существенно возросших ключевых статей расходов (на топливо и лизинг), что способно негативно отразиться на спросе, отмечают авторы исследования. Падение темпов роста частично компенсирует стимулирование региональных

авиаперевозок. В течение ближайших трех лет, по прогнозу АКРА, темпы роста авиаперевозок составят 5–10%.

По данным Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, в январе—мае российские авиакомпании увеличили перевозки на 11,8%, до 44,66 млн человек. При этом совокупный убыток отрасли в первом квартале составил 45,3 млрд руб. против 34 млрд руб. годом ранее. Доходы авиаперевозчиков за квартал выросли на 22,7%, до 306,2 млрд руб., но расходы росли быстрее — на 24%, составив 351,5 млрд руб.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что высокая долговая нагрузка — следствие совокупности макроэкономических факторов, несовершенства регулирования отрасли и особенностей ведения бизнеса отдельными игроками. «Мы считаем, что рост парка на 45% за четыре года не соответствует росту рынка. Более того, в текущих условиях наращивание емкостей такими темпами является очень рискованной моделью развития,— считает эксперт.— Отрасль сегодня находится в глубоком системном кризисе».

<https://www.kommersant.ru/doc/4005414>

КОММЕРСАНТЬ-FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2019.06.19; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ГОТОВЯТСЯ К ВЗЛЕТУ ТАРИФОВ; КАК КОМПАНИИ МОГУТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ УБЫТКОВ

По итогам первого квартала текущего года авиаотрасль оказалась в минусе на 45 млрд руб., следует из отчета Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Это лишь немногим меньше убытков за весь прошлый год. Первый квартал традиционно не самый выгодный для компаний. Но даже если судить по первым месяцам последних трех лет, тенденция к росту убытков очевидна. За первый квартал 2018-го года они составили 34 млрд, а 2017-го - 21 млрд руб.

Перевозчики из последних сил сдерживают цены на билеты, но по ним бьет подорожание топлива и невыгодные курсы валют, пояснил исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев: "Тот уровень тарифов, который сегодня устанавливают авиакомпании, уже не позволяет им сводить концы с концами. Все это произошло из-за существенного повышения стоимости авиационного топлива - это общемировая тенденция. Но в России она также наложила на достаточно динамичный рост издержек, связанных с курсовыми разницеми. То есть значительная часть расходов российских авиакомпаний номинирована в долларах. И при этом мы понимаем, что после того, как в 2018 году курс доллара в очередной раз подрос, авиакомпании столкнулись с тем, что выручка, преимущественно рублевая, к сожалению, выросла незначительно".

Эксперты не исключают уход некоторых игроков с рынка. В частности, СМИ писали о серьезных финансовых трудностях Utair. Представители компании даже заявляли об антикризисных мерах, которые позволили им избежать банкротства. В правительстве неоднократно предлагали поддержку авиационной отрасли. В прошлом году у **Минтранса** была идея компенсировать перевозчикам половину затрат на топливо, однако позже от этого отказались. Зато в апреле текущего года Минфин согласился обнулить НДС на внутренние рейсы в обход Москвы, чтобы сдержать рост цен и увеличить спрос на региональные перелеты.

Перевозчиков ждут тяжелые времена: повышать цены компании не могут из-за конкуренции, а у государства нет четкого плана поддержки отрасли, уверен независимый аналитик по вопросам экономики транспорта Дмитрий Адамов. "Весь маркетинг авиакомпаний построен на том, чтобы забрать у потребителя максимальное количество денег, которое он готов заплатить, под любым предлогом. Это необязательно просто повышение цен - это какие-то распродажи и скидки, чтобы человек заранее купил билет, может быть, на те маршруты, которые он не планировал. Если на рынке нет роста цен, значит, и у потребителей денег нет. На самом деле, в 2019 году некоторые направления росли очень прилично - на 15- 20%. Но они не могут подниматься бесконтрольно, потому что пассажиры либо переходят на альтернативные виды транспорта, либо летят другими компаниями, которые на этом маршруте работают, в том числе иностранные. Государству все время приходится поддерживать отрасль. Если периодически не помогать финансово,

то у нас просто не будет авиатранспорта. Вопрос в том, чтобы процесс был разумно организован. Пока это все, естественно, существует, в ручном режиме. Когда у авиакомпании начинаются проблемы, с ней начинается какая-то отдельная история, ей дают какие-то специальные льготы.

Пока каждый случай рассматривают отдельно. Системно никто не хочет этим заниматься".

Ранее Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта направила обращение к вице-премьеру Юрию Трутневу. Представители отрасли опасаются, что из-за подорожания авиационного керосина есть риск невыполнения майского указа Владимира Путина об увеличении региональных перевозок. В правительстве считают, что компании должны сократить и унифицировать свой воздушный флот.

<https://www.kommersant.ru/doc/4004473>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2019.06.19; ЛОГИСТИКА СТАНЕТ ЛОГИЧНОЙ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОПОРТЫ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Сразу три российских города появились в расписании рейсов из екатеринбургского аэропорта Кольцово в минувшем месяце. Впервые с Урала можно долететь без пересадок до Магадана, Воронежа, Нижнекамска.

Правда, авиапутешествие до Колымы займет девять часов, зато по пути можно выйти в Якутске. Благодаря новому рейсу стал неактуальным известный анекдот о том, как житель Магадана пытался добраться до Якутии, но для этого ему пришлось полсуток лететь до Москвы, там сесть на рейс до Якутска и двинуться обратно на восток. Но по пути испортилась погода, и самолет приземлился в том же Магадане. Как ни забавен анекдот, но в стране, по мнению экспертов, действительно нарушена воздушная связь между регионами, а для того чтобы ее наладить, необходимы немалые инвестиции в инфраструктуру аэропортов, поддержка компаний-перевозчиков и настойчивое желание региональных властей.

К нам на Колыму

Последнее как раз и доказывает история запуска авиасообщения между Магаданом и Екатеринбургом. Проект связывают с переездом на Колыму бывшего мэра Нижнего Тагила Сергея Носова, который в прошлом году был назначен, а затем и выбран главой Магаданской области. Именно от него поступило предложение создать авиамост с Уралом. Первый рейс вылетел в конце мая со 191 пассажиром на борту.

- Ситуация типичная, когда в областное правительство обращаются руководители тех или иных субъектов РФ с просьбой наладить авиасообщение между регионами - пустить прямой авиарейс в Томск или Новосибирск. Но любой проект необходимо просчитывать. Представлять потенциальный пассажиропоток, перспективы его роста, возможность бюджетного субсидирования. И только тогда принимать решение, потому что авиакомпании убытки тоже не нужны, - пояснил министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков.

Только за нынешний год география полетов из екатеринбургского аэропорта расширилась на 10 российских городов и сейчас со столицей Урала напрямую связаны более 40 региональных центров страны, от Владивостока до Калининграда. И, судя по всему, тренд сохранится. На уральском меридиане в спор за право стать самым перспективным транспортным узлом готовы включиться и аэропорт Челябинска, который перестраивают перед проведением саммита ШОС, и воздушные ворота Уфы, давно наступающие на пятки Кольцово.

На чемоданах

Недавний скандал с застрявшим багажом в аэропорту Шереметьево вновь поднял проблему неправильной авиационной логистики в стране. Причем о необходимости перекраивания небесных маршрутов заговорили в федеральном **минтрансе**. Сейчас подавляющее большинство авиарейсов стыкуется в аэропортах российской столицы. Загруженность такая, что малейший технический сбой в обслуживании пассажиров (скажем, элементарная нехватка грузчиков) приводит к коллапсу. По мнению

специалистов, это не только создает неудобство и излишнее напряжение, но и повышает риск авиакатастроф.

- Нигде в мире такого нет, чтобы львиная доля самолетов направлялась на столичный аэропорт, стыковалась там. Например, на Вашингтон приходится примерно 5-7 процентов всех рейсов в стране, тогда как на Москву - около 70 процентов, - утверждает заслуженный пилот СССР Олег Смирнов, разработавший собственную стратегию развития региональной авиации в стране.

Среди городов, которым в его проекте уделяется особое место, - Екатеринбург, Новосибирск и Сочи. По данным холдинга "Аэропорты регионов", в России десять региональных аэропортов, обслуживающих в год более двух миллионов пассажиров. Лидер по росту региональных перевозок - Ростов-на-Дону, где за прошлый год пассажиропоток увеличился в три раза, в Благовещенске цифры выросли вдвое. Воздушные ворота Екатеринбурга также расширились: пассажиропоток на внутренних линиях увеличился на 16 процентов (более четырех миллионов человек за год), на международных рейсах - на 8 процентов (свыше двух миллионов).

Свою козырную карту - географическое положение на границе Европы и Азии - уральские аэропорты готовы разыгрывать по-крупному. Помимо межрегионального в Кольцово активно наращивают международный трафик. Правда, официально статус хаба екатеринбургским воздушным воротам пока не присвоен.

- Но мы движемся в этом направлении и де факто Кольцово можно уже считать крупным международным транспортным узлом, - уверен Василий Старков.

Без иероглифов не обойтись

В международном терминале Кольцово китайский язык - второй по популярности после английского. Иероглифами дублируется вся информация - от указательных табличек до сообщений на электронных табло.

Первый прямой рейс из Екатеринбурга в Пекин состоялся в 2009 году. "Открыла" Китай базирующаяся в Кольцово авиакомпания "Уральские авиалинии". За десять лет это направление только укрепилось, поток вырос в 28 раз и в 2018-м превысил знаковую цифру - за год перевезено четверть миллиона пассажиров. Одна из составляющих популярности рейсов через Кольцово - возможность без проблем пересесть на лайнеры, летающие в европейские города: Прагу, Рим, Париж, Барселону... Стыковочные рейсы из Китая в Европу запущены в марте 2019 года, и тогда же было заявлено, что екатеринбургский аэропорт имеет отличные перспективы превращения в международный хаб.

- Сейчас на Китай приходится около 30 процентов регулярных международных рейсов. Популярность аэропорта Екатеринбурга у пассажиров из Поднебесной растет. Он привлекателен тем, что открывает самый короткий путь в Европу. В то время как аэропорты московского узла перегружены, особенно в летний сезон, Кольцово не переполнен пассажирами. И, что самое главное, трансферная схема хорошо организована благодаря таможенным, пограничным и прочим службам аэропорта, - говорит пресс-секретарь "Уральских авиалиний" Вера Гасникова.

Для того чтобы завоевать международный рынок трансферных перелетов, уральцы действительно сделали немало. Учитываются даже такие мелочи, как пристрастие китайцев к чаю: во время перелета им позволяют пополнять маленькие термосы кипятком для заварки свежего напитка. А в случае небольшой задержки рейса из Поднебесной стыковочный рейс ждет запаздывающих пассажиров. Это роскошь для большой авиации, но путешественники с Востока на трансферных рейсах составляют до 70 процентов пассажиров.

У "Аэрофлота" в прошлом году также была задумка перестроить екатеринбургское Кольцово и челябинское Бalandино под свои стыковочные рейсы с востока на запад. Но осенью 2018-го авиакомпания объявила, что свой международный хаб будет развивать в Красноярске, а уральские аэропорты использовать для трансфера внутри страны.

Несмотря на пересекающиеся маршруты, эксперты уверены, что тесно компаниям в российском небе не будет, а особое географическое положение скажется и на имидже, и на экономической эффективности региональных аэропортов.

<https://rg.ru/2019/06/19/reg-urfo/aeroporty-urala-posporiat-za-pravo-stat-peresadochnymi-uzlami.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА БАЗОЙ "ПОБЕДЫ"

Спикер Госдумы Вячеслав Володин в среду предложил гендиректору "Аэрофлота" Виталию Савельеву сделать базовой авиакомпанией саратовского аэропорта "Гагарин" лоукостер "Победа" (входит в группу "Аэрофлот"). Об этом сообщается в аккаунте его сторонников "Володин.Саратов" в Instagram.

"Сегодня Вячеслав Володин встречался с генеральным директором компании "Аэрофлот" Виталием Савельевым. Обсуждали вопрос доступности авиаперелетов для жителей Саратовской области. Председатель Госдумы просил рассмотреть возможность базирования в нашем новом аэропорту "Гагарин" авиакомпании "Победа", - говорится в сообщении.

Уточняется, что решение вопроса ожидается в ближайшее время.

Глава **Росавиации** Александр Нерадько в октябре 2018 года сообщил журналистам, что "Гагарин" нуждается в базовой авиакомпании, фундаментом которой могут стать "Саратовские авиалинии", прекратившие полеты с 31 мая 2018 года в связи с отзывом сертификата эксплуатанта. Однако в пресс-службе "Саратовских авиалиний" тогда заявили РИА Новости, что авиакомпания не рассматривает варианты продолжения деятельности на базе строящегося аэропорта "Гагарин".

Строительство саратовского аэропорта представляет собой совместный проект РФ, области и частного инвестора в лице УК "Аэропорты регионов" (входит в "Ренову"). Новый аэропорт строится в 30 километрах от Саратова, около села Сабуровка. Общая стоимость проекта оценивается в 20 миллиардов рублей. Пропускная способность проектируемого пассажирского терминала составит 1 миллион человек в год, общая площадь — 25 тысяч квадратных метров. Губернатор области Валерий Радаев ранее заявил, что аэропорт должен начать работу с 12 августа.

<https://ria.ru/20190619/1555718248.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА "ТОЛМАЧЕВО" ЗА 8 МЛРД РУБЛЕЙ

Федеральное агентство воздушного транспорта (**Росавиация**) объявило конкурс на выполнение строительно-монтажных работ аэропортового комплекса "Толмачево" (Новосибирск, входит в "Новпорт"), говорится в материалах на сайте Госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта - 7,86 млрд рублей. Источник финансирования работ - федеральный бюджет.

Дата рассмотрения и оценки первых частей заявок в электронном конкурсе с ограниченным участием - 11 июля. Дата подачи окончательных предложений - 15 июля, рассмотрение и оценка вторых частей заявок - 18 июля.

Срок окончания работ - декабрь 2022 года.

Как уточнили "Интерфаксу" в пресс-службе аэропорта, реконструкция аэропортового комплекса подразумевает в том числе работы на стоянках самолетов и взлетно-посадочных полосах.

Ранее сообщалось, что холдинг "Новпорт" планирует направить около 20 млрд рублей собственных средств на два этапа реконструкции "Толмачево", в том числе на строительство нового терминального комплекса.

Аэропорт "Толмачево" входит в холдинг "Новпорт", в 2018 году увеличил пассажиропоток на 18% - до 5,9 млн человек.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕДАЛО ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРЕНДУ АЭРОПОРТУ "ВНУКОВО"

Правительство РФ передало 18 объектов федерального имущества "Внуково", находящихся в хозяйственном ведении ФГУП "Администрация гражданских аэропортов

(аэродромов)" (АГА(А)), аэропорту в аренду на срок до 49 лет, говорится в распоряжении правительства, с которым ознакомилось РИА Новости.

"Разрешить предоставить акционерному обществу "Международный аэропорт "Внуково" на срок до 49 лет в аренду без проведения торгов находящееся в федеральной собственности недвижимое имущество (Москва, аэропорт "Внуково")... для осуществления аэропортовой деятельности", - говорится в распоряжении.

Всего передано 18 объектов, среди которых магистральная рулежная дорожка, рулежные дорожки, здание основной аварийно-спасательной станции, кабельные канализации связи площадки для обработки противообледенительной жидкостью, площадка для обработки противообледенительной жидкостью.

Как отмечается в пояснениях к распоряжению, передача федерального имущества "Внуково" позволит обеспечить непрерывность функционирования аэропорта, урегулировать имущественные отношения в аэропорту, обеспечить эффективное использование федерального имущества.

В рамках реализации концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети РФ на период до 2020 года Росимуществом, **Росавиацией** и АГА(А) ведется работа по формированию на базе АГА(А) единого балансодержателя аэродромов федерального значения. Одновременно проводятся мероприятия по закреплению за АГА(А) имущества аэродромов, подлежащих реконструкции в рамках соответствующих федеральных целевых программ.

"Учитывая, что материально-техническая база, необходимая для эксплуатации аэропорта "Внуково" непосредственно ФГУП "АГА(А)", в настоящее время отсутствует, наиболее обоснованным и эффективным способом распоряжения указанным имуществом является передача аэродромной инфраструктуры в аренду существующему оператору аэродрома АО "Международный аэропорт "Внуково", - говорится в пояснениях.

АО "Международный аэропорт "Внуково" осуществляет функции оператора аэродрома с использованием федерального имущества аэропорта, находящегося в хозяйственном ведении ФГУП "АГА(А)", и иного имущества, находящегося в пользовании АО "Международный аэропорт "Внуково".

<https://realty.ria.ru/20190619/1555689706.html>

ТАСС; 2019.06.19; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА УФЫ ЗАВЕРШИТСЯ ДО 1 ДЕКАБРЯ

Реконструкция терминала внутренних линий аэропорта Уфы завершится до 1 декабря и повысит пропускную способность воздушной гавани вдвое. Об этом говорится в распространенном в среду сообщении пресс-службы Госкомитета Башкирии по транспорту и дорожному хозяйству.

"[Председатель госкомитета] Тимур Мухаметьянов поставил задачу обеспечить строительную готовность комплекса нового здания и прилегающей территории в полном объеме до 1 декабря текущего года, принять все необходимые меры для скорейшего его ввода в эксплуатацию", - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, после реконструкции повысится пропускная способность внутреннего терминала вдвое - с 600 до 1,2 тыс. пассажиров в час и 4 млн пассажиров в год.

Ранее стоимость реконструкции оценивалась в 500 млн рублей. Пассажирские перевозки аэропорта Уфы в 2018 году достигли рекордных 3,2 млн пассажиров, рост к уровню предыдущего года составил 15,2%. В этом году власти республики намерены довести число обслуживаемых пассажиров до 5,2 млн в год.

К саммитам Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и стран БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР) в 2015 году Уфе был построен новый международный терминал аэропорта площадью 17 тыс. кв. м, его запуск позволил увеличить пропускную способность на международных направлениях в четыре раза - с 200 до 800 пассажиров в час. Строительство обошлось в 1,6 млрд рублей.

Международный аэропорт Уфы - современный авиационный комплекс, способный принимать воздушные суда всех типов. Это первый региональный аэропорт России,

подтвердивший соответствие производственным стандартам ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations). Услугами аэропорта пользуются более 40 российских и зарубежных авиакомпаний.

<https://tass.ru/ekonomika/6567565>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; ГРЕЧЕСКАЯ ELLINAIR ВОЗОБНОВИЛА В ТЕКУЩЕМ КУРОРТНОМ СЕЗОНЕ АВИАРЕЙСЫ САЛОНИКИ - НИЖНИЙ НОВГОРОД

Греческая авиакомпания Ellinair начала выполнять полеты на маршруте Салоники - Нижний Новгород, сообщает пресс-служба ПАО "Международный аэропорт Нижний Новгород" (МАНН, "Стригино", входит в холдинг "Аэропорты Регионов").

Рейсы будут выполняться раз в десять дней. Вылетать из Нижнего Новгорода борт будет в 04:25 мск, время в пути составит 3 часа 45 минут. Полеты осуществляются на самолетах Boeing-737-300 и Airbus A320.

В пресс-службе аэропорта "Интерфаксу" уточнили, что Ellinair - единственная авиакомпания, работающая в настоящее время на этом маршруте, рейсы запланированы на время курортного сезона. Эта авиакомпания выполняет рейсы на данном направлении не первый год.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.19; СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРНЫХ ПРОГРАММ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА НЕ ИЗВЕСТНЫ - АТОР

Даты открытия прямого авиасообщения с курортами Египта по-прежнему не известны: египетские туристические власти осторожно говорят о старте полетов осенью, подтверждения российской стороны нет, сообщила исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

"В Египте все хорошо. Они заранее готовятся принимать российских туристов, готовы это сделать хоть завтра, но даты открытия прямого сообщения с курортами Египта по-прежнему не ясны. Ориентировочно осень. Это то, о чем говорят египетские туристические власти в местных СМИ. Но это никак не подтверждается российской стороной. Более детальной информации о проблеме открытия Египта сейчас нет. Все это связано с безопасностью: как вы помните, была российская инспекция, потом произошел очередной инцидент в Каире", - рассказала Ломидзе в среду журналистам.

Как отметила Ломидзе, российские туристы отправляются на курорты Египта окольными путями. "По итогам 2018 года это было 120 тыс. самостоятельных туристов из России. В этом году, полагаю, их будет чуть больше. Напомню, турпоток в Египет из России до прекращения авиасообщения составлял более 2 млн человек", - сказала эксперт.

В апреле российские специалисты посетили Египет с инспекцией, в рамках которой проверяли на безопасность аэропорты Шарм-эль-Шейха и Хургады. Египетская пресса писала, что это финальная проверка, по итогам которой будет приниматься решение об открытии направления. Тогда же глава МИД РФ Сергей Лавров заявлял, что прямое авиасообщение между Россией и курортами Египта может быть возобновлено в ближайшее время.

Однако после майского взрыва рядом с туристическим автобусом в Каире, в результате которого пострадали 17 человек, возобновление чартерного авиасообщения вновь было отложено на несколько месяцев.

ПРАЙМ; 2019.06.19; САМОЛЕТЫ БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ ПОМОГУТ УДЕШЕВИТЬ БИЛЕТЫ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ - ВРИО ГЛАВЫ

Использование самолетов большей вместимости позволит снизить цены на авиаперевозки из Мурманской области, которые сегодня зачастую являются "неадекватными", сказал журналистам врио губернатора региона Андрей Чибис.

По его словам, высокая стоимость авиабилетов из Мурманской области и обратно обсуждалась в ходе совещания с вице-премьером правительства РФ Максимом Акимовым, которое состоялось во вторник в Мурманске.

"Я предложил увеличить размер воздушного судна - чем больше посадочных мест, тем ниже цена. Вице-премьер Максим Акимов согласился с тем, что 30-50 тысяч за билет в

эконом-классе за два часа полета до Москвы - цена неадекватная. И поручил **Минтранс**у с коллегами разобраться с этим вопросом, поискать решения с авиаперевозчиками, чтобы эта цена стала доступнее для мурманчан", - сказал Чибис.

По его мнению, вопрос стоимости авиабилетов связан не с введением субсидий, а с грамотной организацией процесса.

<https://1prime.ru/transport/20190618/830084594.html>

ТАСС; 2019.06.19; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКАЗАЛ "ТРАНСАЭРО" ВО ВЗЫСКАНИИ С ВНУКОВО 26,3 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Северо-Западного округа в Санкт-Петербурге отказал проходящей процедуру банкротства авиакомпании "Трансаэро" по четырем кассационным жалобам по искам к московскому аэропорту Внуково. В них перевозчик требовал отменить решения нижестоящей инстанции и обязать аэропорт вернуть деньги за обслуживание самолетов на общую сумму 26,3 млн рублей, следует из постановлений суда, опубликованных в среду.

Как отмечается в первом постановлении, конкурсный управляющий "Трансаэро" Алексей Белокопыт обратился в арбитраж Петербурга и потребовал взыскать с Внуково 16,3 млн рублей, которые перевозчик заплатил аэропорту за стоянку самолетов сверх норматива в 2016-2017 годах. Суд первой инстанции аннулировал сделку по перечислению денег и взыскал эти средства с компании, однако затем представители аэропорта оспорили решение суда в 13-м арбитражном апелляционном суде, который в апреле отменил это постановление.

"Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 12 апреля 2019 года оставить без изменения, а кассационную жалобу конкурсного управляющего открытого акционерного общества "Авиационная компания "Трансаэро" Белокопыта Алексея Васильевича - без удовлетворения", - говорится в постановлении арбитража Северо-Западного округа.

В двух других случаях была аналогичная ситуация - Белокопыт намеревался взыскать с Внуково 3,1 млн рублей, оплаченных за стоянку самолета Boeing 767-200 в 2016 году, а также 1,1 млн рублей, выплаченных за обслуживание самолета в аэропорту вне расписания и сверхнормативную стоянку судна в мае-июне 2016 года. В этих случаях суд первой инстанции признал сделки недействительными и взыскал с Внуково деньги, апелляционная инстанция отменила эти решения, а теперь Арбитражный суд подтвердил вердикт апелляционного суда.

Еще в одном иске Белокопыт требовал отменить выплату 5,8 млн рублей в пользу Внуково, которые заплатила авиакомпания "Аэрофлот" за счет "Трансаэро" аэропорту в 2016 году. Суд первой инстанции и апелляционный арбитраж отказались удовлетворить требования управляющего "Трансаэро", Арбитражный суд Северо-Западного округа также подтвердил правомерность этих решений.

В 2015 году "Трансаэро" оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта "Трансаэро". В 2017 году "Трансаэро" признали банкротом. В сентябре 2015 года председатель совета директоров Внуково Виталий Ванцев также сообщал, что авиакомпания должна аэропорту 1,5 млрд рублей за обслуживание самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/6566197>