Ежедневный мониторинг СМИ

21 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.06.20; АЛТАЙ ПРОСИТ У МИНТРАНСА РОССИИ 4,2 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОГИ ДО КАЗАХСТАНА 5
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.21; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ; ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО КОМПЕНСИРОВАТЬ НЕФТЯНИКАМ ПОСТАВКИ АВИАКЕРОСИНА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК 5
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.21; ДЕЛО ПАХНЕТ ПРЕЗИДЕНТОМ; ВЛАДИМИР ПУТИН РЕШИЛ СУБСИДИРОВАТЬ КЕРОСИН 6
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ФАДЕЕВА АЛИНА, ТРУНИНА АННА; 2019.06.20; АВИАКЕРОСИН ВОЛЬЕТСЯ В СОГЛАШЕНИЕ С НЕФТЯНИКАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПООБЕЩАЛО ДОРАБОТАТЬ ВОПРОС О КОМПЕНСАЦИЯХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ТОПЛИВА 7
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВКЛЮЧИТЬ АВИАКЕРОСИН В СИСТЕМУ РАСЧЕТОВ ОБРАТНОГО АКЦИЗА НА НЕФТЬ С ДЕМПФЕРОМ.....9
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВКЛЮЧИТ ПОПРАВКИ ОБ АВИАКЕРОСИНЕ В ПОДГОТОВЛЕННЫЙ ОБЩИЙ ПАКЕТ КОРРЕКТИРОВОК ДЕМПФЕРА 10
ТАСС; 2019.06.20; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПУТИНА РАСПРОСТРАНИТЬ ОБРАТНЫЙ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН.....11
ТАСС; 2019.06.20; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ БУДУТ ОРГАНИЗОВАНЫ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ.....11
ТАСС; 2019.06.20; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ СДЕРЖИВАЮТ ПРОБЛЕМЫ С КАДРАМИ И НЕХВАТКА СРЕДСТВ 11
ТАСС; 2019.06.20; ПРОЕКТ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ВОШЕЛ В НАЦПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА 12
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТСКЕ ДОЛЖНО РЕШИТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ - ПУТИН 13
ТАСС; 2019.06.20; ПУТИН ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ПО ВВОДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО КОНЦА ГОДА.....14
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В БАЛАШИХЕ ПРОКОНТРОЛИРУЮТ РЕМОНТ ДОРОГИ, НА КОТОРУЮ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ПУТИНУ 15
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; РЖД ПОКАЗАЛИ ФОТО Ж/Д ПЕРЕХОД НА УРАЛЕ, НА КОТОРЫЙ ЖИТЕЛИ ЖАЛОВАЛИСЬ ПУТИНУ 15
ТАСС; 2019.06.20; РЖД ГОТОВЫ ОБСУДИТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА НА Ж/Д СТАНЦИИ "ТАМЕРЛАН" 16
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В РЖД ОТВЕТИЛИ НА ПРОСЬБУ УРАЛЬЦЕВ К ПУТИНУ ПОСТРОИТЬ ПЕРЕХОД ПУТЕЙ 16
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ПРОКУРАТУРА ЧЕРЕЗ СУД ПОТРЕБОВАЛА ПОСТРОИТЬ Ж/Д ПЕРЕХОД В УРАЛЬСКОМ СЕЛЕ 17
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; НА УРАЛЕ ВЛАСТИ ОТВЕТИЛИ НА ПРОСЬБУ ЖИТЕЛЕЙ К ПУТИНУ ПОСТРОИТЬ Ж/Д ПЕРЕХОД 17
ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, ЛИЗА МИЛЛЕР; 2019.06.21; КОТИРОВКИ «ЯНДЕКСА» ВЗЛЕТЕЛИ ПОСЛЕ ПОХВАЛЫ ПУТИНА; ИНВЕСТОРЫ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА БЕСЕДУ ГЕНДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕЛЕНЫ БУНИНОЙ С ПРЕЗИДЕНТОМ.....17

ТАСС; 2019.06.20; КОМИТЕТ СФ ОБСУДИТ С МИНТРАНСОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО..18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СОВЕТ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РФ ОТКАЗАЛСЯ ПОДДЕРЖАТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О НОВОМ ШТРАФЕ ЗА НЕУПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ 18
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.06.21; "ЗАЙЦЕВ" НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ СОБИРАЮТСЯ ШТРАФОВАТЬ..... 19
ТАСС; 2019.06.20; ЦУКАНОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПРОЕКТ ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ОПЕРАТИВНО 20
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ОБЪЕЗДНУЮ ДОРОГУ ВОКРУГ ВЛАДИКАВКАЗА НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2020 ГОДУ..... 20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.06.20; КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ..21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.06.20; ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ 24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2019.06.20; АСФАЛЬТОБЕТОН ПО-НОВОМУ; ПРОДОЛЖАЕТСЯ РАЗРАБОТКА СТАНДАРТОВ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ..... 25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.06.20; СМОТР ВИНТОКРЫЛОЙ ТЕХНИКИ..... 28
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; РОСЖЕЛДОР ВЫДАЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕ НА Ж/Д ЛИНИИ ТОММОТ - НИЖНИЙ БЕСТЯХ В ЯКУТИИ 32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АВТОДОР ЗАПРОСИЛ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 45 МЛРД РУБ. НА "УЗКИЕ" МЕСТА ЦКАД 33
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА АКСАЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2022 ГОДУ - АВТОДОР 33
ТАСС; 2019.06.20; БОЛЕЕ 350 МЛН РУБ. ВЫДЕЛИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА СТРОИТЕЛЬСТВО БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА 34
ТАСС; 2019.06.20; МОСКВУ, МИНСК И ПЕТЕРБУРГ МОГУТ СОЕДИНИТЬ В "ТРЕУГОЛЬНИК" ВЫСОКОСКОРОСТНЫМИ МАГИСТРАЛЯМИ 34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АЗЕРБАЙДЖАН И РФ К НОЯБРЮ ЗАКРЕПЯТ ПОГРАНИЧНЫЕ ЗНАКИ НА ВЫСОКОГОРНОМ УЧАСТКЕ ГОСГРАНИЦЫ..... 35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АВИАКОМПАНИИ МИРА ВЫСТРОИЛИСЬ В ОЧЕРЕДЬ НА НОВЫЙ СВЕРХДАЛЬНИЙ САМОЛЕТ AIRBUS 35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; WAYMO ДОГОВОРИЛАСЬ С RENAULT И NISSAN О СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕРВИСОВ..36
ТАСС; 2019.06.20; РЖД ОБСУЖДАЮТ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ ЛИНИИ КАИР-АЛЕКСАНДРИЯ, ГОТОВЫ НА КОНЦЕССИЮ 36
ТАСС; 2019.06.20; ХАБАРОВСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР В 2020 ГОДУ 36
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В КИТАЙ ЧЕРЕЗ УССУРИ ОЦЕНИЛИ В 60 МЛРД РУБЛЕЙ..... 37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИОЛЕТТА ВДОВЯК; 2019.06.20; В ЗАБАЙКАЛЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА 38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2019.06.20; ОХРАНУ КРЫМСКОГО МОСТА ОБЕСПЕЧАТ ЧЕТЫРЕ АНТИДИВЕРСИОННЫХ КАТЕРА..... 39
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ЗАРАБОТАЮТ ДО ДЕКАБРЯ 40
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.21; КОАП ПОЗВАЛИ В ДОРОГУ; В МВД ВЫДВИГАЮТ ИДЕИ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОДЕКСА 41
КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.06.21; АВТОБУСЫ СБИЛИСЬ С «АТЛАСА»; У СЕРВИСА И ПАРТНЕРОВ «ЯНДЕКСА» НАШЛИ НАРУШЕНИЯ 42
ТАСС; 2019.06.20; "ЯНДЕКС" НАЧАЛ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ..... 43
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СМЕТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА М-11..... 44

RNS; 2019.06.20; ОПЕРАТОР «ГЛОНАСС» ОТРЕАГИРОВАЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ О МОНОПОЛИИ В ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД 44
RNS; 2019.06.20; ТЕЛЕКОМ-КОМПАНИИ РАСКРИТИКОВАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ЕДИНОМ ОПЕРАТОРЕ ДОРОЖНЫХ КАМЕР 45
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 20.06.2019 11:01; ФИКСАЦИЯ ПДД 46
RNS; 2019.06.20; «АВТОДОР» ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ШТРАФЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ БЕЗ ШЛАГБАУМОВ....47
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВЗИМАТЬ ШТРАФЫ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ 47
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ШТРАФОВ ЗА НЕУПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ....47
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЮРИСТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВЗИМАТЬ ШТРАФЫ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ 48
RNS; 2019.06.20; «ДОЧКА» «РОСТЕХА» И «ГЛОНАССА» МОЖЕТ СТАТЬ ЕДИНСТВЕННЫМ ВИДЕОФИКСАТОРОМ НАРУШЕНИЙ ПДД 48
ТАСС; 2019.06.20; "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" ПОСТАВИТ К 2021 ГОДУ 70 ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНУ ПЕТЕРБУРГА....49
ТАСС; 2019.06.20; БОЛЕЕ 57 КМ ВЕЛОДОРОЖЕК ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ К 2021 ГОДУ 50
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.20; ОКОЛО 80 ТЫС. ПАССАЖИРОВ МЕТРО И НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ ОШТРАФОВАЛИ ЗА РАЗЛИЧНЫЕ НАРУШЕНИЯ С МАЯ....51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА МАКЕЕВА; 2019.06.20; ПОЙМАН НА ХОДУ51
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.06.21; ЖЕЛЕЗНЫЕ АРГУМЕНТЫ ПРОТИВ НОВЫХ ТАРИФОВ 51
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.21; ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ НАЛОГОВ; ОНИ НЕ БУДУТ ПЛАТИТЬ НДС И НАЛОГ НА НЕДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО....53
ТАСС; 2019.06.20; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ВЫСОКОСКОРОСТНЫМ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ 54
ТАСС; 2019.06.20; LOGBOX ТЕСТИРУЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ПО МАРШРУТУ ВОРСИНО - СТУПИНО 55
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; FESCO ОСЕНЬЮ ПРЕДСТАВИТ 3-ЛЕТНИЙ БИЗНЕС-ПЛАН, ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ - НА РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК .55
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; FESCO ПРИОСТАНОВИЛА ЗАКУПКУ 1 ТЫС. ПЛАТФОРМ, ЖДЕТ СНИЖЕНИЯ ЦЕНЫ....56
ТАСС; 2019.06.20; МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И НАРЬЯН-МАРОМ ОТКРЫЛАСЬ МОРСКАЯ НАВИГАЦИЯ....56
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.21; КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ ДАЛ НОВУЮ ТЕЧЬ; ДАТА ОТКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ БОЛЬШЕ НЕИЗВЕСТНА 57
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; "ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО" ПЕРЕВЕЗЕТ ГСМ ДЛЯ "ТАЙМЫРСКОЙ ТОПЛИВНОЙ КОМПАНИИ" ЗА 550 МЛН РУБ. 58
РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В РОССИИ БУДЕТ РАСТИ ПОТРЕБНОСТЬ В РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТАХ, ЗАЯВИЛИ ЭКСПЕРТЫ 58
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; МАРИЙ ЭЛ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ, ПОЛЕТЫ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ "РУСЛАЙН" 59
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМУР АЛИЕВ; 2019.06.20; ДАГЕСТАНСКИЙ САМОЛЕТ МАИ-411 МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ АЭРОТАКСИ 60
ИА СЕВЕР ПРЕСС; 2019.06.20; ЯМАЛ ПОПРОСИЛ О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ В САЛЕХАРДЕ И НАДЫМЕ 60
ПРАЙМ; 2019.06.20; САРАТОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИХОД "ПОБЕДЫ" В НОВЫЙ АЭРОПОРТ "ГАГАРИН"....61

ТАСС; 2019.06.20; ТАТАРСТАН ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАРЕЙСА МЕЖДУ КАЗАНЬЮ И ОДНИМ ИЗ РЕГИОНОВ КИТАЯ.....62
ГАЗЕТА.РУ; 2019.06.20; НОВЕЙШИЕ МУЛЬТИМЕДИА-СИСТЕМЫ БУДУТ ДОСТУПНЫ ВЫЛЕТАЮЩИМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА ПАССАЖИРАМ "РОССИИ".....62
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; "АЭРОФЛОТ" ПОТРАТИТ ДО 17 МЛН РУБ. НА РЕКЛАМНЫЕ ВИДЕОРОЛИКИ СО ЗНАМЕНИТОСТЯМИ.....63
ТАСС; 2019.06.20; ФАС УСТАНОВИЛА НАРУШЕНИЯ В ДЕЙСТВИЯХ СОТРУДНИКОВ "АЭРОФЛОТА" НА КОЛЫМЕ.....63
ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С ФК "ОТКРЫТИЕ" В ПОЛЬЗУ "ТРАНСАЭРО" 12,5 МЛН РУБ. ДОЛГА ПО КАРТОЧНОЙ ПРОГРАММЕ64

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.06.20; АЛТАЙ ПРОСИТ У МИНТРАНСА РОССИИ 4,2 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОГИ ДО КАЗАХСТАНА

Врио главы Республики Алтай Олег Хорохордин обратился к **министру транспорта России Евгению Дитриху** с просьбой содействовать в выделении субсидии в размере 4,2 млрд рублей на строительство дороги от села Карагай до границы с Казахстаном. Как говорится в четверг в сообщении пресс-службы регионального правительства, появление трассы будет способствовать росту объемов экспорта продукции.

"Олег Хорохордин <…> в ходе встречи с **министром транспорта России Евгением Дитрихом** отметил, что необходимо построить отрезок дороги в 25 км от села Карагай до границы с Казахстаном <…> и обратился к главе **Минтранс**а с просьбой оказать содействие в выделении субсидии в размере 4,2 млрд рублей, а также рассмотреть возможность дальнейшей передачи трассы в федеральную собственность", - сказали в пресс-службе.

Сейчас от села Карагай до границы с Казахстаном дороги нет. Ее появление обеспечит выход на районы горнодобывающей и металлургической промышленности Восточного Казахстана, а также на крупный транспортный узел, где сходится несколько европейских маршрутов. В пресс-службе правительства Республики Алтай ТАСС уточнили, что проектно-сметная документация на строительство дороги уже готова.

"Немаловажно, что при обеспечении транспортного сообщения с Казахстаном прогнозируется увеличение объемов экспорта сельхозпродукции, продукции пищевой и деревообрабатывающей промышленности из Республики Алтай в Восточно-Казахстанскую область, а также увеличение туристического потока из Казахстана в Республику Алтай", - цитирует пресс-служба Хорохордина.

https://tass.ru/sibir-news/6570411

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.21; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ; ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО КОМПЕНСИРОВАТЬ НЕФТЯНИКАМ ПОСТАВКИ АВИАКЕРОСИНА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

Авиакеросин может стоить дешевле, если правительство будет частично компенсировать нефтяным компаниям разницу между экспортными и внутренними ценами на авиатопливо, следует из заявлений президента России Владимира Путина. 30% цены авиабилета «Аэрофлота» – затраты на топливо, констатировал президент, в прошлом году эта составляющая цены авиабилетов выросла на треть, потому они и подорожали – на 9,5%.

Цены на внутренние рейсы в прошлом году действительно выросли на 8,9%, сообщал агрегатор Aviasales. Другой агрегатор, OneTwoTrip, считает, что билеты подорожали за минувший год на 5%, «Туту.ру» – на 7,2%. «Такого роста цен на авиабилеты у нас не было никогда. Обычно на 2,5% росла стоимость перелетов», – сетовал президент.

Рост цены авиакеросина на внутреннем рынке Путин объяснил началом налогового маневра в России, при котором снижаются экспортные пошлины на нефть (а также нефтепродукты) и растет налог на добычу полезных ископаемых. По словам президента, обратного акциза на нефть оказалось недостаточно, чтобы сдержать рост стоимости топлив, и поэтому правительство придумало еще один механизм компенсации за поставку топлив на внутренний рынок. «В эти меры стабилизации на внутреннем рынке не включили авиационный бензин. Это явное упущение, и оно должно быть исправлено», – заключил президент.

Представитель Минэнерго отказался от комментариев, а представитель Минфина ответил, что министерство будет прорабатывать вопрос, но когда и как конкретно будет устроен механизм компенсации для авиакеросина и битума, не сказал. Этот вопрос правительство уже рассматривало в конце 2018 г., но в итоге отказалось выплачивать эту компенсацию.

Сейчас нефтяники получат только компенсацию за продажу в России бензина и дизтоплива. С 2019 г. бюджет возмещает им 60% от разницы между экспортными ценами

и фиксированной внутренней – 56 000 руб. за 1 т бензина и 50 000 руб. для дизельного топлива. С 1 июля заработает новая формула компенсации потерь, она увеличит выплаты из бюджета, рассказывал «Ведомостям» директор департамента налоговой и таможенной политики Минфина Алексей Сазанов. Бюджету во втором полугодии 2019 г. это обойдется дополнительно в 25–30 млрд руб. Чтобы компенсировать эти потери, чиновники договорились с 1 сентября повысить НДПИ на 75 руб. Насколько вырастет НДПИ при включении компенсации для авиакеросина, представитель Минфина не говорит.

По данным Минэнерго, в России производится 12,7 млн т авиакеросина (данные за 2018 г.), из них потребляется 10,8 млн, остальное экспортируется. Стоимость топлива, как правило, сильно зависит от региона, где заправляется самолет. Так, в Сабетте стоимость 1 т керосина превышает 69 900 руб., а в среднем по России была 53 500 руб. за 1 т в апреле, пишет **Росавиаци**я. Большинство авиакомпаний предпочитают заключать с нефтяниками долгосрочные договоры с формулой цены, говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

«Новая система налогообложения в нефтянке отличается непредсказуемостью», – считает старший директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. Речь идет о том, чтобы перенести риск колебания цен топлива с авиакомпаний и конечных потребителей на государство (т. е. в теории – на тех же потребителей), в парадигме рыночной экономики идея довольно спорная, говорит Маринченко.

Представители авиакомпаний не ответили на вопросы «Ведомостей».

https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/20/804671-putin-predlozhil-kerosinovii-sposob

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.21; ДЕЛО ПАХНЕТ ПРЕЗИДЕНТОМ; ВЛАДИМИР ПУТИН РЕШИЛ СУБСИДИРОВАТЬ КЕРОСИН

Спустя год после резкого роста цен на авиакеросин **Владимир Путин** потребовал от правительства разработать механизмы компенсации, как это уже было сделано по бензину и дизельному топливу. Также президент поручил снизить цены и на битум. Оба решения стали полной неожиданностью для Белого дома, которому теперь предстоит, по оценке экспертов и “Ъ”, найти в бюджете около 50 млрд руб. в год компенсаций по авиакеросину и 7–8 млрд руб. по битуму. Источником средств может стать ФНБ. Меры призваны поддержать дорожное строительство и авиарынок, финансовая ситуация на котором приближается к критической.

Президент РФ Владимир Путин потребовал включить авиакеросин и битум в механизм сдерживания цен на внутреннем рынке, который уже разработан для бензина и дизельного топлива. Речь идет о демпфирующей компоненте обратного акциза на нефть для НПЗ. По мнению **Владимира Путина**, цены на керосин и битум растут из-за влияния налогового маневра в нефтяной отрасли. «Цена в прошлом году скакнула на авиатопливо, соответственно, на 30% с лишним, а на билеты на самолеты — на 9,5%»,— отметил президент, выступая на «Прямой линии».

Виталий Савельев, гендиректор ПАО «Аэрофлот», 13 февраля в интервью «России 24»Виталий Савельев, гендиректор ПАО «Аэрофлот», 13 февраля в интервью «России 24»
По идее мы должны бы были это сделать (поднять цены на билеты), но реально у нас нет такой возможности — пассажир не покупает

Заявление **Владимира Путина** стало неожиданностью для авиаперевозчиков и нефтекомпаний, хотя рост стоимости топлива уже год является одной из главных тем обсуждения в контексте финансового состояния авиакомпаний. Так, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) неоднократно отправляла обращения в адрес **Владимира Путина** с просьбой поддержать авиакомпании, но решений принято не было. В частности, ассоциация предлагала поднять для авиакомпаний налоговый вычет из акциза на топливо, повысив коэффициент с нынешнего 2,08 до 3,5, расходы бюджета оценивались в 24 млрд руб. Это станет наиболее действенной мерой, заявил “Ъ” 20 июня президент «Utair — пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

По словам источника “Ъ” в отрасли, механизм сдерживания цен на авиакеросин после выступления президента непонятен, «пока обсуждать нечего». Источник в **Росавиации** добавил, что демпфер пока не обсуждался в ведомстве. В свою очередь, **Минтранс** предлагал правительству выделить 22,5 млрд руб. из бюджета для покрытия убытков авиакомпаний от роста цен на керосин. В **Минтрансе** заявили “Ъ”, что предложение до сих пор рассматривается в правительстве.

По данным “Ъ”, тема высоких цен на керосин последний раз перед «Прямой линией» поднималась на совещании у вице-премьера Дмитрия Козака на этой неделе, хотя цены с максимума ноября прошлого года успели снизиться на 20% (на СПбМТСБ он стоит 45 тыс. руб. за тонну). По словам представителя господина Козака, формула демпфера будет доработана с учетом возможности предоставления поддержки производителям авиатоплива. В нефтекомпаниях отказались от комментариев. РФ производит около 12,7 млн тонн авиакеросина, российские авиакомпании потребляют чуть менее 10 млн тонн.

Цены на битум (производство около 6 млн тонн в год) в связи с завершением налогового маневра действительно растут: в мае, по данным Росстата, дорожные битумы подорожали на 4,5%. При этом в Минэнерго в прошлом году не ожидали сильного роста цен, хотя такой рост изначально предполагался в ходе налогового маневра. Один из собеседников “Ъ” в правительстве говорил, что это не проблема, поскольку потребитель битума в основном государство, и на дорожное строительство выделяются триллионы рублей. Теперь логика становится обратной — для удешевления битума предлагается выделить средства бюджета, ранее дополнительно полученные от налогового маневра. Единой цены на битум нет, в Центральной России он сейчас стоит 12–14 тыс. руб. за тонну при отгрузке с НПЗ. Соответственно, субсидирование 10% от цены может обойтись бюджету в 7–8 млрд руб. в год.

Вопрос в том, кому именно будут выделены эти средства — нефтяным компаниям, чтобы они снизили цены (как в нынешнем демпфере), или же напрямую потребителям топлива. По словам одного из собеседников “Ъ”, более вероятно второе — авиакомпаниям, скорее всего, увеличат вычет акциза (в русле предложений АЭВТ). Но при этом будет предложена формула изменения размера этого вычета в зависимости от цены нефти и курса рубля. В таком случае источником средств будет ФНБ, а не, например, повышение НДПИ для нефтекомпаний, на чем Минфин мог настаивать, если бы компенсации были направлены им, а не потребителям. В Минфине сказали “Ъ”, что вопрос, поднятый президентом, прорабатывается.

По словам главы ИГ «Петромаркет» Ивана Хомутова, завершение налогового маневра оказало влияние на цены на керосин, но незначительное. Цены на керосин в стране зависят от величины экспортной альтернативы НПЗ — чем выше экспортная альтернатива, тем выше цена на внутреннем рынке, отмечает он. По его расчетам, чтобы не допустить того роста цен на керосин, который наблюдается в текущем году, потребовалось бы ввести «демпфер» в размере около 5 тыс. руб. на тонну, что эквивалентно 50 млрд руб. расходов бюджета в год.

https://www.kommersant.ru/doc/4006196

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ФАДЕЕВА АЛИНА, ТРУНИНА АННА; 2019.06.20; АВИАКЕРОСИН ВОЛЬЕТСЯ В СОГЛАШЕНИЕ С НЕФТЯНИКАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПООБЕЩАЛО ДОРАБОТАТЬ ВОПРОС О КОМПЕНСАЦИЯХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ТОПЛИВА

В соглашение с нефтяниками о стабилизации цен, которое было заключено в прошлом году, надо включить авиатопливо, чтобы сгладить эффект от роста цен, сказал президент. **Минтранс** предлагал направить на компенсации 22,5 млрд руб.

Как Путин вступился за авиакомпании

В соглашения о стабилизации цен на нефтепродукты с нефтяниками, предполагающие демпфирующую надбавку (компенсации нефтяным компаниям за сдерживание цен на бензин и дизтопливо), необходимо включить авиакеросин и битум. Об этом президент Владимир Путин заявил во время своей 17-й прямой линии.

"Проблема в том, что в эти меры стабилизации на внутреннем рынке не включили авиационный бензин (авиакеросин. - РБК). "..."; Цена на авиационное топливо в прошлом году скакнула на 30%, на билет на самолет - на 9% с лишним. У нас никогда такого не было. У нас рост [цен на авиабилеты] в среднем составлял в год 2%, а здесь сразу почти 10%", - сказал он. Путин привел в пример "Аэрофлот", у которого 30% стоимости авиабилета - это как раз цена за керосин. "Я разговаривал по этому поводу с правительством, с теми, кто в правительстве за это отвечает, и хочу еще раз напомнить: это явное упущение, и оно должно быть немедленно исправлено. Это касается и авиационного топлива, и битума, потому что дороги надо строить", - добавил президент.

В пресс-службе **Минтранс**а сообщили РБК, что механизм демпфирования цены на авиатопливо позволит быть готовым к резким колебаниям на рынке в будущем. "Для этого необходимо распространить механизм обратного акциза на авиакеросин. А также на автомобильный битум, чтобы, как совершенно справедливо отметил президент, стоимость наших дорог не взлетела до небес", - сообщили в пресс-службе ведомства. Представитель **Минтранс**а напомнил, что в 2018 году министерство предложило разовую компенсацию перевозчикам в размере 22,5 млрд руб. из-за резкого скачка стоимости авиатоплива (на 50 млрд руб.). Однако на совещании в Белом доме 12 февраля 2019 года по руководством вице-премьеров Дмитрия Козака (курирует ТЭК) и **Максима Акимов**а (транспорт) решили отказаться от этой идеи.

"Подготовленные поправки в налоговое законодательство по корректировке демпфера будут оперативно доработаны с учетом возможности предоставления обратного акциза производителям авиационного керосина", - сообщил РБК представитель Козака. Представитель **Акимова** отказался от комментариев.

"Мы проработаем вопрос по поручению президента", - сказал представитель Минфина, отказавшись от деталей.

В конце мая гендиректор S7 Владимир Объедков сообщил, что за последние десять лет объем пассажирских перевозок вырос в три раза, но тарифы остались прежними. Тогда он отметил, что убытки авиакомпаний за 2018 год стали рекордными и перевозчикам необходимо усиление государственной поддержки, чтобы не повышать цены на билеты. В феврале гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев говорил, что, несмотря на рост расходов на топливо, компания не будет поднимать стоимость билетов из-за невысокой платежеспособности пассажиров. Но 4 марта перевозчик повысил топливный сбор, а 22 марта отменил самый дешевый вариант билетов с багажом, одновременно введя безбагажные тарифы.

В первом квартале 2019 года совокупный убыток российских авиакомпаний составил 45,3 млрд руб. и стал рекордным (за весь 2018 год убыток составил около 50 млрд руб.). Среди основных затрат перевозчиков в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) называли авиатопливо, лизинг и обслуживание в аэропортах.

Заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров рассказал РБК, что компенсации для производителей керосина, которые имел в виду Путин, позволят стабилизировать финансово-экономическое состояние авиакомпаний. "Это поможет снизить темпы роста убытков перевозчиков, несколько стабилизирует ситуацию. Эти меры перевозчики смогут заложить и в тарифную политику. Возможно, на некоторых направлениях получится даже снизить цены на билеты", - говорит он. Шокуров добавил, что для полного оздоровления отрасли важен комплекс мер, в том числе выплата единовременной компенсации и увеличение возмещения акциза на топливо.

Как правительство сдерживало цены на бензин

В прошлом году после резкого скачка цен на бензин и дизель правительство решило заморозить цены на топливо на внутреннем рынке. Осенью чиновники договорились с нефтяниками, что те будут сдерживать цены на топливо до июля 2019 года, подняв их в начале года лишь на 1,7% из-за повышения НДС, а затем не выше прогнозируемого уровня инфляции. За сдерживание цен предусмотрены компенсации - так называемый демпфирующий акциз. Нефтяники стали получать его с 2019 года: государство компенсирует им 50-60% потенциально недополученной прибыли при поставках на внутренний рынок.

Источники субсидии -деньги, которые согласно бюджетному правилу государство направляет в ФНБ, а также рост НДПИ на нефть. Если внутренний рынок снова станет выгодным, нефтяники начнут делиться прибылью с бюджетом. Минфин предварительно оценивал компенсацию для компаний в 300 млрд руб. в 2019 году, в том числе 90 млрд - за счет роста налога на добавленную стоимость для нефтяников. Но в первом квартале демпфер сработал неправильно: вместо субсидий нефтяникам пришлось самим доплатить в бюджет. В итоге правительство и нефтяники после нескольких месяцев тяжелых переговоров договорились изменить формулу демпфера и по факту увеличить субсидию во второй половине 2019 года, но частично за счет роста налога на добычу полезных ископаемых и введения акцизов на все жидкие нефтепродукты. Дополнительная субсидия может превысить 200 млрд руб. в год, говорил РБК главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов.

Авиаперевозчики получают обратный акциз с 2015 года, он был придуман в рамках завершения налогового маневра, когда снижались экспортные пошлины на светлые нефтепродукты и, соответственно, должна была вырасти их цена на внутреннем рынке (цена формируется по принципу нетбэка: экспортная цена минус пошлина и транспортные расходы), напоминает директор Московского нефтегазового центра EY Денис Борисов. Если авиакеросин попадет в "систему демпфера", субсидию будут получать уже нефтяные компании, которые, как предполагается, будут устанавливать цены на авиакеросин в комфортном для государства диапазоне.

Постепенное завершение налогового маневра (обнуление экспортных пошлин и рост НДПИ) к 2024 году создаст предпосылки для роста цен на битум на 6,4 тыс. руб. за тонну при текущих 16-17 тыс. руб. с НДС, оценивает Борисов. По его словам, необходимая компенсация для заводов составит около 15 млрд руб. в 2020 году.

Заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борис Шокуров рассказал РБК, что компенсации для производителей керосина, которые имел в виду Владимир Путин, позволят стабилизировать финансово-экономическое состояние авиакомпаний

Р45,3 млрд составил совокупный убыток российских авиакомпаний в первом квартале 2019 года

В конце мая гендиректор 87 Владимир Объедков сообщил, что за последние десять лет объем пассажирских перевозок вырос в три раза, но тарифы остались прежними.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВКЛЮЧИТЬ АВИАКЕРОСИН В СИСТЕМУ РАСЧЕТОВ ОБРАТНОГО АКЦИЗА НА НЕФТЬ С ДЕМПФЕРОМ

Президент России Владимир Путин поручил правительству учитывать при расчете обратного акциза на нефть с демпфирующей компонентой не только производство бензина и дизельного топлива, но и авиакеросина, и битума.

Он озвучил это поручение во время "прямой линии", отвечая на вопрос граждан о росте цены на авиаперевозки в России.

"В эти меры (обратный акциз на нефть с демпфером - ИФ) не включили авиационный керосин. Моторное топливо включили, все бензины и дизельку, а авиационный керосин - нет, и это проблема. Цена в прошлом году скакнула на авиатопливо, соответственно, на 30% с лишним, а на билеты на самолеты - на 9,5%. У нас никогда такого не было. У нас рост обычно составлял где-то в год 2%, а здесь сразу почти 10%. В цене билета авиационного, скажем, для "Аэрофлота" (MOEX: AFLT), 30% - это цена авиационного топлива", - сказал **президент**.

"Я разговаривал по этому поводу с правительством, с теми, кто в правительстве за это отвечает, и хочу еще раз напомнить - это явное упущение, и оно должно быть немедленно исправлено. Это касается авиационного топлива, это касается и битумов, потому что дороги надо строить, и если мы этого не сделаем, то у нас дороги улетят по цене до небес, как самолеты летают, и мы не выполним тех планов дорожного строительства, которые перед собой ставим", - отметил **Путин**.

Обратный акциз на нефть с демпфирующей компонентой предполагает налоговый вычет по акцизу на нефть в зависимости от объемов производства бензина, дизельного топлива и

сырья для нефтехимии, а также от региона нахождения НПЗ за счет присутствия в формуле расчета обратного акциза логистического коэффициента.
По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него возросли более чем на 40%, заявляли в ассоциации.
Минтранс РФ предлагал выделить перевозчикам около 23 млрд руб. субсидий, которые покрыли бы примерно половину их допрасходов на топливо. Параллельно АЭВТ предлагала увеличить для авиакомпаний сумму налогового вычета из акциза на керосин - с помощью повышения коэффициента с нынешних 2,08 до 3,5. Для обсуждения мер поддержки отрасли была создана рабочая группа под патронажем **вице-премьеров Максима Акимова** и Дмитрия Козака. Однако ни по компенсациям, ни по акцизу решений принято не было.
"**Минтранс** еще в прошлом году вышел с предложением о разовой компенсации авиакомпаниям в размере 22,5 млрд руб. в связи с резким скачком стоимости авиатоплива. Это предложение сейчас в правительстве", - заявили "Интерфаксу" в ведомстве.
"Кроме того, необходимо иметь механизм демпфирования цены на авиатопливо, чтобы быть готовым к резким колебаниям на рынке в будущем. Для этого необходимо распространить механизм обратного акциза на авиакеросин. А также на автомобильный битум, чтобы, как совершенно справедливо отметил президент РФ, стоимость наших дорог не взлетела до небес", - прокомментировали в **Минтранс**е.
На ту же тему:
https://ria.ru/20190620/1555745367.html
https://tass.ru/ekonomika/6572808
https://rns.online/transport/Putin-predlozhil-meru-dlya-stabilizatsii-tsen-na-aviakerosin-2019-06-20/
https://rg.ru/2019/06/20/putin-zaiavil-o-merah-protiv-podorozhaniia-aviabiletov.html

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВКЛЮЧИТ ПОПРАВКИ ОБ АВИАКЕРОСИНЕ В ПОДГОТОВЛЕННЫЙ ОБЩИЙ ПАКЕТ КОРРЕКТИРОВОК ДЕМПФЕРА

Правительство включит поправки об учете авиакеросина при расчете обратного акциза на нефть с демпфирующей компонентой в общий подготовленный пакет корректировок демпфера, заявил журналистам пресс-секретарь вице-премьера РФ Дмитрия Козака Илья Джус
"Подготовленные поправки в налоговое законодательство по корректировке демпфера будут оперативно доработаны с учетом возможности предоставления обратного акциза производителям авиационного керосина", - сказал он.
Ранее **президент России Владимир Путин** в ходе "Прямой речи" заявил, что поручил правительству учесть в системе обратного акциза на нефть с демпфером производство авиакеросина, чтобы снизить колебания его цен, и как следствие - стабилизировать рост цен на авиаперевозки.
Россия с 1 января 2019 года перешла на новую систему налогообложения нефтяной отрасли. Она предусматривает продолжение "налогового маневра" и введение понижающего коэффициента 0,833 к экспортной пошлине на нефть и пропорционального повышающего коэффициента 428 к НДПИ. Чтобы предотвратить рост внутренних цен на нефтепродукты или возникновение их дефицита, маневр предусматривает введение принципиально новой системы обратного акциза на нефть с демпфирующей надбавкой, которая позволит снизить влияние мировых цен на нефть на внутренний рынок топлива.
Обратный акциз на нефть с демпфирующей компонентой предполагает налоговый вычет по акцизу на нефть в зависимости от объемов производства бензина, дизельного топлива и сырья для нефтехимии, а также от региона нахождения НПЗ за счет присутствия в формуле расчета обратного акциза логистического коэффициента. Кроме того, НПЗ могут получить дополнительные вычеты за счет действия в обратном акцизе демпфирующей надбавки. Она рассчитывается как разница цен экспортной альтернативы и цен на

внутреннем рынке. При этом цена экспортной альтернативы рассчитывается по формуле в зависимости от цен на бензин и дизельное топливо на роттердамском рынке, затрат на транспортировку, размера экспортной пошлины и акциза на нефтепродукты, курса рубля и налога на добавленную стоимость. А внутренняя цена на бензин и дизельное топливо устанавливается нормативно. Главным условием демпфера является не повышение на 10% цен на топливо от уровней, установленных государством.
На ту же тему:
https://tass.ru/ekonomika/6573461

ТАСС; 2019.06.20; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПУТИНА РАСПРОСТРАНИТЬ ОБРАТНЫЙ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН

Минтранс РФ поддержал предложение **президента РФ Владимира Путина**, озвученное в ходе прямой линии, включить авиакеросин и битум в соглашение с нефтяниками о стабилизации топливных цен. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Минтранс**а.
"Необходимо иметь механизм демпфирования цены на авиатопливо, чтобы быть готовым к резким колебаниям на рынке в будущем. Для этого необходимо распространить механизм обратного акциза на авиакеросин, а также на автомобильный битум, чтобы, как совершенно справедливо отметил президент РФ, стоимость наших дорог не взлетела до небес", - заявили в министерстве.
В министерстве транспорта также отметили, что еще в прошлом году предложили ввести разовую компенсации авиакомпаниям в размере 22,5 млрд рублей в связи с резким скачком стоимости авиатоплива. "Это предложение сейчас в правительстве", - отметили в пресс-службе.
https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/571131
На ту же тему:
https://rns.online/transport/Mintrans-podderzhal-initsiativu-Putina-po-stabilizatsii-tsen-na-aviakerosin-2019-06-20/

ТАСС; 2019.06.20; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ БУДУТ ОРГАНИЗОВАНЫ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Власти Республики Алтай планируют организовать внутрирегиональные авиаперевозки, которые повысят туристическую привлекательность региона и позволят жителям отдаленных территорий быстрее добираться до Горно-Алтайска. Об этом сообщил в четверг ТАСС врио главы республики Олег Хорохордин.
В четверг во время **прямой линии с Владимиром Путиным** работники аэропорта Горно-Алтайска рассказали президенту о росте пассажиропотока, повышении интереса у туристов к Республике Алтай и появлении новых межрегиональных авиарейсов. Однако они отметили, что цены на билеты при этом остаются высокими.
"Мы всерьез задумываемся о запуске рейсов внутри республики, в частности в райцентры Усть-Кокса и Кош-Агач. Там есть взлетно-посадочные полосы, которые, конечно, требуют реконструкции, но это серьезная база для развития. Рейсы в эти села позволят не только повысить туристическую привлекательность отдаленных районов, но и позволят их жителям добираться [до регионального центра] вместо автомобильных пяти-девяти часов за полчаса или час на самолете", - сказал Хорохордин.
Он также сообщил, что 16 июля авиакомпания "Победа" начнет выполнять рейсы из Горно-Алтайска в Москву и станет вторым авиаперевозчиком на этом направлении. "Победа" составит конкуренцию S7, что в перспективе позволит снизить цены на авиабилеты.
https://tass.ru/sibir-news/6573323

ТАСС; 2019.06.20; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ СДЕРЖИВАЮТ ПРОБЛЕМЫ С КАДРАМИ И НЕХВАТКА СРЕДСТВ

Нехватка опытных пилотов и неразвитость системы их подготовки тормозят развитие малой авиации в регионах России. Это обусловлено недостатком учебных центров и возможностей для тренировки летчиков, считают опрошенные ТАСС эксперты.

Вопрос развития малой региональной авиации поднимался на прямой линии с **президентом РФ Владимиром Путиным**. Особо отмечали развитие авиации в регионах Сибири, в частности в аэропорту Республики Алтай.

"Была разрушена вся цепочка подготовки пилотов. В советские времена шел постепенный процесс подготовки в ДОСААФе. И когда человек садился на большой самолет, это был уже большой профессионал. А сейчас для того, чтобы были пилоты летали, необходима авиация общего назначения, то есть малая авиация", - сказал профессор кафедры самолето- и вертолетостроения факультета летательных аппаратов Новосибирского государственного технического университета Илья Зверков.

Его мнение разделят и первый вице-президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации России, член комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС Сергей Минигулов. Он отмечает, что требования **Росавиации** к учебным центрам выдерживают лишь немногие организации. "У нас работают только 10 авиационных частных учебных центров. 10 на всю страну, на 146 млн человек. В Чехии с населением около 10 млн человек действуют 40 авиационных центров", - отметил он.

Еще одной проблемой, считают эксперты, является нерентабельность, связанная с низким уровнем доходов населения. "Если будут доходы населения большие, тогда можно будет условно из Коченево, Северного (райцентры Новосибирской области - прим. ТАСС) прилететь в Новосибирск, потому что у людей появятся деньги, чтобы купить билет. А если сегодня билет на самолет будет стоить дороже, чем билет на автобус, то, конечно же, люди выберут автобус", - добавил научный руководитель Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С. А. Чаплыгина (СибНИА), доктор технических наук Алексей Серьезнов.

Перспективы и разработки

Серьезнов уточнил, что в СибНИА идет разработка скоростного 19-местного самолета и грузового беспилотника. Также специалисты института спроектировали самолет "Байкал", который он называет наиболее перспективным для развития малой авиации.

"Как в свое время самолет Ан-2 сыграл свою роль в развитии малой авиации, перемещениях между селами, поселками, точно такую же роль может сыграть наш самолет "Байкал" - только на современном уровне, с лучшим качеством для пассажира, безопасностью и надежностью", - отметил Серьезнов. Для развития отрасли, считает эксперт, необходимо также субсидирование.

При этом в самолете "Байкал" установлен двигатель иностранного производства. Как отмечает Зверков, на развитии малой авиации негативно сказывается отсутствие разработок двигателей малой тяги до 1 тонны. "Необходимо создавать и внедрять новые разработки. Разработки, конечно, ведутся, но они ведутся уже много лет, а летать нужно сейчас", - сказал он, добавив, что для этого также требуется дополнительное финансирование.

https://tass.ru/ekonomika/6574172

ТАСС; 2019.06.20; ПРОЕКТ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ВОШЕЛ В НАЦПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Строительство моста через реку Лена в Якутии вошло в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока, утвердить которую планируют в сентябре. Об этом в четверг сообщила пресс-служба правительства республики со ссылкой на главу региона Айсена Николаева.

Возможность возведения такого сооружения обсуждалась в четверг в эфире **"Прямой линии с Владимиром Путиным".** По мнению президента, проект необходим для развития региона. Сейчас в Якутии нет ни одного моста через Лену, по всему течению реки имеется лишь Осетровский мост в Иркутской области.

"Правительством республики разработаны предварительные транспортные и экономические модели, определен вариант прохождения трассы. Произведены расчеты транспортной, промышленной, социальной, экономической эффективности. Наряду с

другими планами развития магистральной инфраструктуры, Ленский мост включен в проект национальной программы развития Дальнего Востока", - процитировали Николаева в пресс-службе.
Замминистра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков ранее сообщал, что общая стоимость проектов, направленных на развитие магистральной инфраструктуры Дальнего Востока, составит 690 млрд рублей до 2025 года. По его словам, большая часть суммы будет направлена на строительство моста на Сахалин, моста через реку Лена в Якутии, а также на возведение Владивостокской кольцевой автомобильной дороги.
Строительство моста в Якутске оценивается в 70-80 млрд рублей, проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся три федеральных маршрута: железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также три региональные автодороги. Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза - до 6 млн тонн в год.
Программа развития Дальнего Востока должна быть утверждена в сентябре, ее проект предусматривает повышение качества жизни в макрорегионе до уровня выше среднероссийского. Программа, рассчитанная на период до 2025 года, разрабатывается по поручению **президента РФ Владимира Путина**. Проект национальной программы в конце мая был передан в правительство РФ, документ состоит из трех разделов: экономика, инфраструктура и социальный блок.
https://tass.ru/ekonomika/6573650
На ту же тему:
https://ria.ru/20190620/1555742496.html

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТСКЕ ДОЛЖНО РЕШИТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ - ПУТИН

Вопрос строительства моста через реку Лена в Якутске должно решить правительство РФ, заявил **президент РФ Владимир Путин** в ходе "прямой линии".
"Это вопрос, который должно решить правительство РФ вместе с Якутией. Это дорогой проект. Проблема всегда в том заключалась, что он не имеет дальше продолжения - этот мост, и эта дорога будущая. Потому что всегда мне транспортники говорят - это тупиковая точка, и из-за этого окупаемость не просматривается совершенно. Но, тем не менее, для того, чтобы город развивался, конечно, рано или поздно этот вопрос нужно будет решить - и как можно раньше", - отметил **Путин**.
При этом в декабре 2018 г. **Путин** уже призывал просчитать экономический эффект от проекта строительства моста через Лену, оценить его влияние на развитие региона.
"Это (строительство моста - ИФ) должно быть связано с развитием, вот это нужно точно посчитать. Стоимость этого моста - а мы говорим об этом уже давно, несколько лет - очень большая, это дорогой проект. Надо посмотреть - он упрется просто в город и все, или есть возможность развития региона в целом на другом берегу реки Лены, развитие экономики, инфраструктуры, выход на какие-то месторождения. Вот что надо решить - надо сопоставить расходы и конечный результат для экономики региона в целом. Вот если коллеги между собой на уровне **Минтранс**а, Минэкономики договорятся, то мы, конечно, этот проект реализуем", - отметил тогда президент.
При этом также в декабре сообщалось со ссылкой на региональное правительство, что потенциальные инвесторы строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска и глава Якутии Айсен Николаев обсудили проект в ходе заседания научно-технического совета **Росавтодор**а, подготовят доклад в правительство РФ. Готовность реализовать частную концессионную инициативу подтвердили PowerChina International Group Ltd. и группа "ВИС". "По итогам совета и обмена мнениями мы подготовим совместный протокол. Затем совместно с республикой подготовим доклад в правительство. Оно примет решение или дополнительно укажет нам на необходимость проработки, какими способом этот проект будет реализован", - приводились в сообщении слова заместителя руководителя **Росавтодор**а Дмитрия Прончатова. В доклад также войдет экспертное заключение **Росавтодор**а.

В свою очередь председатель совета директоров группы "ВИС" Игорь Снегуров говорил журналистам, что группа готова выступать в качестве частного партнера в проекте строительства автомобильного моста через Лену. "Мы готовы выступать концессионером, частным партнером. То есть мы готовы взять весь комплекс, начиная от разработки проекта, юридической его части, затем финансового закрытия - обеспечить его финансированием, в том числе и нашими средствами, и генподряд тоже", - указывал Снегуров.

В **Росавтодор**е тогда также заявили, что при ведомстве будет создана научно-экспертная рабочая группа по рассмотрению вариантов строительства моста. По итогам ее работы будет подготовлено экспертное заключение **Росавтодор**а для правительства РФ с рекомендацией по дальнейшей работе. При этом потенциальные участники проекта представили два варианта строительства объекта - концессионер из Китая рассматривает возможность строительства неразрезной стальной конструкции, российская компания выступает за вантовую. По мнению представителей PowerChina International Group Ltd, стальной неразрезной мост в сложных климатических условиях Якутии окажется более надежным при экстремально низких температурах. При этом представители ГК "ВИС" оспаривают это утверждение, опираясь как на российский опыт возведения подобных конструкций в тяжелых климатических условиях (Югорский мост в Сургуте, мост "Факел" в Салехарде), так и на зарубежную практику (мост "Свеча дровосека" в Рованиеми в Финляндии, Саамский мост на границе между Финляндией и Норвегией и др.).

При этом Николаев отмечал, что строительство моста даст мощный толчок для развития имеющегося производства и создания новых проектов. "Оно позволит соединить широтные транспортные магистрали. В частности, речь идет о Транссибирской и Байкало-Амурской - с одной стороны, и Северного морского пути - с другой, который призван стать перспективным международным транспортным коридором "Европа - Севморпуть - Тикси - Якутск - Благовещенск - Китай - АТР", - говорилось в сообщении **Росавтодор**а.

Строительство моста через Лену также объединит федеральные автомобильные дороги "Лена" и "Колыма" с автодорогой "Вилюй", благодаря чему Восточная Сибирь кратчайшим путем свяжется с портами Охотского моря. Кроме того, появится транспортный коридор от Иркутска до Магадана, "существенно снизятся затраты по завозу ресурсов для нужд республики".

"Возведение моста через реку Лена обеспечит транспортно-логистическую пространственную связанность на 18% территории РФ. В зону круглогодичного транспортного сообщения попадут 83% жителей самого большого региона страны", - указывал глава Якутии.

Как сообщалось, власти Якутии рассчитывают, что мост в районе Якутска через реку Лену будет введен не позднее 2024 года. Стоимость моста, по разным оценкам составляет от 60 до 100 млрд рублей.

О готовности участвовать в проекте ранее заявлял консорциум, созданный группой "ВИС" и China Railway Construction Corporation (CRCC). Консорциум основан в августе 2018 года для реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры Якутии. В рамках Восточного экономического форума-2018 группа "ВИС" и CRCC подписали с Якутией трехстороннее соглашение, которое стало одним из первых шагов к реализации достигнутых договоренностей. Участием в консорциуме для строительства моста также интересовались банк ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

Проект предполагает строительство моста, автодорожных подходов к нему и сопутствующих сооружений. Начальная точка строительства - примыкание к автодороге "Лена" (Невер-Якутск), конечная точка - примыкание к дороге "Умнас" (Якутск-Олекминск). Общая протяженность моста - 17,7 км, в том числе пересечение реки протяженностью 5,8 км и подъездные пути длиной 11,9 км.

ТАСС; 2019.06.20; ПУТИН ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ПО ВВОДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО КОНЦА ГОДА

Работы по строительству железнодорожной части Крымского поста выполняются в срок и должны быть завершены до конца года. Об этом в четверг заявил **президент России Владимир Путин** во время прямой линии.

"Работа идет по плану, и в этом году, в конце года, железнодорожная часть Крымского моста должна быть сдана", - сказал Путин.

Ранее сообщалось, что движение по железнодорожной части Крымского моста ориентировочно откроется 9-10 декабря, старт продажи билетов на поездки в Крым запланирован на октябрь, за 45 суток до открытия движения. К середине июня строители соединили рельсы первого из двух железнодорожных путей, проходящих по Крымскому мосту.

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/6573142

На ту же тему:

https://ria.ru/20190620/1555751378.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В БАЛАШИХЕ ПРОКОНТРОЛИРУЮТ РЕМОНТ ДОРОГИ, НА КОТОРУЮ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ПУТИНУ

Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области проконтролирует ремонт дороги в Балашихе после вопроса жителей **президенту России Владимиру Путину** в ходе прямой линии, сообщает пресс-служба ведомства.

Во время прямой линии с президентом прозвучал вопрос от жителей микрорайона Салтыковка подмосковной Балашихи о ремонте на улице Комсомольской, уточняется в сообщении.

"Администрация Балашихи включила улицу Комсомольская в план ремонта за счёт средств местного бюджета. Завершить ремонт дороги планируется к августу. Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области взяло на контроль ремонт данной дороги", - сообщил министр транспорта Подмосковья Алексей Гержик, слова которого приводит пресс-служба.

В ведомстве добавили, что всего в текущем году планируют отремонтировать около 50 дорог.

https://ria.ru/20190620/1555748663.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; РЖД ПОКАЗАЛИ ФОТО Ж/Д ПЕРЕХОД НА УРАЛЕ, НА КОТОРЫЙ ЖИТЕЛИ ЖАЛОВАЛИСЬ ПУТИНУ

РЖД показали фотографии действующего железнодорожного перехода на станции Тамерлан в селе Варна Челябинской области, жители которого жаловались **президенту РФ Владимиру Путину**.

Пресс-служба РЖД предоставила РИА Новости фотографии с существующим переходом. На них переход сфотографирован с разных ракурсов. Он, как видно на снимках, находится напротив вокзала и сделан добротно.

Ранее в пресс-службе РЖД РИА Новости сообщили, что для безопасного пересечения гражданами железнодорожных путей на станции Тамерлан в 2017 году оборудован пешеходный переход, расположенный напротив вокзала. Дополнительно на станции работают речевые информаторы, сообщающие о приближающемся поезде.

Там отмечали, что согласно существующим нормативным документам **Минтранс**а пешеходные переходы обустраиваются на новых и реконструируемых железнодорожных путях с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки и расчётной интенсивностью движения пешеходов через переход 600 человек в час. На станции Тамерлан интенсивность движения – порядка 60 поездов в сутки. Действующее законодательство, добавили в компании, относит строительство новых пешеходных переходов через

существующие железнодорожные линии к сфере ответственности субъектов РФ и муниципалитетов.
При этом в компании отмечали, что, учитывая высокую социальную значимость вопроса, ОАО "РЖД" готово встретиться с представителями области и муниципалитета и обсудить возможные варианты организации дополнительного пешеходного перехода на станции Тамерлан. Власти не могут самостоятельно возвести переход через пути на станции "Тамерлан" в селе Варна из-за принадлежности территории РЖД, заявляла ранее РИА Новости начальник отдела по связям с общественностью администрации Варненского района Диана Назарова.
https://ria.ru/20190620/1555728528.html

ТАСС; 2019.06.20; РЖД ГОТОВЫ ОБСУДИТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА НА Ж/Д СТАНЦИИ "ТАМЕРЛАН"

Компания "Российские железные дороги" (РЖД) готова обсудить с властями Челябинской области возможные варианты организации дополнительного пешеходного перехода на станции "Тамерлан", относительно которой на прямую линию с п**резидентом России Владимиром Путиным** поступило обращение о небезопасных условиях пересечения путей. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД).
Следователи СК РФ ранее возбудили первое уголовное дело по обращению на прямую линию с президентом в этом году, которая проходит 20 июня. Оно связано с обращением жителей села Варна Челябинской области о ненадлежащих условиях пересечения железнодорожных путей на расположенной в селе станции "Тамерлан".
"Учитывая высокую социальную значимость вопроса, ОАО "РЖД" готово встретиться с представителями области и муниципалитета и обсудить возможные варианты организации дополнительного пешеходного перехода на станции "Тамерлан", - сказали в пресс-службе.
В ЮУЖД отметили, что пешеходные переходы обустраиваются на новых и реконструируемых железнодорожных путях с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки, а на станции "Тамерлан" интенсивность движения составляет порядка 60 поездов в сутки. Кроме того, строительство пешеходных переходов - зона ответственности муниципалитетов.
В пресс-службе также указали, что для безопасного пересечения гражданами железнодорожных путей на станции "Тамерлан" в 2017 году уже был оборудован пешеходный переход, расположенный напротив вокзала. Дополнительно на станции работают речевые информаторы, сообщающие о приближающемся поезде.
Комментарий муниципалитета ТАСС получить не удалось.
https://tass.ru/ural-news/6571171

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В РЖД ОТВЕТИЛИ НА ПРОСЬБУ УРАЛЬЦЕВ К ПУТИНУ ПОСТРОИТЬ ПЕРЕХОД ПУТЕЙ

Станция Тамерлан, жители которой пожаловались **президенту РФ Владимиру Путину**, имеет оборудованный пешеходный переход напротив вокзала, но, учитывая высокую социальную значимость вопроса, РЖД готовы встретиться с представителями области и муниципалитета для обсуждения возможных вариантов организации дополнительного пешеходного перехода, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.
"Для безопасного пересечения гражданами железнодорожных путей на станции Тамерлан в 2017 году оборудован пешеходный переход, расположенный напротив вокзала. Дополнительно на станции работают речевые информаторы, сообщающие о приближающемся поезде", - сообщили в пресс-службе РЖД в четверг.
Там отметили, что согласно существующим нормативным документам **Минтранс**а, пешеходные переходы обустраиваются на новых и реконструируемых железнодорожных путях с интенсивностью движения более 200 поездов в сутки и расчетной интенсивностью движения пешеходов через переход 600 человек в час. "На станции Тамерлан интенсивность движения – порядка 60 поездов в сутки", - сообщили в РЖД.

Действующее законодательство, добавили в компании, относит строительство новых пешеходных переходов через существующие железнодорожные линии к сфере ответственности субъектов РФ и муниципалитетов.
"Учитывая высокую социальную значимость вопроса, ОАО "РЖД" готово встретиться с представителями области и муниципалитета и обсудить возможные варианты организации дополнительного пешеходного перехода на станции Тамерлан", - добавили в пресс-службе.
https://ria.ru/20190620/1555727906.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ПРОКУРАТУРА ЧЕРЕЗ СУД ПОТРЕБОВАЛА ПОСТРОИТЬ Ж/Д ПЕРЕХОД В УРАЛЬСКОМ СЕЛЕ

Прокуратура направила в суд иск к РЖД и администрации Варненского района Челябинской области с требованием оборудовать переход через железнодорожные пути на станции Тамерлан в селе Варна, на отсутствие которого местные жители пожаловались **президенту РФ Владимиру Путину**, сообщает в четверг Уральская транспортная прокуратура.
https://ria.ru/20190620/1555727414.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; НА УРАЛЕ ВЛАСТИ ОТВЕТИЛИ НА ПРОСЬБУ ЖИТЕЛЕЙ К ПУТИНУ ПОСТРОИТЬ Ж/Д ПЕРЕХОД

Власти не могут самостоятельно возвести переход через железнодорожные пути на станции "Тамерлан" в селе Варна Челябинской области из-за принадлежности территории РЖД, заявила РИА Новости начальник отдела по связям с общественностью администрации Варненского района Диана Назарова.
Ранее жители села направили на прямую линию с президентом видеообращение, в котором рассказали, что Варна разделена на две части железной дорогой, не оборудованной переходом, из-за чего им приходится перебираться на другую сторону села под поездами. По заявлению граждан Уральским следственным управлением на транспорте СК РФ возбуждено уголовное дело об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности. РИА Новости пока не располагает комментарием РЖД относительно данной ситуации.
"Мы давно хотим, чтобы нам его (переход) построили, но власти не могут его выстроить, так как это земля железной дороги. В этом и вся проблема. РЖД говорит, что у них нет возможности, потому что поток людей не соответствует нормативам, чтобы построить этот переход. То есть они говорят, что они не могут, а мы не можем, потому что земля не наша", – сказала собеседница агентства.
Она отметила, что если власти решат строить переход на территории РЖД, они могут быть привлечены к ответственности за нецелевое расходование бюджетных средств.
https://ria.ru/20190620/1555722289.html

ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, ЛИЗА МИЛЛЕР; 2019.06.21; КОТИРОВКИ «ЯНДЕКСА» ВЗЛЕТЕЛИ ПОСЛЕ ПОХВАЛЫ ПУТИНА; ИНВЕСТОРЫ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА БЕСЕДУ ГЕНДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕЛЕНЫ БУНИНОЙ С ПРЕЗИДЕНТОМ

Котировки «Яндекса» резко выросли после разговора гендиректора компании Елены Буниной с **президентом России Владимиром Путиным** в ходе прямой линии 20 июня. Около 14.00 мск Бунина начала рассказывать Путину о долгих регуляторных процедурах, которые замедляют развитие беспилотных автомобилей «Яндекса», и напомнила о текущих тестированиях беспилотников. «Все это должно быть хорошо подготовлено», – ответил президент (цитаты по стенограмме с сайта Кремля). Владимир Путин также отметил, что «Яндекс» успешно конкурирует с Google, но «все-таки это тоже не без поддержки государства». Президент упомянул, что гордится «Яндексом». И акции начали расти. ***
«Сейчас уже в Америке 1400 машин беспилотных тестируются на дорогах. Мы ровно сегодня вывели первые пять. У нас очень длинные процедуры», – сказала Бунина Путину.

Речь шла о том, что пять автомобилей прошли специальную сертификацию и приступили к тестированию в Москве, пояснил представитель «Яндекса». Однако первые новости о беспилотниках вышли еще утром, до прямой линии, и не оказывали существенного влияния на котировки компании до разговора Буниной с президентом, убедились «Ведомости».

Эксперимент с беспилотниками проходит в соответствии с постановлением правительства на всей территории Москвы, указал представитель «Яндекса»: выбор конкретного маршрута зависит от задач тестирования. Машины ездят в общем потоке, во время тестирования на водительском кресле находится инженер-испытатель, который может при необходимости взять управление на себя, дополняет представитель «Яндекса». Ответственность за машины несет «Яндекс», каждый автомобиль, участвующий в тестировании, застрахован на 10 млн руб., говорит он. Представитель «Яндекса» уточняет, что оснащение машины сенсорами и вычислительным центром занимает около двух дней, и прямо сейчас компания готова выпустить на дороги Москвы около 30 беспилотников. В течение года компания надеется начать тестировать на дорогах общего пользования минимум сотню автомобилей.

https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/06/20/804693-kotirovki-yandeksa

ТАСС; 2019.06.20; КОМИТЕТ СФ ОБСУДИТ С МИНТРАНСОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО

Члены комитета Совета Федерации по экономической политике проведут с представителями **Министерства транспорта РФ** консультации по теме законодательных изменений, касающихся развития беспилотных автомобилей. Об этом ТАСС в четверг сообщил заместитель председателя комитета палаты по экономической политике Валерий Васильев, который курирует вопросы транспорта и дорожной сети.

"На базе комитета по экономической политике планируем провести консультации с **Министерством транспорта РФ** и другими заинтересованными ведомствами по изменению законодательства о беспилотных транспортных средствах. Следующим шагом может стать создание рабочей группы, которая будет оперативно отслеживать принципиально новые направления в технологических сферах и способствовать тому, чтобы законодательные решения принимались вовремя и без проволочек", - пояснил Васильев.

По его мнению, правовое обеспечение в высокотехнологических сферах должно быть более гибким. Для этого, как считает сенатор, нужно использовать опыт высокоразвитых стран, а также самим выступать с инициативами.

"Среди важных моментов, которые возьмет на контроль Совет Федерации по результатам прямой линии с президентом РФ, станет в том числе вопрос о законодательном обеспечении развития сферы беспилотных авто. Динамичное развитие цифровой отрасли и других высокотехнологичных сфер во многом тормозится отсутствием или недостаточностью правового обеспечения. Мы, парламентарии, совместно с ведомствами и компаниями готовы заниматься совершенствованием законодательной базы", - пояснил Васильев.

В четверг в ходе прямой линии с **президентом РФ Владимиром Путиным** генеральный директор группы компаний "Яндекс" в России Елена Бунина обратила внимание на проблему правового законодательства и "длинных процедур" в сфере беспилотного транспорта.

https://tass.ru/ekonomika/6573679

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СОВЕТ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РФ ОТКАЗАЛСЯ ПОДДЕРЖАТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О НОВОМ ШТРАФЕ ЗА НЕУПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Совет при президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства на заседании в четверг не поддержал пакет законопроектов **Минтранса** о введении штрафа за бесплатный проезд по платным дорогам.

Проекты законов "не могут быть рекомендованы к принятию до их доработки", говорится в заключении совета при президенте.
Проект поправок в КоАП предлагал ввести новый штраф (до 2,5 тысяч рублей) за проезд по платным дорогам, которые только планируется строить в будущем. Речь идет о платных дорогах, проезд по которым будет без контрольных пунктов со шлагбаумами. Это так называемые дороги с системой free-flow, проезд по которым будет свободный, а оплата будет осуществляться по трем вариантам: предоплата, постоплата и транспондеры. Такую систему только планируют пробно ввести на большой Центральной кольцевой дороге, которая строится вокруг Москвы.
Участники совета указали, что в настоящее время проехать по платной дороге, не оплатив, не представляется возможным.
Статс-секретарь, **замминистра транспорта Дмитрий Зверев** отметил, что в настоящее время еще нет таких безбарьерных платных дорог, для которых предлагается ввести административный штраф, есть только дороги с шлагбаумами.
Он пояснил, что идея ввести такой штраф нужна только для того, чтобы привлекать инвесторов строить платные дороги, поскольку для привлечения инвестиций нужны гарантии, что автомобилисты точно будут платить при проезде по таким дорогам.
"Привлекая инвестора, мы должны дать механизм, который даст защиту от зайцев", - сказал **Зверев** на заседании совета.
Штраф предлагалось, по его словам, ввести за случай просрочки "постоплаты", то есть если автовладелец проехал по будущей платной безбарьерной дороге, не оплатив вперед, и потом затянул и не оплатил и по истечении сроков для "постоплаты".
Докладчик по пакету законопроектов, член совета Игорь Цыганенко отметил, что авторы ссылаются на то, что за безбилетный проезд в метро предусмотрена административная ответственность, однако нельзя сравнивать случаи, когда водитель может просто не заметить знак, что началась платная дорога при системе free-flow, с преднамеренным осознанным нарушением, когда безбилетники перепрыгивают через турникеты.
Кроме того, члены совета отметили, что принятие предложение **Минтранс**а приведет к тому, что значительно увеличится нагрузка на суды, поскольку владельцы платных дорог будут взыскивать оплату с "зайцев" через суд.
В заключении отмечается, что не имеет смысла вводить в законодательство указание, что проезд по платным дорогам является платным. Докладчик отметил, что писать в законодательстве норму о том, что бесплатный проезд по платным дорогам не допускается, также банально, как если в каждом магазине вешать указание о том, что товар нужно покупать, а бесплатно брать нельзя. Также по мнению членов совета не имеет смысла вводить в законодательство норму о том, что все участники дорожного движения имеют равные права проезда по платным дорогам, поскольку это очевидная вещь, которая не требует отражения в законе.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.06.21; "ЗАЙЦЕВ" НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ СОБИРАЮТСЯ ШТРАФОВАТЬ

Желающим прокатиться по платной дороге задарма хотят умерить пыл. Правительство подготовило проект поправок в Административный кодекс, предусматривающий штраф за неоплаченный проезд до 2500 рублей. Правда, Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства, в целом поддержав инициативу, 20 июня отправил предложения Правительства на доработку ряда формулировок законопроекта.
Изменится ли сумма штрафа после доработки документа?
Правительство предлагает ввести штрафы до 2,5 тысячи рублей для тех автомобилистов, которые проедут по платной дороге, не заплатив.
Соответствующие изменения в отдельные законодательные акты РФ, включая Административный и Бюджетный кодексы, 20 июня рассмотрел 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 постоплатную систему free fow - "свободный поток", которая сделает передвижение по платной дороге свободнее и зафиксирует "зайцев".
20 июня Совет при Президенте по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства не поддержал в текущей редакции инициативы Правительства.
В заключении юристов, которое было вынесено под председательством Павла Крашенинникова (есть в распоряжении "Парламентской газеты"), говорится, что пункт о введении административных штрафов изложен не вполне удачно и его необходимо доработать. Члены совета предложили изменить формулировку, а также высказали замечания к названию законопроекта.
А вот документ, определяющий, что суммы штрафов будут полностью перечисляться в бюджеты регионов, через которые проходят платные участки дорог, вызвал одобрение. Предполагается, что штрафы составят до 2,5 тысячи рублей.
Как пояснил на заседании совета **замминистра транспорта Дмитрий Зверев**, платные дороги сейчас только со шлагбаумами, но до конца 2019 года должны появиться и безбарьерные с постоплатой, например на Центральной кольцевой автодороге.
Идею штрафов за неоплату проезда по платной дороге поддержал депутат Госдумы Вячеслав Лысаков ("Единая Россия"), который считает, что такого рода штрафы будут носить профилактический характер. Кроме того, автомобилисты не будут предпринимать попытки проехать бесплатно следом за оплатившей проезд машиной.

ТАСС; 2019.06.20; ЦУКАНОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПРОЕКТ ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ОПЕРАТИВНО

Полномочный представитель президента в Уральском федеральном округе (УрФО) Николай Цуканов рассчитывает, что екатеринбургские власти после реакции **Минтранса РФ** смогут максимально оперативно подготовить проектную документацию для строительства второй ветки метро.
Ранее местные СМИ сообщили, что федеральные власти отказали в финансировании проектирования и строительства метро в Екатеринбурге из-за снижающегося пассажиропотока и нерассчитанного эффекта.
"Я не увидел отказа от **министерства транспорта**, я увидел промежуточный ответ председателю правительства, - сказал Цуканов журналистам в четверг. - Я знаю, что президент эту идею (строительства второй ветки - прим. ТАСС) поддержал, председатель правительства поддержал. Дальше региональным властям нужно интенсивно, работая в ежедневном режиме, готовить проектную документацию и работать с федеральным правительством. Со своей стороны, я готов оказать всестороннюю поддержку".
На данный момент, по данным городских властей, идет проектирование новых станций метро в Екатеринбурге, которое планируется закончить до конца 2019 года с тем, чтобы в 2020-м приступить к строительно-монтажным работам. Планируемый объем финансирования составит более 76 млрд рублей.
Свердловский метрополитен начал работу в 1991 году. 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/6573379

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ОБЪЕЗДНУЮ ДОРОГУ ВОКРУГ ВЛАДИКАВКАЗА НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2020 ГОДУ

Проектно-сметная документация на участок федеральной трассы в обход Владикавказа будет готова до конца 2019 года, к строительству дороги приступят после получения во II квартале 2020 года заключения госэкспертизы, сообщает пресс-служба главы Северной Осетии Вячеслава Битарова.
Соответствующая договоренность достигнута на состоявшейся в Москве встрече Битарова с **замглавы Минтранса РФ Иннокентием Алафиновым**.

Руководитель Северной Осетии пояснил, что в настоящее время участок трассы, связывающей Россию со странами Закавказья, Ираном, Ираком и Турцией, проходит по территории спального района 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", - приводит слова Битарова его пресс-служба.

Как отмечалось на встрече, строительство объездной дороги вокруг Владикавказа займет не меньше трех лет. Ее создание также будет способствовать увеличению пропускной способности трассы, которая ведет из Владикавказа до МАПП "Верхний Ларс" на границе с Грузией.

Согласно данным, которые представил Битаров, в прошлом году по дороге, проложенной частично через Дарьяльское ущелье, ежесуточно следовали не менее 8 тысяч автомобилей, и есть тенденция к увеличению пассажиропотока и объема перевозимых грузов.

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

В этой связи он обратился с просьбой к **Минтранс**у рассмотреть вопрос о выделении средств на проектирование и строительство автомобильной дороги в обход и этих двух населенных пунктов.

https://ria.ru/20190620/1555757110.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.06.20; КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ

Гармонизация отечественной нормативной базы в области ОТБ будет продолжена.

В качестве одной из приоритетных задач **Министерства транспорта РФ** в области обеспечения транспортной безопасности **заместитель министра транспорта РФ Николай Захряпин** выделяет необходимость совершенствования профильного законодательства. По его мнению, в системе мер ОТБ ключевыми элементами являются подготовка и аттестация подразделений транспортной безопасности, знания, навыки и профессиональные качества которых должны быть достаточными для того, чтобы эффективно справляться с защитой объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Этот и другие вопросы обсудили специалисты на IX Международном форуме "Безопасность на транспорте", на площадке которого выступили более 100 спикеров. Форум прошел при поддержке Госдумы РФ и **Минтранс**а России. Обеспечение транспортной безопасности, борьба с терроризмом и обеспечение безаварийного движения, безопасная эксплуатация транспортных средств стали ключевыми векторами дискуссий в этом году.

Избыточное регулирование

- Во всем мире транспортный комплекс ввиду своей специ фики является наиболее привлекательным для совершения противоправных действий, - напомнил в своем выступлении заместитель директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранс**а России Михаил Рябов на специальной сессии, где выступили представители субъектов РФ. Несмотря на высокую степень отрегулированности отечественной нормативной базы в области обеспечения транспортной безопасности, ее гармонизация должна быть продолжена.

Минтранс России поставил задачу по оптимизации затрат и исключению издержек, не оказывающих существенного влияния на состояние антитеррористической защищенности объектов транспорта. "Основным локомотивом совершенствования законодательной базы являются мониторинг правоприменения, а также предложения субъектов транспортной инфраструктуры, - сказал Михаил Рябов. - Для решения данных вопросов специалистами

ведется обзор правоприменительной практики, вносятся изменения в действующие нормативно-правовые акты".

В настоящее время в соответствии с поручением Правительства РФ актуальной задачей является разработка единого режима транспортной безопасности на всех объектах инфраструктуры Центрального транспортного узла (ЦТУ). Она осложняется как задачей по определению границ ЦТУ, так и необходимостью обеспечения соответствия требованиям транспортной и антитеррористической безопасности, регламентированным Федеральным законом № 16 "О транспортной безопасности" и постановлением Правительства РФ № 272 "Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей и объектов...".

При этой работе важно свое-

временно определиться с зоной транспортной безопасности на конкретном объекте транспортной инфраструктуры (ОТИ), к которым могут быть отнесены, к примеру, как привокзальная площадь, так и небольшая пригородная железнодорожная платформа. При оценке степени уязвимости станции с пассажиропотоком низкой интенсивности будет достаточно проведения мероприятий по обеспечению выборочного досмотра пассажиров.

Минтранс России и ОАО "РЖД" совместно с правительством Москвы разрабатывают предложения по категорированию железнодорожных станций и иных объектов транспортной инфраструктуры в ЦТУ. Специалистам поможет опыт, наработанный ранее при осуществлении мер по обеспечению транспортной безопасности на МЦК.

Заместитель руководителя столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Александр Гаракоев продолжил тему, остановившись на коллизиях некоторых аспектов действующего законодательства, связанных с реализацией проекта Московских центральных диаметров (МЦД).

- С одной стороны, - говорит Александр Гаракоев, - по закону остановочные пункты пригородного железнодорожного транспорта вне границ станций не подлежат категорированию как ОТИ. В то же время, если они находятся внутри этой зоны, то автоматически подпадают под действие закона о транспортной безопасности в полной мере, включая обязательный досмотр пассажиров.

- Таким образом, в пределах одного маршрута на последовательных остановочных пунктах будут реализованы совершенно разные режимы досмотра пассажиров электричек, - констатировал Александр Гаракоев. - В этой связи вышеуказанные меры по обеспечению транспортной безопасности на МЦД представляются нам избыточными и неэффективными. Кроме того, их реализация повлечет за собой дополнительные затраты в размере около 15 млрд руб. в 2019-2020 годах для оснащения ОТИ техническими средствами. И ежегодно более 3 млрд руб. будет тратиться в рамках эксплуатации технических средств, что может негативно сказаться на пропускной способности существующей железнодорожной инфраструктуры, которая сократится практически втрое.

Также Александр Гаракоев высказал ряд предложений, которые затрагивают интересы всех участников отрасли. Он отметил, что все они направлены на рассмотрение в соответствующие органы законодательной и исполнительной власти. В частности, он предложил внести изменения в законодательство РФ касательно излишних требований к антитеррористической защищенности автобусных парков, троллейбусных и трамвайных депо.

Поддержка регионам

Замминистра транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Валерий Еремин в докладе сделал акцент на проблемах реализации требований ФЗ № 16 в отношении мостовых сооружений, которые находятся в ведении субъекта РФ. В Рязанской области категорирование ОТИ прошли 252 моста. Ввиду значительных финансовых затрат в первую очередь мероприятия по обеспечению транспортной безопасности будут реализованы всего на 29 из них.

Начальник отдела транспортной безопасности и госнадзора министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Роман Новиков сообщил о том, что руководство региона разработало поэтапный график реализации требований обеспечения

транспортной безопасности на объектах дорожного хозяйства. Это существенная часть расходов бюджета.

По словам первого заместителя председателя комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Игоря Сильченкова, требования ФЗ № 16 в регионе выполняются, но даже на начальном этапе это сопряжено со значительными для бюджета региона материальными затратами. Дело в специфике Псковской области, которая заключается в том, что 90% автоперевозок на ее территории осуществляются государственными транспортными предприятиями. И ОТИ, соответственно, также принадлежат государству. Между тем только затраты на выполнение комплекса мероприятий по обеспечению требований безопасности (ОТБ) автовокзала города Пскова оцениваются специалистами в диапазоне от 25 до 50 млн руб. Для небогатого в общем-то региона подобные расходы являются обременительными. Проблема усугубляется еще тем, что большинство объектов инфраструктуры построены в советское время и технологически не приспособлены для адаптации к современным требованиям транспортной безопасности.

В **Минтрансе России** понимают, что при реализации мероприятий по обеспечению безопасности на транспорте возникает дополнительная нагрузка на бюджеты субъектов РФ, и готовы оказывать регионам всестороннюю поддержку, отметил Михаил Рябов. В среднем на один субъект РФ приходятся порядка 1 тыс. ОТИ, на которых необходимо повышать уровень безопасности, сообщил он. Так что возможность софинансирования будет рассмотрена. При условии, конечно, что региональные власти и сами выразят готовность ликвидировать угрозы незаконного вмешательства на ОТИ. Пока же субъекты РФ не в полной мере представляют весь круг задач, которые предстоит решать в области антитеррористической защищенности. По словам Михаила Рябова, поступило предложение определить в рамках Федерального закона № 16 роль компетенции субъектов РФ в части координации их деятельности. Необходимо исключать дублирование норм и отменять устаревшие требования. Но отказываться от каких бы то ни было мероприятий, направленных на безопасность, государство не будет.

Опасность на путях

По словам заместителя генерального директора - начальника департамента безопасности движения ОАО "РЖД" Шевкета Шайдуллина, в прошлом году на железнодорожных путях погибли более 1600 человек, что указывает на необходимость консолидации усилий транспортных компаний, государства и общества на решении данной проблемы.

Руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК России Сергей Вазюлин, выступая на рабочей сессии по обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, рассказал о механизмах межведомственного взаимодействия, направленного на профилактику травматизма граждан на объектах железнодорожного транспорта. В своем выступлении Сергей Вазюлин отметил, что сегодня транспортная отрасль развивается стремительно - это запрос экономики, суть совершенствования технологий. Растут скорости движения, все больше применяется автоматика, внедряется искусственный интеллект. Вместе с тем объекты железнодорожного транспорта и инфраструктуры являются местом массового скопления граждан, которых наряду с доступностью транспорта и надежностью его функционирования в немалой степени интересует абсолютная безопасность при пользовании транспортными услугами и безопасность инфраструктуры.

О мероприятиях по обеспечению безопасности движения на железнодорожных переездах рассказал первый заместитель начальника управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД" Михаил Белобородов. Он напомнил о том, что в **Минтрансе России** совместно с ОАО "РЖД" сформировали программу строительства 487 путепроводов взамен одноуровневых пересечений. Компания направила в **Росавтодор** предложения для включения таких объектов в проект программы.

Как отметил начальник департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО "РЖД" Петр Потапов, основные причины травматизма и гибели людей - это нахождение в неустановленном месте и хождение по путям.

- Мизерные штрафы за это нарушение, составляющие всего 100 руб., не отпугивают людей. В компании проводятся профилактические работы, в первую очередь с детьми, в

этом направлении удалось достичь успехов. Так, с 2004 года уровень травматизма снижен на 62%, - сообщил Петр Потапов.

Человеческий фактор

Ключевым мероприятием форума стала пленарная сессия, на которой обсуждались государственная политика и регулирование в области обеспечения комплексной безопасности на транспорте. **Заместитель начальника отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Артем Баранов** подчеркнул, что совершенствование законодательства в области ОТБ, а также работа по снижению финансовой нагрузки на бизнес должны происходить без ущерба для уровня защищенности ОТИ и транспортных средств. Также **Артем Баранов** сообщил о решении Правительства РФ поддержать инициативу **Минтранса России** и ряда других ведомств о продлении мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

В транспортной отрасли динамично происходят процессы автоматизации. Однако любая техника имеет свойство отказывать. Из-за человеческого фактора происходят 80-85% всех транспортных происшествий вне зависимости от вида транспорта. Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергей Сарицкий считает, что большинство нарушений бизнес допускает из-за низкого уровня знаний и требований к безопасности у руководящего персонала. Ространснадзор создал специальный сервис, где каждый предприниматель может провести самооценку обеспечения безопасности на транспорте через личный кабинет. А заместитель председателя Следственного комитета РФ Илья Лазутов и вовсе предложил ввести рейтинг транспортных компаний по качеству предоставления услуг.

Член Комитета Госдумы РФ по безопасности и противодействию коррупции, председатель Общественного совета АНО "Общественный форум "Безопасность на транспорте" Анатолий Выборный подвел итог работе форума. Он отметил, что из года в год данное мероприятие становится все масштабнее. На форуме генерируются эффективные предложения по решению актуальных задач транспортной отрасли. По словам Анатолия Выборного, в правовом поле происходит целый ряд позитивных изменений, направленных на повышение антитеррористической безопасности и снижение аварийности на дорогах.

Итогом работы форума стала подготовка общественной резолюции с предложениями экспертов отрасли. Текст документа будет направлен в органы государственной власти - Госдуму РФ, **Минтранс России**, МВД РФ и другие министерства и ведомства для совершенствования законодательства и государственной политики в сфере безопасности на транспорте.

http://transportrussia.ru/item/5002-konsolidatsiya-usilij.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.06.20; ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

Продемонстрировали свое мастерство на Всероссийском конкурсе "Лучший водитель автобуса-2019".

В Тюмень приехали 56 лучших водителей автобусов России. За призовой фонд в 1 млн руб. боролись представители 21 региона страны: Ханты-Мансийского автономного округа, Республики Татарстан, Москвы и Московской области, Санкт-Петербурга, Оренбургской, Тюменской, Тверской, Рязанской, Самарской, Свердловской, Липецкой, Костромской и других регионов.

Напомним, что целью конкурса, организованного Министерством транспорта РФ и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ОАО "НИИАТ"), является повышение уровня профессиональной подготовки водителей, создание благоприятного психологического климата, информационной и методической поддержки для вовлечения субъектов Российской Федерации в мероприятия, предусмотренные Федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах", созданной в целях совершенствования профессиональных знаний, повышения роли и популяризации профессии водителя автобуса, формирования у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения.

Открыл соревнования заместитель председателя оргкомитета конкурса, генеральный директор ОАО "НИИАТ" Алексей Васильков. Он зачитал приветственное послание от имени **заместителя министра транспорта РФ Алексея Семенова**, пожелавшего участникам соревнований удачи и настойчивости в достижении поставленных целей.
Состязания прошли с внедрением элементов стандартов WorldSkills, однако без ограничения по возрасту для участников. Александр Мосягин из Рязанской области стал самым молодым участником конкурса, ему всего 24 года.
"Я уже не первый раз участвую в конкурсе. В прошлом году занял первое место среди молодых участников, - рассказал Александр, - Мне очень приятно, что предприятие каждый раз отправляет меня, доверяет мне, хотя есть и более опытные водители".
В этом году в состязаниях приняли участие три представительницы прекрасного пола. Лучшей среди девушек стала Олеся Кайлоринова, заняв 5-е место в категории "автобусы большой вместимости" на ЛиАЗ-529265.
"Я очень люблю свою работу, свой автобус. Хоть говорят, что это не женская профессия, я так не считаю, а моя семья меня в этом поддерживает", - сказала лучший водитель автобуса среди женщин в России Олеся Кайлоринова.
В течение трех конкурсных дней водителям необходимо было продемонстрировать знание Правил дорожного движения и выполнить заранее утвержденные элементы во время прохождения специальной трассы, где они демонстрировали навыки скоростного маневрирования и управления автобусом в ограниченном пространстве в 2 категориях: автобусы большой вместимости (ЛиАЗ-529265) и автобусы средней вместимости (ПАЗ - 320405-04).
Конкурсная трасса была проложена таким образом, чтобы учесть ситуации, с которыми водители сталкиваются в своей повседневной работе. В последний день соревнований проверялись теоретические знания по ПДД.
По итогам соревнований лучшим водителем в категории "Автобусы большой вместимости" стал Антон Карнаухов из Оренбурга.
В категории "Автобусы средней вместимости" - Федор Третьяков из Тюмени.
http://transportrussia.ru/item/4998-luchshie-iz-luchshikh.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2019.06.20; АСФАЛЬТОБЕТОН ПО-НОВОМУ; ПРОДОЛЖАЕТСЯ РАЗРАБОТКА СТАНДАРТОВ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В настоящее время дорожно-строительная отрасль находится на переходном этапе. Вступление в полную силу технического регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог" (ТР ТС 014/2011) в сентябре 2016 года внесло значительные изменения в систему нормативного обеспечения работ и требований к материалам при строительстве автомобильных дорог. Был введен в действие ряд стандартов, которые устанавливают новые требования к основным строительным материалам и конструкциям, применяемым в дорожно-строительной отрасли: цементу, щебню, песку, битумам, материалам для дорожной разметки и др., а также к методам их испытаний.
Стандарты и ГОСТы
Пожалуй, наибольший интерес у профессионального сообщества вызывают работы, связанные с разработкой комплекса стандартов на асфальтобетон - основной материал для выполнения дорожных работ. Уже в прошлом году появились мнения, что авторы новых документов могут не успеть разработать их к установленному сроку - 1 июня 2019 года.
В частности, это ПНСТ 183-2016 "Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Технические условия" и ПНСТ 184-2016 "Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия". Некоторые участники рынка, в частности, Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса (НП "АСДОР"), посчитал их недоработанными и предложил продлить сроки действия ПНСТ до момента полного урегулирования всех разночтений в стандартах на материалы и нормах на проектирование. А в течение переходного периода предложил разрешить

одновременное применение битумов и щебней, выпущенных по новым и по старым ГОСТам, вне зависимости от того, что заложено в проекте.

Срок действия ПНСТ установлен в ст. 25 № 162-ФЗ и не может превышать трех лет. Выпускать в обращение продукцию, не соответствующую требованиям ТР ТС 014/2011 и межгосударственным стандартам, включенным в перечни к ТР ТС 014/2011 (то есть по "старым" стандартам), нельзя, так как это противоречит Договору о Евразийском экономическом союзе и преследуется по закону.

Сами разработчики стандартов говорят, что не видят причин для беспокойства и паники. "На данный момент эти ПНСТ проходят процедуру переработки в ГОСТ Р. В рамках своих компетенций мы приложим все необходимые усилия, чтобы минимизировать временные затраты на прохождение требуемых процедур", - говорит ответственный секретарь ТК 418 "Дорожное хозяйство", руководитель отдела стандартизации АНО "НИИ ТСК" Илья Галактионов. "Есть процедурные вопросы, которые регламентированы по закону о стандартизации, их необходимо выполнить, - прокомментировал заместитель директора по инновационному развитию ФАУ "РОСДОРНИИ" Алексей Домницкий. - Перевод ПНСТ в ГОСТ Р осуществляется не методом "смены обложки", а по результатам рассмотрения профессиональным сообществом результатов мониторинга применения ПНСТ и внесения при необходимости изменений (уточнений, корректировок) в итоговый текст ГОСТ Р. Надеюсь, что разработчики максимально устранят все выявленные недостатки".

Трудности перехода

Ряд участников дорожно-строительного рынка полагают, что ПНСТ - это очень своевременный шаг, поскольку повышает уверенность подрядной организации в высоком качестве применяемых материалов. Более того, некоторые крупные предприятия, выполняющие госконтракты по капремонту и строительству автомобильных дорог, заранее начали подготовку для работы в новых условиях. "Мы уже переоснастили несколько своих АБЗ, модернизировали лаборатории и начали использовать ПНСТ в проектах по ремонту", - рассказал главный инженер - первый заместитель генерального директора АО "Труд" (одно из крупнейших дорожно-строительных предприятий Сибири и Дальнего Востока) Юрий Кибирев.

Перестраивается на новые рельсы и сам государственный заказчик. Например, ФКУ Упрдор "Южныи? Урал" системно подошло к внедрению ТР ТС 014/2011. Уже в июле 2016 года представители управления провели обучающий семинар для подрядных организации? региона, где рассказали о новых требованиях к материалам, лабораторнои? базе, испытательному оборудованию и провели совещание с производителями битумных материалов. В проектную документацию, утверждаемую после 1 сентября 2016 года, включались требования к материалам и изделиям в соответствии с требованиями ТР ТС 014/2011. Уже в 2017 году были получены 6 положительных заключении? ФАУ "Главгосэкспертиза России" по объектам, запроектированным согласно новым требованиям.

В то же время другие участники рынка высказывают сомнения касательно перехода на новые стандарты. "Дело в том, что требовать будут с конечных исполнителей - подрядчиков. В то же время качество дорожно-строительных работ зависит от целого ряда условий, на которые организация просто не в состоянии повлиять. Например, от качество битума и инертных материалов", - беспокоится главный инженер ГУП РО "РостовАвтоДор" Михаил Грошев.

Основная проблема, с которой столкнулись дорожные организации, - это требования к исходным материалам, в частности, к щебню для приготовления асфальтобетонных смесей. Требования ужесточились ко всем его физико-механическим показателям, однако значительное ужесточение получил показатель морозостойкости. Например, сегодня по ПНСТ 183-2016 требования по морозостойкости щебня возросли в четыре раза - с F50 до F200, что исключает возможность использования уже разработанных карьеров. Так, на сегодня в Амурской области, Забайкальском крае и в Республике Саха (Якутия) нет карьеров, способных предоставить щебень такой морозостойкости. Необходимо завозить его из других регионов, что приведет к значительному удорожанию производства асфальтобетона и замедлению темпов строительства.

Существенные изменения коснулись и непосредственно асфальтобетонных смесей, кардинальным образом изменилась гранулометрия асфальтобетона, в том числе и щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА). Новые требования к физико-механическим показателям смесей стали значительно жестче, что обеспечивает их качественные эксплуатационные показатели в течение всего срока службы. Но это значительно удорожает и производство смесей. К примеру, привычные дорожникам смеси для слоев оснований в соответствии с ПНСТ 184-2016 уже требуют введения минерального порошка для образования достаточного количества асфальтовяжущего. Кроме того, для выпуска асфальтобетонных смесей по ПНСТ 184-2016 и ПНСТ 183-2016 требуется переоборудование дробильно-сортировочных комплексов и асфальтобетонных заводов, где замене подлежат сита для разгрохотки инертных материалов на новые фракции. Необходимо потратиться и на переоборудование дорожных лабораторий, чтобы они смогли проводить испытания согласно ПНСТ. Все это существенные затраты, особенно для небольших организаций.

Мнение специалиста

Илья Галактионов из АНО "НИИ ТСК" прокомментировал эти нововведения:

- Да, раньше для приготовления ЩМА применяли щебень трех фракций: 5-10 мм, 10-15 мм и 15-20 мм, для производства которых использовали круглые ячейки сит. По новым стандартам ЩМА размеры фракций меняются (4-8 мм, 8-11,2 мм и 11,2-16 мм), и в ситах должны использоваться уже квадратные ячейки. Для более качественного подбора ЩМА возможно разделение одной широкой фракции 4-8 мм на две узкие - 4-5,6 мм и 5,6-8 мм. Переход на лабораторные сита с квадратными ячейками существенно уменьшает трудозатраты при подборе асфальтобетонных смесей и их контроле при производстве на АБЗ. Отмечу, что все современные АБЗ оснащены грохотами, сетки в которых имеют квадратную форму ячеек, то есть приготовление смесей на АБЗ всегда проводится при применении квадратных ячеек сит, а контроль качества в лаборатории и подбор смесей до недавнего времени проводились на ситах с круглой формой ячеек, что приводило к существенным отклонениям от проектного состава.

Что же касается самих испытаний асфальтобетона, то многие специалисты, которые перешли на новые стандарты, признают, что объем проводимых ежедневных испытаний существенно снижен. Сейчас для проведения приемочного контроля достаточно определить только содержание воздушных пустот и состав смеси. Для этого необходимо подготовить всего три образца. Одним из основных требований к асфальтобетону является стойкость к колееобразованию, которую оценивают только при подборе смесей и при периодическом контроле. Таким образом, ежедневное проведение испытаний по колееобразованию не требуется, что не обязывает каждую дорожную лабораторию приобретать приборы для проведения этих испытаний. Вполне допустимо передать образцы смесей в испытательный центр, оснащенный необходимым оборудованием. Если подсчитать затраты на приобретение и обслуживание испытательного оборудования и сравнить их со стоимостью испытания смесей в специализированном испытательном центре, то гораздо выгоднее будет проведение испытаний в испытательном центре в течение многих лет. Все остальные эксплуатационные показатели являются дополнительными и выбираются заказчиками исходя из климатических, технологических и экономических особенностей региона строительства.

Эти показатели также определяются при проектировании смесей и периодическом контроле, которые также могут быть проведены в специализированном центре, что не потребует ежемоментных материальных вложений строительных компаний. Также необходимо отметить, что все необходимое оборудование для определения показателей асфальтобетона по ПНСТ 183 и ПНСТ 184 уже производится в РФ со стоимостью гораздо ниже зарубежных аналогов.

Ориентир - потребность отрасли

Детальное обсуждение проектов национальных стандартов на основе ПНСТ 183 и ПНСТ 184 состоялось на заседании технического комитета ассоциации "Росасфальт", объединяющей крупнейших подрядчиков в области асфальтобетонных работ. В ходе дискуссии удалось согласовать целый ряд спорных вопросов, хотя некоторые предложения нуждаются в дополнительной проработке. Важно, что производственные

организации принимают непосредственное участие в формировании заключительной версии стандартов.
Впрочем, на других совещаниях и конференциях производители дорожно-строительных материалов поднимают вопрос применения отдельных требований межгосударственных стандартов. "На это могу сказать, что ТР ТС 014/2011 был принят в октябре 2011 года с датой вступления с 15 февраля 2015 года и с переходным периодом до сентября 2016 года. Таким образом, у всех участников рынка было достаточно времени адаптироваться к новым требованиям. В настоящее время сотрудники ФАУ "Росдорнии" совместно с ТК 418 осуществляют мониторинг реализации перспективной программы стандартизации в области дорожного хозяйства, утвержденной приказом **Минтранс**а России от 28.09.2017 № 395. Мы открыты для конструктивного диалога и детально проработаем все обоснованные предложения по устранению проблемных вопросов", - комментирует Алексей Домницкий.
"Безусловно, внедрение более прогрессивных требований потребует усилий со стороны участников дорожно-строительной отрасли, - говорит Илья Галактионов, - но неисполнимых требований нет". По его словам, ТК 418 строго следит за тем, чтобы в проектах документов национальной системы стандартизации устанавливались "исполнимые требования". А для тех участников рынка, кто нуждается в дополнительной информации и разъяснениях, на сайте ТК 418 предусмотрена "горячая линия": желающие могут отправить свои вопросы, предложения и замечания по вышеозначенной теме.
А В ЭТО ВРЕМЯ...
Научно-исследовательский институт транспортно-строительного комплекса по заказу **Росавтодора** разработал проект нового ГОСТа укладки асфальта, по которому работы можно будет проводить в снег и дождь. Проект ГОСТа "Устройство асфальтобетонных покрытий при неблагоприятных погодных условиях" опубликован на сайте технического комитета по стандартизации № 418 "Дорожное хозяйство".
"При выпадении кратковременных осадков в виде дождя или снега допускается укладка асфальтобетонных смесей на предварительно подготовленный нижележащий слой", - говорится в документе.
Неблагоприятными погодными условиями по новому стандарту будет считаться температура от +5 до -10 градусов весной и летом, от +10 до -10 градусов осенью и зимой, а также выпадение кратковременных осадков в виде дождя или снега до 5 мм в сутки. "Устройство асфальтобетонных покрытий при отрицательной температуре совместно с ветром скоростью более 6 м/с не допускается", - отмечается в новом стандарте.
Первая редакция ГОСТа уже проходит общественное обсуждение.
http://transportrussia.ru/item/5001-asfaltobeton-po-novomu.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.06.20; СМОТР ВИНТОКРЫЛОЙ ТЕХНИКИ

В Москве прошла XII Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2019.
В торжественной церемонии открытия приняли участие **заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик**, первый заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Владимир Кожин, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой, начальник Управления авиации ФСБ России Борис Данилов, советник президента ОАК по науке и технологиям Борис Алешин, генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский, а также председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков.
Приветствия в адрес участников, организаторов и посетителей выставки HeliRussia 2019 направили Президент России Владимир Путин, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, **руководитель Росавиации Александр Нерадько**.
Индустрия держит планку
В частности, Владимир Путин в своем приветствии подчеркнул, что отечественная вертолетная индустрия уверенно держит планку качества работы, стабильно развивается,

предлагает новые, востребованные продукты и услуги, осваивает внутренний и мировой рынки.

"Эти значимые результаты стали возможны благодаря усилиям наших научно-исследовательских центров, конструкторских бюро, промышленных предприятий, профильного бизнеса - тысяч профессионалов, которые эффективно и ответственно трудятся, решают сложные задачи и добиваются успеха", - отметил президент.

Денис Мантуров в своем приветствии назвал вертолетостроение одной из "визитных карточек" нашей страны, предметом особой гордости за конструкторские, производственные и эксплуатационные достижения. "Наши вертолеты летают по всему миру, они узнаваемы и пользуются непререкаемым авторитетом. В производство вертолетной техники вовлечен широкий спектр компаний. Каждый из компонентов вертолета - начиная с самого малого - должен быть спроектирован и произведен с особенной точностью и качеством. И должен отметить, что российские предприятия достойно решают эти задач", - сказал министр.

Мероприятие собрало представительную экспозицию: в выставке приняли участие 234 компании из 19 стран мира: Австралии, Беларуси, Бельгии, Великобритании, Германии, Ирана, Италии, Канады, Ливии, Литвы, Мальты, России, Словакии, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и США.

Поразили новизной

В центре внимания российской экспозиции вертолетов вновь оказался "Ансат", что и не удивительно - этот вертолет сегодня является одной из самых востребованных и перспективных в России машин. Компания "Русские Вертолетные Системы" впервые продемонстрировала противопожарную версию этой модели, оснащенную комплексом Simplex Fire Attack и внешней подвеской. Кроме того, компания представила медицинский модуль вертолета "Ансат" с кувезой для перевозки новорожденных детей - необходимость такого оборудования отмечалась на выставке HeliRussia в прошлом году.

Титульный спонсор выставки - холдинг "Вертолеты России" - представил проект модернизации вертолетов типа Ка-32 по проекту Ка-32А11М. Вертолет получит "стеклянную кабину" и ряд обновленных систем, призванных снизить нагрузку на экипаж и стоимость обслуживания машины. Современный

Ка-32А11ВС имеет сертификацию EASA и применяется для выполнения сложных логистических, строительных и противопожарных работ по всему миру. Также холдинг представил новую стратегию развития ППО гражданской российской вертолетной техники, разработанную Вертолетной сервисной компанией. Стратегия включила в себя портфель услуг под названием "ВР Поддержка" (RH Support).

На выставке HeliRussia регулярно демонстрируются модели в востребованном классе сверхлегких вертолетов. Новинкой этого года стал соосный вертолет R-34, разработанный компанией "Аэроэлектромаш" совместно с ОКБ "Ротор". Вертолет рассчитан на перевозку 2-3 человек и уже приступил к летным испытаниям. Кроме того, Аэроэлектромаш продемонстрировал вертолет-тренажер VA-115 разработки компании RotorSchmiede (Германия) и собственные проекты по созданию электродвигателей для малой авиации.

Зарубежные вертолетостроители представили на HeliRussia 2019 не менее интересную экспозицию. Европейский концерн Airbus Helicopters впервые показал вертолет H135 с комплексом авионики Helionix. H135 - признанный лидер в своем классе и самая популярная в мире модель для санитарной авиации. Авионика Helionix разработана компанией для повышения безопасности полетов и расширения диапазона эксплуатационных возможностей вертолета. Новое бортовое оборудование повышает ситуационную осведомленность и снижает нагрузку на пилота. Также стенд компании включил специальную демонстрационную зону HCare, где можно получить самую полную информацию по разнообразным цифровым решениям в области послепродажного обслуживания.

Американский производитель Bell представил свою самую актуальную модель - вертолет Bell 505 Jet Ranger X с VIP-салоном от Mecaer. Bell 505 Jet Ranger X - легкий пятиместный вертолет, зарабатывающий все большую популярность по всему миру. Первая демонстрация этого вертолета в виде полноразмерного макета состоялась в России на HeliRussia 2015, а премьера серийной модели прошла на выставке в прошлом году. Салон

от Mecaer Aviation Group обеспечивает пассажирам повышенный уровень комфорта. Кстати, на выставке HeliRussia 2019 состоялась торжественная передача сертификата первому российскому покупателю вертолета Bell 505 Jet Ranger X. Поставки машины осуществляет компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России.

Не меньшее внимание посетителей было обращено на экспозицию авиационного оборудования. Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) продемонстрировал новую авионику для вертолетов "Ансат" и другие образцы радиоэлектронного оборудования. Оснащенный комплексом такого оборудования, "Ансат" может пилотироваться одним или двумя членами экипажа днем и ночью как в простых, так и в сложных метеоусловиях. Отличительными характеристиками комплекса являются компактное размещение, малый вес и низкое энергопотребление, высокая надежность составных частей комплекса, возможное расширение функционала, а также техническое обслуживание "по состоянию".

Также состоялась демонстрация пилотажно-навигационного комплекса для вертолетов типов Ка-226 и Ка-32. Система предназначена для решения задач пилотирования и навигации вертолета по приборам даже в самых сложных метеоусловиях.

Входящее в КРЭТ предприятие НПП "Измеритель" показало малогабаритную систему регистрации МСР-1 и бортовую систему сбора контроля и регистрации на основе модульной интегрированной авионики. Дочернее Конструкторское бюро промышленной автоматики представило системы, используемые для беспилотных летательных аппаратов, в том числе применяемых в работе МЧС.

Компания "Навигатор" ознакомила с образцами авиаприборостроения. В частности, на стенде компании можно было увидеть малогабаритную систему наблюдения за воздушной обстановкой МСНВО-2010, бортовую малогабаритную передающую систему ИСК, самолетный ответчик СО-2010, систему раннего предупреждения близости земли СРПБЗ, систему предупреждения столкновений в воздухе СПСВ, систему навигации и посадки БМС2, а также многофункциональные индикаторы.

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) продемонстрировала турбовальный двигатель

ВК-2500ПС-02. Разработанный предприятием "ОДК-Климов" совместно с холдингом "Вертолеты России", этот двигатель представляет собой новую модель в линейке ВК-2500ПС. Мощность новой силовой установки составит 2200 л. с. - на 200 л. с. больше серийного двигателя ВК-2500ПС-03, производящегося с 2017 года. Основное применение ВК-2500ПС-03 - модернизированный вертолет Ка-32. Новая силовая установка позволит улучшить эксплуатационные качества вертолета и повысить его надежность при работе с внешней подвеской, что является одной из основных сфер применения вертолетов этого типа.

ОДК представила на выставке и новый блок автоматического регулирования и контроля с полной ответственностью (типа FADEC) БАРК-6В, предназначенный для новейшего российского турбовального вертолетного двигателя ТВ7-117В вертолета Ми-38. БАРК-6В позволяет увеличить ресурс "горячей" части двигателя, адаптировать его управление к внешним условиям, обеспечить необходимую глубину контроля двигателя для его эксплуатации "по состоянию".

Современное и перспективное бортовое радиоэлектронное оборудование экспонировал холдинг "Росэлектроника". В рамках экспозиции показан малогабаритный вертолетный доплеровский измеритель скорости и сноса нового поколения, совмещенный с высотомером (ДИСС-ВГ), созданный КБ "Луч". Новый образец легче и меньше аналогов, им может быть оснащен любой гражданский вертолет.

Также на выставке было представлено оборудование входящего в холдинг "Росэлектроника" НПП "Полет" для перспективного вертолета Ка-62 - бортовой комплекс связи нового поколения С-404 и интегрированная антенно-фидерная система "Аист-62". С-404 основан на открытой архитектуре, обеспечивает непрерывную связь пилотов с наземными пунктами управления по нескольким каналам и постоянный прием сигналов на аварийной частоте. Комплекс в составе вертолета Ка-62 проходит предварительные летные испытания.

Американская компания Pall Aerospace представила пылезащитные фильтры для двигателей нового вертолета
Ми-171А2. Применение воздушных фильтров компании Pall позволяет эффективно и безопасно использовать вертолетную технику в различных климатических условиях и защищать двигатели от пыли, морской соли, дождя, льда, снега и мелких частиц.
Холдинг "Вертолеты России" представил больше данных о модернизации вертолетов типа Ка-32. Помимо двигателей ВК-2500ПС-02 в процессе модернизации вертолет получит современное бортовое радио-электронное оборудование и модернизированную систему пожаротушения с водяным баком СП-32. Технические решения в авионике обновленного Ка-32 уже опробованы на Ми-38 и Ка-62. Модернизация Ка-32 будет проводиться под управлением Вертолетной сервисной компании.
HeliRussia 2019 ежегодно демонстрирует продукцию как гражданского, так и военного назначения. Компания "Рособоронэкспорт" представляет на выставке информацию о военных вертолетах российского производства всех классов, востребованных на мировом рынке, а также о комплексах с беспилотными летательными аппаратами. В основном акцент делается на моделях Ка-52 и Ми-28НЭ "Ночной охотник", также представлена информация по "Ансату", Ка-226Т и другим моделям. По итогам выставки, которую регулярно посещают зарубежные делегации, компания ожидает рост интереса к российским военным вертолетам.
По традиции на HeliRussia 2019 демонстрировался спектр новинок и разработок из области беспилотных систем. Компания "Съемка с воздуха" представила GeoDrone - гибридный дрон с бензоэлектрическим двигателем для поисково-спасательных операций. Группа "Кронштадт" показала лазерную систему определения координат (ЛСОК) для БЛА. Военную версию ЛСОК можно применять совместно с перспективным БЛА "Орион".
ZALA AERO продемонстрировала всю линейку БЛА, их оснащение, наземные станции управления, а также специализированное ПО для автоматического распознавания объектов. В числе новинок компании - технология воздушного лазерного сканирования, которая на сегодняшний день не имеет альтернативы по объему получаемой информации, точности данных и производительности. А консорциум McFly.aero ознакомил с проектом электрического воздушного беспилотного такси Bartini российской разработки, которое уже находится на этапе летных испытаний.
Площадка для обмена мнениями
Насыщенной оказалась и программа конференц-мероприятий. На HeliRussia 2019 были проведены 4-я конференция по беспилотной авиации, 2-я Всероссийская конференция по развитию сельскохозяйственной авиации, 7-я научно-практическая конференция "Авиационное бортовое оборудование" и конференция "Современные тенденции развития услуг послепродажного обслуживания российской вертолетной техники".
Широкое внимание аудитории привлекли 11-я Международная конференция "Рынок вертолетов: реалии и перспективы" и дискуссия "Финансовые инструменты для вертолетной отрасли". Мероприятия ознакомили профессионалов отрасли с уникальными данными по параметрам российского гражданского вертолетного рынка и с аспектами финансирования вертолетных работ.
Мероприятие, запланированное как обмен мнениями по вопросам работы основных инструментов финансирования вертолетной индустрии, стало первым современным масштабным серьезным исследованием, позволившим представителям профессионального сообщества, финансово-кредитных организаций и регуляторов рынка проанализировать и оценить влияние глобальных экономических и социальных процессов на развитие отрасли, вскрыть главные "узкие места" рынка вертолетных услуг, выявить драйверы его роста, а также наметить пути решения ключевых проблем, стоящих перед эксплуатантами российских вертолетов.
Одним из ключевых докладчиков дискуссии выступила директор по стратегии и развитию компании "РВС-ХОЛДИНГ" кандидат экономических наук Наталья Трофимова. Она представила участникам встречи доклад на тему "Финансирование вертолетной индустрии: условия рынка и специфика отрасли". В обзорной части доклада представитель управляющей компании с десятилетним опытом работы на рынке оценила

текущую мощность рынка в 50-60 млрд руб. и привела ключевые показатели масштаба вертолетной отрасли. По данным Росстата, на конец марта 2019 года числятся 2707 воздушных судов, две трети из которых - отечественные, а "летающими" являются только 50% от зарегистрированного парка. При этом среднегодовой налет по отрасли составляет более 400 тыс. летных часов в год.

Также ею была представлена статистика, раскрывающая потенциал развития вертолетной отрасли, обозначены главные проблемные аспекты инвестирования и финансирования компании-эксплуатанта, инвестиционные потребности вертолетной отрасли, а также пересмотрены вопросы, связанные с разработкой, производством, применением и поддержанием летной годности вертолетной техники, обучением и оплатой работы летно-технического состава.

В качестве примера успешной реализации современных финансовых инструментов в вертолетной отрасли докладчик представила итоги участия компании "Русские Вертолетные Системы" в государственной программе "Санитарная авиация" - по состоянию на 2019 год охвачены 49 регионов, выполняются порядка 25-30 тыс. летных часов в год, а объем рынка оценивается в 5,7 млрд руб.

В продолжение темы развития отечественной вертолетной промышленности выступил директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Дмитрий Лысогорский. Он рассказал участникам встречи о мерах поддержки вертолетной отрасли, о существующих на сегодняшний день финансовых инструментах, о важности повышения рентабельности отрасли и стимулирования продаж, о влиянии спроса на развитие производства новой вертолетной техники, а также о развитии линейки российских гражданских вертолетов.

Смотр ознаменован контрактами

На HeliRussia 2019 был подписан ряд важных документов. Так, холдинг "Вертолеты России" и авиакомпания "Полярные авиа линии" подписали соглашение на поставку семи вертолетов "Ансат". Первая поставка запланирована на 2021 год.

Компания "Русские Вертолетные Системы" заключила контракт с португальской PBS Aviation. Контракт регламентирует организацию поставок вертолетных услуг "РВС" в рамках международных гуманитарных проектов, реализуемых под эгидой ООН.

"ЮТэйр-Инжиниринг" и "ОДК-Климов" подписали дистрибьюторский договор на послепродажное обслуживание вертолетных двигателей

ТВ3-117 и ВК-2500 в России на базе совместного Центра среднего ремонта двигателей, открытого в 2018 году в Тюмени. В прошлом году центр отремонтировал 12 двигателей ТВ3-117ВМ, а специалисты "ЮТэйр-Инжиниринг" одними из первых освоили обслуживание нового вертолетного двигателя ВК-2500.

Французский разработчик и производитель авиационных двигателей - компания Safran Helicopter Engines - заключила на HeliRussia 2019 контракт с российской компанией Citicopter, по которому последняя становится официальным дистрибьютором двигателей семейств Arriel и Arrius в России и СНГ. На текущий момент в России применяются порядка 150 вертолетных двигателей производства Safran, преимущественно на моделях зарубежного производства. Однако двигатели Safran также устанавливаются на Ка-226Т и перспективный Ка-62. Компания прогнозирует рост числа своих двигателей в российском гражданском секторе.

Был также подписан ряд других соглашений.

http://transportrussia.ru/item/5000-smotr-vintokryloj-tekhniki.html

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; РОСЖЕЛДОР ВЫДАЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕ НА Ж/Д ЛИНИИ ТОММОТ - НИЖНИЙ БЕСТЯХ В ЯКУТИИ

Приемочная комиссия с представителями Дальневосточного территориального управления **Росжелдор**а подписала акт о готовности открытия пускового комплекса Томмот - Нижний Бестях (Амуро-Якутская магистраль), сообщила пресс-служба **Минтранс**а Якутии.

Перед подписанием акта члены комиссии выехали на рабочем поезде Томмот - Нижний Бестях для осмотра объектов пускового комплекса и путевого хозяйства.

"Были проверены системы транспортной безопасности, объекты энергообеспечения, оценены разъезды и условия для работы, инфраструктура пассажирского комплекса станции. Для того чтобы проверить участковую скорость и подтвердить исполнение графика, движение осуществлялось с установленной скоростью по всем участкам", - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что подписанный акт приемочной комиссии является важным документом, разрешающим ввод линии в постоянную эксплуатацию с пуском пассажирского движения. Следующим этапом станет издание соответствующего приказа **Росжелдор**а и открытие станций участка Томмот - Нижний Бестях по тарифному руководству.

Как сообщалось, строительство ж/д линии Беркакит - Томмот - Якутск было начато в марте 1985 года. В августе 2004 года участок Нерюнгри-Грузовая - Томмот был сдан в эксплуатацию с пуском пассажирского движения.

Строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) ведется с 2005 года. В 2014 году участок Томмот - Нижний Бестях был сдан во временную эксплуатацию.

В 2015 году генподрядчик - ЗАО "Инжиниринговая корпорация "Трансстрой" - прекратил строительные работы, и в конце 2017 года после судебных тяжб госконтракт с ним был расторгнут. В апреле 2018 года новым генподрядчиком в результате победы на конкурсе стала АК "Железные дороги Якутии" (MOEX: ZHDY) (ЖДЯ), с ней был подписан госконтракт. В конце декабря ЖДЯ завершили строительство участка. Открытие пассажирского движения намечено на 27 июля 2019 года.

Со 2 января 2018 года был введен единый тариф ОАО "РЖД" на маршруте Нерюнгри-Пассажирская - Томмот, что привело к уменьшению цены перевозки на 19-75% в зависимости от вида груза.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АВТОДОР ЗАПРОСИЛ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 45 МЛРД РУБ. НА "УЗКИЕ" МЕСТА ЦКАД

Госкомпания "Автодор" запросила в правительстве РФ дополнительно 45 млрд рублей на ликвидацию "узких" мест на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) вокруг Москвы, сообщил председатель правления ГК "Автодор" Вячеслав Петушенко журналистам в Ростове-на-Дону в четверг.

"45 млрд рублей - это "узкие" места. Мы запросили эти деньги в правительстве Российской федерации", - ответил на вопрос "Интерфакса" Петушенко.

Как писала ранее газета "Ведомости", "Автодор" обнаружил 11 проблемных точек, которые помешают движению на ЦКАД вокруг Москвы. Чтобы их ликвидировать, потребуются дополнительные бюджетные вливания - предварительно "Автодор" и **Минтранс** оценивали работы в 44-45 млрд рублей. "Это не увеличение стоимости дороги, а дополнительный проект по расшивке "узких" мест, смета предварительная, окончательная будет известна после того, как проект пройдет Главгосэкспертизу", - пояснял газете источник, близкий к "Автодору".

Устранить "узкие" места на ЦКАД в октябре прошло года поручил президент РФ Владимир Путин, над этим работают **Минтранс** и "Автодор", заявлял изданию представитель курирующего транспорт **вице-премьера Максима Акимова**.

В 2017 году стоимость строительства ЦКАД оценивалась в 313,2 млрд рублей, но окончательная смета не была известна, а сроки работ срывались, писали "Ведомости".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА АКСАЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2022 ГОДУ - АВТОДОР

Строительство участка трассы М-4 "Дон" в обход г. Аксай (Ростовская область) планируется завершить в 2022 году, сообщил председатель правления ГК "Автодор" Вячеслав Петушенко журналистам в Ростове-на-Дону в четверг.

"В этом году разыграли первые конкурсные процедуры на строительство участка от 1024 до 1036 км. Могу сказать, что это один из самых грандиозных инфраструктурных объектов в России в ближайшие 2-3 года. Объем инвестиций, который здесь будет

вложен, чуть более 100 млрд рублей. Здесь самое главное зависит от того, как мы вначале запустим этот проект, так он дальше и пойдет. Мы планируем завершить проект в 2022 году", - сказал Петушенко.
По его словам, в настоящее время строительные работы ведутся значительными темпами. "Строительство участка с 1024 по 36 км уже ведется ускоренными темпами. Мы полагаем, что в этом году подрядчик (АО "Донаэродорстрой" - ИФ) план перевыполнит. Будет необходимость в дополнительных средствах, чтобы работы шли еще более активными темпами, найдем их", - сказал глава "Автодора".
Он также сообщил, что проект строительства следующего участка трассы М-4 от 1036 до 1072 км "заходит" на экспертизу, и этом году "Автодор" намерен объявить конкурс на выбор подрядчика. Сроки строительства этого участка - 2020-2022 годы. Планируется построить два искусственных сооружения через Дон и 35 км дороги.
Кроме того, планируется объявить конкурс на выбор подрядчика строительства участка М-4 от 1072 до 1091 км.
В целом проект реконструкции М-4 на участке от 1024 до 1091 км со строительством обхода Аксая планируется завершить в 2024 году. "То есть в 2024 году мы должны поехать по дороге практически первой технической категории, и транзитный транспорт должен проехать Ростовскую область со скоростью 120 км в час, если он не хочет остановиться", - сказал Петушенко.
Как сообщалось, в апреле 2019 года "Автодор" заключил договор с АО "Донаэродорстрой" (Ростовская область) на реконструкцию участка дороги М-4 "Дон" с 1024-го по 1036-й км в Ростовской области в рамках реализации проекта "Обход города Аксай". В рамках проекта планируется построить два моста: через реку Тузлов и 83-метровый путепровод над автомобильной дорогой к станице Грушевская в Аксайском районе. Протяженность участка реконструкции составляет 12,3 км. Работы по контракту должны быть завершены в конце сентября 2021 года.
На ту же тему:
https://tass.ru/ekonomika/6570948

ТАСС; 2019.06.20; БОЛЕЕ 350 МЛН РУБ. ВЫДЕЛИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА СТРОИТЕЛЬСТВО БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА

Допфинансирование строительства первого этапа Большого казанского кольца из федерального бюджета составляет 350 млн рублей. Средства выделили по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, сообщила в четверг пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства республики.
"На строительство первого этапа Большого Казанского кольца предоставлено дополнительное федеральное финансирование в размере 350 млн рублей. Соответствующее соглашение в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** подписано между **Росавтодор**ом и Татарстаном", - говорится в сообщении.
Также на строительство магистрали из республиканского бюджета направили 350 млн рублей на текущий год. Общая сметная стоимость первого этапа оценивается в 2,241 млрд рублей. Оставшаяся сумма финансирования и ввод объекта в эксплуатацию планируется на 2020 год. Контракт на выполнение работ планируется заключить в начале июля 2019 года.
В первый этап включено строительство участка в 800 км от улицы Мидхата Булатова до улицы Борисковская, а также путепровода на пересечении с Фермским шоссе. В границы планируемой дороги, по данным мэрии Казани, попадают 75 объектов недвижимости в поселке Борисково. В марте председатель комитета внешнего благоустройства Игорь Куляжев сообщил о подготовке документации для их выкупа.
Большое казанское кольцо - магистраль для пропуска и перераспределения транспортных подходов на подходе к центру города. По данным местных СМИ, проект реализуют с 2010 года, вышеуказанный участок позволит "сомкнуть" кольцо.
https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/571541

ТАСС; 2019.06.20; МОСКВУ, МИНСК И ПЕТЕРБУРГ МОГУТ СОЕДИНИТЬ В "ТРЕУГОЛЬНИК" ВЫСОКОСКОРОСТНЫМИ МАГИСТРАЛЯМИ

Москву, Минск и Санкт-Петербург целесообразно соединить в "треугольник" высокоскоростными магистралями. Такое мнение высказал замначальника департамента экономики и отраслевых программ Постоянного комитета Союзного государства Белоруссии и России Олег Леснов.

"Если строить высокоскоростные магистрали, то целесообразно, на наш взгляд, рассмотреть проект соединения тех столиц - Москвы, Минска и Санкт-Петербурга. Ведь расстояния порядка 700-800 км (а именно такова протяженность этих трех маршрутов) в Европе с помощью высокоскоростных магистралей, поезда которых идут со скоростью 300 км/ч, преодолеваются за три часа. А у нас приходится ехать 9-10 часов", - сказал Леснов в интервью официальному сайту Постоянного комитета Союзного государства.

Он добавил, что поездка по железной дороге из Минска в Санкт-Петербург занимает сейчас еще больше - 13-14 часов. Леснов отметил, что Союзное государство намерено участвовать в создании высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора Китай - Европа в той его части, которая будет связывать Россию и Белоруссию. "Через Брест мы выходим в Центральную Европу - в Польшу, Германию. А через Санкт-Петербург - в северо-западную часть континента: Финляндия, Норвегия, Швеция", - пояснил он.

Чиновник отметил, что развитие транспортной инфраструктуры благотворно скажется на интеграции двух стран. По его словам, оценку стоимости таких проектов должны делать профильные ведомства. При этом Леснов считает целесообразным привлекать к их реализации иностранных инвесторов. Он добавил, что эта тема вызывает живой интерес у австрийских деловых кругов, а итальянские и немецкие компании рассматривают использование транспортных коридоров по территории Белоруссии и России.

Он напомнил, что в Санкт-Петербурге недавно было заключено соглашение между Siemens и РЖД, компании будут строить совместный инжиниринговый центр, в котором компетенции по разработке скоростных поездов постепенно будут переходить к России.

https://tass.ru/ekonomika/6573153

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АЗЕРБАЙДЖАН И РФ К НОЯБРЮ ЗАКРЕПЯТ ПОГРАНИЧНЫЕ ЗНАКИ НА ВЫСОКОГОРНОМ УЧАСТКЕ ГОСГРАНИЦЫ

В Баку в четверг завершилось седьмое заседание совместной комиссии по демаркации госграницы между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией, стороны приняли рабочий план установки пограничных знаков на высокогорном участке линии прохождения госграницы.

"В соответствии с подписанным протоколом заседания, в период с июля по октябрь текущего года рабочей группой совместной комиссии будут определены места и закреплены пограничные знаки на высокогорном участке, а также будут проведены соответствующие демаркационные работы на лесном участке, мостах и контрольно-пропускных пунктах", - отмечается в сообщении МИД Азербайджана..

В целом, встреча прошла "в духе добрососедства и конструктивного диалога".

"Следующее заседание комиссии планируется провести на территории РФ. Сроки проведения заседания будут согласованы по дипломатическим каналам", - уточнили в МИД Азербайджана.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; АВИАКОМПАНИИ МИРА ВЫСТРОИЛИСЬ В ОЧЕРЕДЬ НА НОВЫЙ СВЕРХДАЛЬНИЙ САМОЛЕТ AIRBUS

Европейский авиакосмический концерн Airbus SA получил свыше 270 заказов на новую модель сверхдальнемагистрального узкофюзеляжного самолета A321XLR за три дня работы международного авиасалона в Ле-Бурже, говорится в пресс-релизе компании.

В третий день 50 таких лайнеров заказала крупнейшая авиакомпания в мире American Airlines. Соглашение предусматривает конвертацию существующего заказа на 30 A321neo в A321XLR и приобретение дополнительных 20 A321XLR.

Кроме того, самолеты с увеличенной дальностью полета вызвали интерес со стороны австралийской Qantas Airways Ltd - перевозчик заключил договор на приобретение 36 A321XLR, включая конвертацию ранее заказанных 26 машин семейства A320neo и твердый заказ на 10 самолетов A321XLR.
Еще 50 лайнеров заказала Indigo Partners и три другие авиакомпании, входящие в состав группы. Двадцать самолетов A321XLR будут поставлены Wizz Air, 18 - Frontier, а 12 - jetSMART.
О начале разработки A321XLR было объявлено в понедельник, первые поставки начнутся в 2023 году. Ожидается, что самолет сможет выполнять рейсы дальностью до 8,7 тыс. км, что на 15% больше, чем у дальнемагистрального A321LR. По словам представителей Airbus, A321XLR позволит авиаперевозчикам сократить расход топлива в расчете на одного пассажира на 30% по сравнению с самолетами предыдущего поколения.
Предполагается, что новый самолет можно будет использовать на менее закруженных дальнемагистральных направлениях, по которым сейчас летают широкофюзеляжные самолеты.
Кроме того, в четверг Taiwan China Airlines (CAL) подписала договор на приобретение 11 самолетов A321neo и собирается взять еще 14 лайнеров этого типа в лизинг. Также ирландская лизинговая компания Accipiter Holdings заключила соглашение о приобретении 20 самолетов A320neo.
Акции Airbus в ходе торгов в Париже в четверг дорожают на 0,4%. С начала года капитализация компании взлетела на 47%, до 95,2 млрд евро.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; WAYMO ДОГОВОРИЛАСЬ С RENAULT И NISSAN О СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕРВИСОВ

Американская компания Waymo, входящая в группу Alphabet и занимающаяся разработкой технологий для беспилотных автомобилей, заключила соглашение с французским автопроизводителем Renault SA и его японским партнером Nissan о сотрудничестве в области развития и внедрения беспилотного транспорта на мировые рынки.
Как сообщается в пресс-релизе компаний, на первом этапе предполагается изучить коммерческие, правовые и нормативные аспекты, связанные с беспилотными перевозками во Франции и Японии. Далее в этих странах будут созданы совместные предприятия, которые займутся запуском сервисов беспилотных перевозок.
"Это идеальная возможность для Waymo вывести нашу автономную технологию на мировую арену, с передовым партнером", - заявил глава Waymo Джон Крафчик, слова которого приводятся в пресс-релизе".
Новое соглашение является первым шагом к разработке сервисов по перевозке пассажиров и грузов с использованием самоуправляемых автомобилей, говорится в сообщении. Изначально компании сосредоточатся на рынках Франции и Японии, где расположены штаб-квартиры Renault и Nissan, однако в дальнейшем география проекта может быть расширена.
Хади Заблит, старший вице-президент по развитию бизнеса в альянсе Renault-Nissan-Mitsubishi, отметил, что сотрудничество с Waymo позволит создать беспилотные транспортные сервисы, которые будут востребованы клиентами. Однако, по его словам, автопроизводители не обязательно будут предоставлять услуги совместно с Waymo.

ТАСС; 2019.06.20; РЖД ОБСУЖДАЮТ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ ЛИНИИ КАИР-АЛЕКСАНДРИЯ, ГОТОВЫ НА КОНЦЕССИЮ

ОАО "Российские железные дороги" ведет переговоры о реализации проекта в Египте.
"Один из проектов, который мы сейчас обсуждаем - это модернизация железной дороги Каир-Александрия. Вплоть до того, что взять ее в концессию", - заявил первый замглавы компании Александр Мишарин на форуме "Россия-Африка" в четверг.
Также Мишарин сказал, что с точки зрения проектов в железнодорожной отрасли монополия помимо Египта "в первую очередь сегодня изучает Гану, Нигерию и Эфиопию", хотя и отметил, что компании "нужно больше понимания проектов в Африке".

"Российские железные дороги" занимаются перевозками и являются транспортно-логистическим холдингом. Мы работаем не только в России, но и более чем в 40 государствах. Кроме перевозок наш бизнес инжиниринг и строительство. Вместе с нашими партнерами осуществляем обслуживание и поставки всей железнодорожной техники и организации сервиса, подготовку и обучение кадров", - сказал топ-менеджер.
На ту же тему:
https://tass.ru/ekonomika/6573961

ТАСС; 2019.06.20; ХАБАРОВСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР В 2020 ГОДУ

Хабаровский край и Дальневосточная железная дорога обратились в правительство РФ с предложением реализовать проекты строительства второго моста через Амур у Комсомольска-на-Амуре и тоннеля на Дальневосточной железной дороге с 2020 по 2023 год. Об этом сегодня сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства региона Валерий Немытов.
"Правительством края, ДВЖД направлено предложение в правительство РФ, Совет Федерации Федерального Собрания РФ, **Минтранс России**, Минвостокразвития о включении в инвестиционную программу проектов строительства второго моста через реку Амур в Комсомольске-на-Амуре, второго нового Кузнецовского тоннеля и развития инфраструктуры общего пользования на участке Ванино - Советская Гавань не с 2025 года, а с 2020 года", - сказал Немытов на заседании совета при губернаторе Хабаровского края по поддержке экспорта.
Он отметил, что это необходимо для того, чтобы к 2023 году получить необходимые провозные мощности железнодорожной инфраструктуры. С реализацией ряда крупных проектов по строительству терминалов по перевалке угля, сжиженных углеводородных газов грузооборот морского порта Ванино - основного экспортного транспортно-логистического центра Хабаровского края - должен существенно вырасти. При этом именно провозные способности железной дороги, отметил Немытов, являются лимитирующим фактором для реализации стивидорных проектов. Модернизация железнодорожной инфраструктуры является также одной из определяющих мер развития экспорта в регионе, в том числе в рамках национального проекта "Международная кооперация и экспорт".
РЖД сейчас реализует инвестиционную программу развития Восточного полигона (Транссиба и БАМа), предусмотрены электрификация участка Волочаевка-II - Комсомольск-на-Амуре - Ванино со строительством второго главного пути на участке Комсомольск-на-Амуре - Ванино. Выполнение этих мероприятий позволит увеличить провозную способность с 37 млн т в 2019 году до 76 млн т к 2025 году.
"Однако остается дефицит провозных возможностей в 24 - 34 млн т к 2025 году. Для решения этого вопроса и обратились к правительству РФ и ведомствам. <...> Реализация этих [строительство вторых моста и тоннеля] и других мероприятий увеличит провозную способность в направлении морских портов Ванино, Советская Гавань до требуемых 110 млн т в год и снимет логистические ограничения для экспорта", - подчеркнул Немытов.
У Комсомольска-на-Амуре есть мост через Амур с железнодорожным и автомобильным движением. Кузнецовский тоннель расположен в крае на подъеме на Кузнецовский перевал, пересекает горный хребет Сихотэ-Алинь.
https://tass.ru/ekonomika/6570628

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В КИТАЙ ЧЕРЕЗ УССУРИ ОЦЕНИЛИ В 60 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость строительства моста в Китай через реку Уссури оценивается китайской стороной примерно в 1 миллиард юаней или 60 миллиардов рублей, сообщил председатель Хабаровского краевого отделения общественной организации малого и среднего предпринимательства "Опора России" Сергей Мазунин.
Мазунин на прошлой неделе сообщал РИА Новости, что бизнес Хабаровского края считает острой необходимостью строительство моста между пунктами пропуска Покровка

и Жаохэ (Китай) через реку Уссури. В настоящее время это единственный круглогодичный речной пункт пропуска в регионе. Летом работает речная переправа, зимой - понтонный мост. Губернатор Хабаровского края в четверг поручил разработать дорожную карту и предложения по реконструкции этого пункта пропуска, которые представят в **Минтранс РФ**.

В четверг в Хабаровске прошло заседание совета при губернаторе Хабаровского края по поддержке экспорта. Участники обсуждают перспективы развития транспортных коридоров и пунктов пропуска на границе с Китаем, которые реализуются в рамках федерального проекта "Логистика международной торговли".

Как отметил Мазунин, делегация "Опоры России" весной этого года побывала в уезде Жаохэ провинции Хэйлунцзян, где встречалась с китайскими предпринимателями.

"Одним из предложений, озвученных на встрече, было строительство постоянно действующего автомобильного моста "Покровка (РФ) - Жаохэ (КНР)"... Строительство моста позволит круглогодично перевозить грузы и пассажиров, увеличить потоки грузов и пассажиров", - сказал Мазунин.

По его словам, Китай готов приступить к строительству моста уже в июне 2020 года.

"По оценкам китайской стороны, стоимость моста порядка 1 миллиарда юаней. В рублях это 60 миллиардов. Ширина реки 470 метров, с подъездными путями длина моста составит около 1 километра", - сказал Мазунин.

Он отметил, что с 2013 по 2018 год правительство уезда Жаохэ вложило 120 миллионов юаней в развитие инфраструктуры порта. После реконструкции его пропускная способность составляет 2 миллиона тонн грузов и до 500 тысяч пассажиров в год.

https://realty.ria.ru/20190620/1555727005.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИОЛЕТТА ВДОВЯК; 2019.06.20; В ЗАБАЙКАЛЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА

Миллиард рублей выделят из федерального бюджета на реконструкцию многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) в поселке Забайкальск на границе с Китаем. Расходы внушительные, но необходимые: задержки и очереди на этом погранпереходе стали печальной обыденностью.

По словам Валентина Аникьева, начальника управления туризма министерства международного сотрудничества и внешнеэкономических связей Забайкальского края, МАПП на переходе Забайкальск (РФ) - Маньчжурия (КНР) - одно из самых проблемных мест на российско-китайском участке государственной границы.

Уровень обустройства пункта пропуска не позволяет справиться с возрастающим пассажиро- и грузопотоком. В результате периодически образуются очереди следующих через границу транспортных средств. Особенно длинны они с мая по сентябрь на пассажирском направлении и с октября по декабрь - на грузовом. А в один из январских дней 2019 года границу в обе стороны пересекло рекордное число граждан - 7,5 тысячи человек против обычных четырех-пяти тысяч. При этом пропускная способность - те же самые пять тысяч человек в сутки.

В своем нынешнем виде переход появился в конце прошлого столетия.

- В 1996-1999 годах я работал заместителем главы администрации региона, председателем комитета экономики, - вспоминает забайкальский экономист Евгений Касьянов. - Мне довелось готовить документы к федеральной целевой программе "Комплексное развитие приграничного поселка Забайкальск Читинской области". В начале января 1998 года она была принята. В этом документе предусматривались строительство МАПП, реконструкция и модернизация железнодорожного узла, реконструкция федеральной автотрассы, создание коммунальной инфраструктуры населенного пункта.

Маленький поселок и целая ФЦП - казалось бы, нестандартное соотношение. На это обратили внимание и в минэкономики страны, не без юмора предложив читинским разработчикам "принести федеральную целевую программу и по отдельно взятому хутору".

- "60 процентов грузов между Россией и Китаем проходит через этот хутор!", - ответил я. И программа была принята, - вспоминает Касьянов. - Объем затрат на ее реализацию

составлял 1516,7 миллиарда рублей в ценах на 1 января 1997 года, срок реализации - с 1998 по 2000 годы. Деньги выделялись из федерального и областного бюджетов, предусматривались и частные инвестиции, в том числе средства нашего южного соседа, Китая. На российской стороне в 1998 году был построен автомобильный переход, и по тем временам он был лучше китайского.

По словам экономиста, мэр приграничной Маньчжурии обратился тогда же к властям КНР с просьбой о выделении денег для развития этого китайского поселка.

- Он был еще менее развитым населенным пунктом, чем Забайкальск: несколько каменных домов, а остальное - саманные строения. Маньчжурия получила поддержку. Им оставляют 50 процентов НДС, и эти средства расходуются на строительство объектов. Населенный пункт начал стремительно развиваться, - говорит Евгений Касьянов.

Между тем, как отмечает эксперт, до конца федеральная целевая программа не была реализована. Полностью свою часть мероприятий выполнило лишь **ОАО "РЖД"**. Возведен контейнерный терминал, отремонтирован вокзал, построены дома для сотрудников.

- По остальным пунктам программа заглохла, - говорит Евгений Касьянов. - ФЦП была сорвана, и произошло это чисто по субъективным причинам. Да, в 1998 году был дефолт, но дальше начался подъем экономики. А к программе никто не возвращался, хотя нужно было каждый год отстаивать федеральное финансирование.

Кроме того, по расчетам 1997 года, конечно же, предполагалось увеличение транспортного потока. Однако сейчас этот поток вырос не на проценты, а в несколько раз.

- Торговый оборот между РФ и КНР увеличивается ежегодно, - подтверждает Валентин Аникьев. - Движение товаров сегодня осуществляется в большей степени через железнодорожный пункт пропуска и в меньшей - через автомобильный. Кстати, появилась новая тенденция, которой не было в конце XX века: транзитом через Забайкальск следуют контейнерные поезда в Европу. А вот пропускная способность МАПП сегодня ограничена, ее явно не хватает, ведь прошло более 20 лет с момента ввода перехода в эксплуатацию.

Нельзя сказать, что с тех пор объекты в Забайкальском приграничье совсем не модернизировали. Например, в рамках ФЦП "Государственная граница Российской Федерации", действовавшей с 2003 года, началась реконструкция МАПП Забайкальск. Однако в 2012-м работы были прекращены из-за недостатка федерального финансирования. Но даже в результате того, что было сделано, увеличить пропускную способность пункта пропуска до запланированных показателей (две тысячи автомобилей, 9400 человек, 80 тысяч тонн грузов в смену) не удалось. Как оказалось, сам проект не предусматривал мероприятий, которые кардинально повлияли бы на скорость прохождения границы.

- При существующей схеме движения через пункт пропуска грузовые крупногабаритные транспортные средства вынуждены совершать два поворота под углом 90 градусов и преодолевать дополнительное расстояние вдоль линии границы по китайской части ПП для выезда на грузовое направление сопредельной стороны. Это сильно замедляет скорость прохождения границы транспортниками, - приводит пример Валентин Аникьев. - Еще одна проблема - невозможность использования бокса углубленного досмотра грузовых автомобилей.

Включение в нынешнем году автомобильного пункта пропуска Забайкальск в нацпроект "Международная кооперация и экспорт" дает надежду на перемены к лучшему. Из предусмотренного миллиарда федеральных рублей 34 миллиона должны выделить уже в нынешнем году, 350 миллионов - в следующем, и оставшиеся 616 миллионов рублей - в 2021-м.

Как считает Евгений Касьянов, ничто не мешает вернуться к программе комплексного развития Забайкальска. По его мнению, ее можно усовершенствовать и актуализировать. Правда, сделать это будет не так-то легко.

- К сожалению, за эти 20 с лишним лет в поселке появилось много странных структур и компаний. Земли выдавались под мифические проекты, и теперь свободных площадей в Забайкальске нет. Да, поселок и сейчас может развиваться, но ему необходимо наведение элементарного порядка. Необходимо не только реконструировать переход, но и

прекратить манипуляции с землей, с беспорядочным движением товара через границу. Тогда Забайкальск действительно станет точкой роста.
https://rg.ru/2019/06/20/reg-dfo/v-zabajkale-rekonstruiruiut-mezhdunarodnyj-punkt-propuska.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2019.06.20; ОХРАНУ КРЫМСКОГО МОСТА ОБЕСПЕЧАТ ЧЕТЫРЕ АНТИДИВЕРСИОННЫХ КАТЕРА

В Рыбинске на воду спустили первый из четырех противодиверсионных катеров "Грачонок", которые будут нести службу в Керченском проливе и охранять Крымский мост.
Это первый катер проекта 21980, построенный для сил Росгвардии, сообщает пресс-служба ведомства.
- Войска национальной гвардии в этом году приступают к выполнению задач по обеспечению безопасности энергомоста, газопровода и транспортного перехода через Керченский пролив, - рассказал главнокомандующий войсками Росгвардии генерал армии Виктор Золотов. - Новые катера займут достойное место в боевом порядке недавно сформированной бригады, на которую возложены задачи по охране столь важного для страны объекта.
Золотов отметил, что постройке предшествовали три года совместной работы специалистов ведомства и судостроителей, в результате катер был модифицирован для исполнения задач, которые стоят перед Росгвардией.
- "Грачонок" имеет высокие маневренные качества и мореходность, оснащен новейшими средствами поиска и обнаружения подводных диверсионных сил противника, а установленный водолазный комплекс позволяет проводить работы на большой глубине, - сказал он.
Всего со стапелей судостроительного завода "Вымпел" сойдут четыре катера этой серии, предназначенные для работы в Керченском проливе.
Катера "Грачонок", построенные на российский верфях, уже стоят на вооружении Черноморского, Балтийского, Тихоокеанского, Северного флотов и Каспийской флотилии.
https://rg.ru/2019/06/20/reg-ufo/dlia-ohrany-krymskogo-mosta-postroiat-chetyre-antidiversionnyh-grachonka.html
На ту же тему:
https://ria.ru/20190621/1555767741.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ЗАРАБОТАЮТ ДО ДЕКАБРЯ

Инспекционно-досмотровый комплекс на железнодорожной составляющей Крымского моста будет сдан к декабрю, оборудование уже подготовлено, заявил РИА Новости руководитель проекта, советник гендиректора холдинга "Росэлектроника" (входит в "Ростех") Константин Фурсиков.
В пятницу, 14 июня, стало известно, что строители сомкнули рельсы на первом пути железнодорожной части моста через Керченский пролив, продолжается обустройство путей всем необходимым для запуска движения.
"Мы являемся исполнителями в части выполнения работ по оснащению технологического оборудования ИДК. Как только заказчик предоставит строительную готовность объекта, мы готовы к проведению работ. На сегодняшний день срок сдачи объекта, железнодорожного инспекционно-досмотрового комплекса – декабрь 2019 года", - сказал собеседник.
"Если строительную готовность предоставят раньше, мы готовы к проведению работ, так как оборудование у нас уже готово и часть его уже доставлена на объект", - добавил Фурсиков.
Он отметил, что "Росэлектроника" разработала и производит целую линейку инспекционно-досмотровых комплексов для контроля грузов, перевозимых

автомобильным и железнодорожным транспортом, а также контроля самих транспортных средств - чтобы выявлять товары, запрещенных к обороту на территории России.
"На сегодняшний день холдинг производит мобильные, стационарные автомобильные и железнодорожные ИДК. Уже завершена разработка нового типа стационарных комплексов - портального ИДК, который позволит проводить досмотр автомобилей на скорости до 10 километров в час, что может в разы увеличить пропускную способность", - сказал Фурсиков.
По его словам, помимо контроля в пунктах пропуска инспекционные комплексы применяются для обеспечения безопасности на объектах критической инфраструктуры. "В данном случае мы можем сказать об обеспечении безопасности Крымского моста. На сегодняшний день там установлены автомобильные досмотровые комплексы, а также готовятся к сдаче два стационарных ИДК для контроля грузовых железнодорожных составов", - рассказал собеседник агентства.
https://ria.ru/20190620/1555719392.html
На ту же тему:
https://rg.ru/2019/06/20/reg-ufo/k-zapusku-poezdov-po-krymskomu-mostu-postroiat-dosmotrovyj-kompleks.html
https://ria.ru/20190621/1555767596.html
https://ria.ru/20190621/1555767327.html

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.21; КОАП ПОЗВАЛИ В ДОРОГУ; В МВД ВЫДВИГАЮТ ИДЕИ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОДЕКСА

Представители МВД России вчера обнародовали предложения по корректировке Кодекса об административных правонарушениях (КоАП), которые могут затронуть интересы миллионов водителей. В частности, количество составов дорожных правонарушений может существенно сократиться, оформление их на дороге будет упрощено. Вместе с тем полиция предлагает расширить полномочия инспекторов, дав им возможность без суда ограничивать действие водительских прав. Наиболее радикальное предложение касается практики назначения административных арестов — от них предложено вовсе отказаться.
Будущая редакция КоАП обсуждалась вчера в ходе научно-практической конференции в научном центре безопасности дорожного движения МВД. Действующий кодекс, принятый 17 лет назад, большинство экспертов признали устаревшим. 10 июня правительство опубликовало концепцию нового КоАП (“Ъ” рассказывал об этом документе). До 1 марта 2020 года документ должен быть внесен в правительство, разработчиком является Минюст. Вступить в силу документ должен 1 января 2021 года.
806 (46%) составов действующего КоАП находятся в компетенции МВД. Полиция в 2018 году 140 млн раз привлекла граждан к ответственности, из них 131 млн — по линии ГИБДД (105 млн — штрафные постановления, вынесенные с помощью камер).
«Государство, на мой взгляд, уже не способно администрировать такое количество правонарушений»,— заявил глава административно-правового управления договорно-правового департамента МВД России Дмитрий Газизов. По его мнению, необходимо радикально сократить их число, оставив только «наиболее опасные». Необходимо сокращать «судейскую компетенцию», расширив при этом полномочия инспекторов ДПС, добавил он. Господин Газизов привел в пример судебных приставов, которые могут во внесудебном порядке за задолженности ограничивать действия водительских прав (речь не идет об их лишении). «Почему мы не можем предоставить такие полномочия нашему инспектору ДПС? Он мог бы применить подобную меру обеспечения, доставляя водителя к месту медицинского освидетельствования»,— отметил Дмитрий Газизов. Напомним, решение о лишении водительских прав может вынести только суд.
Самое радикальное предложение, обнародованное Дмитрием Газизовым,— полный отказ от одного из наказаний, предусмотренных КоАП,— административного ареста. Полицейский сам охарактеризовал идею как «провокационную». По его словам, первый заместитель главы МВД Александр Горовой отреагировал на инициативу словами: «Мы не готовы к этому», статс-секретарь МВД Игорь Зубов — «Надо думать». Мест для

содержания арестованных не хватает, пояснил Дмитрий Газизов: в России 222 спецприемника и 1,5 тыс. изоляторов, но они есть «не в каждом субъекте федерации и не в каждом районе». В 2018 году МВД потратило из бюджета 3,8 млрд руб. на содержание арестованных. Господин Газизов напомнил, что административный арест был введен в 1966 году в рамках борьбы с хулиганством, которая велась в то время в СССР. Он также отметил, что 70% сроков, назначаемых судами административных арестов, не превышают 1–3 суток. «Зачем это все? — удивляется чиновник.— Помимо всего прочего мы могли бы уйти от проигрышных позиций в Европейском суде по правам человека».

Представитель МВД также призвал пересмотреть принцип наказания юрлиц за правонарушения в области безопасности движения, введя для них не фиксированные, а оборотные штрафы (по аналогии с применяемыми ФАС). Это существенно должно повысить размер штрафных платежей.

«Это не простой вопрос: если мы сокращаем количество составов правонарушений, надо подумать, как мы будем обеспечивать соблюдение обязанностей,— отреагировал на выступление Дмитрия Газизова замначальника ГИБДД России Виктор Кузин.— Наверное, можно сократить число составов для юрлиц, оставив только самые серьезные».

Господин Кузин также призвал к сокращению числа «субъектов правоприменения». Он напомнил, что МВД ранее уже передало по ведению дел полномочия ряду органов исполнительной власти (например, администрированием парковки в столице занимается Московская административная дорожная инспекция). Законопроект о передаче других полномочий в области дорожного движения внесен правительством в Госдуму еще в 2015 году, но так и не принят. «Могут быть перегибы на местах,— пояснил Владимир Кузин.— Поэтому мы всегда относимся к вопросу передачи полномочий осторожно. Ведь ответственность за принимаемые решения остается все равно за нами».

Профессор кафедры административного права и процесса МГЮА имени Кутафина Борис Россинский подтвердил проблему, связанную с чрезмерной загрузкой судей административными делами. «На это уже обращают внимание на всех уровнях, и, конечно, в Верховном суде,— пояснил он.— Анализ практики показывает, что судьи, особенно мировые, завалены работой. К делам по административным нарушениям они относятся как к делам третьего, четвертого сорта. Есть более серьезные — уголовные, гражданские». При этом, отметил господин Россинский, в случае сокращения нагрузки на суды дополнительная нагрузка по рассмотрению правонарушений ляжет на сотрудников ГИБДД.

https://www.kommersant.ru/doc/4006180

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.06.21; АВТОБУСЫ СБИЛИСЬ С «АТЛАСА»; У СЕРВИСА И ПАРТНЕРОВ «ЯНДЕКСА» НАШЛИ НАРУШЕНИЯ

Партнеры «Яндекса» и запущенного экс-главой «Яндекс.Автобусов» сервиса «Атлас» среди перевозчиков столкнулись с претензиями региональных властей. С начала года на Урале вынесли более ста постановлений о привлечении к ответственности за осуществление перевозок без маршрутных карт, арестовав почти 50 автобусов. Изъятие транспорта в качестве наказания применяется редко, но в данном случае правомерно, считают юристы.

Западно-Уральское межрегиональное управление автодорожного надзора (ЗУ УГАДН) проверяет автобусных перевозчиков, использующих сервис «Атлас», следует из ответа ведомства на запрос замдиректора Объединения автопассажирских перевозчиков Алексея Дынько (есть у “Ъ”). Подобные проблемы возникли и у партнеров «Яндекса». Как сообщили “Ъ” в пресс-службе ЗУ УГАДН, с начала 2019 года в Башкортостане у перевозчиков, использующих «Яндекс.Автобусы» и «Атлас», выявлено 159 нарушений. Управление вынесло 111 постановлений о привлечении к ответственности за регулярные перевозки без маршрутных карт и арестовало 47 автобусов, в том числе по маршрутам Уфа—Екатеринбург и Уфа—Пермь.

«Атлас» запущен в январе 2019 года, им управляет ООО «Атлас Рус» Михаила Томшинского, ранее возглавлявшего аналогичный проект «Яндекс.Автобусы». «За

операционную деятельность на земле отвечают партнеры-перевозчики, поэтому мы не держим руку на пульсе и не считаем каждую машину. Но да, нам известно, что ЗУ УГАДН последнее время проявляет повышенную активность»,— заявил “Ъ” Михаил Томшинский. По его словам, обычно за месяц нарушения обнаруживаются не более чем в одной-двух машинах на регион, проверяющие зачастую пытаются вменить осуществление регулярных перевозок без маршрутной карты.

«Это единственная статья в КоАП, которую хоть как-то можно натянуть. Но "регулярная перевозка" — юридический термин, а не семантический. Чтобы стать регулярным перевозчиком, нужно совершить ряд юридически значимых действий, а не только регулярно ездить. Поэтому такие дела при объективном и грамотном судебном рассмотрении УГАДН обычно проигрывает»,— рассуждает господин Томшинский.

«Атлас», по словам господина Томшинского, участвует в разбирательствах перевозчиков с властями, помогая им строить судебную защиту. Так, в Оренбурге суд согласился, что список пассажиров, по которому осуществляется посадка на рейс, может быть не бумажным, а электронным, указывает он. «Наши потери, в отличие от перевозчиков, незначительны. В то же время борьба УГАДН с ветряными мельницами имеет важное последствие: рынок стагнирует, перевозчики боятся обновлять подвижной состав, покупать дорогую качественную технику, в результате страдают качество и безопасность»,— заключает он.

Сервис «Яндекс.Автобусы» сейчас входит в «Яндекс.Путешествия» и работает как агрегатор, уточнила представитель «Яндекса». «Именно партнеры контролируют перевозчиков, с которыми заключают договоры. У нас нет информации по поводу обеспечительных мер в их отношении»,— сообщили в «Яндексе».

С начала 2019 года на рынке регулярных автобусных перевозок России присутствует и французский BlaBlaCar. У него тоже были сложности из-за претензий региональных властей. Руководитель BlaBlaCar в России Ирина Рейдер сообщила “Ъ”, что партнерами проекта стали более 400 автобусных компаний и десять автовокзалов. «Это полностью легальные перевозчики, у которых есть все разрешительные документы, в том числе маршрутные карты»,— подчеркнула она. Агрегаторы сами не заинтересованы работать с нарушителями, уверен руководитель кластера Sharing Economy Российской ассоциации электронных коммуникаций Антон Губницын.

Отсутствие карты маршрута регулярных перевозок — административное нарушение, за которое водителю грозит штраф в 5 тыс. руб., а собственнику автобуса — до 300 тыс. руб., говорит партнер НАФКО Павел Иккерт. Автобусы изымают редко, хотя отдельные всплески были в Москве и области в 2016–2017 годах, говорит он. Такие случаи нечасты, но арест автобусов в Башкортостане можно признать правомерным, считает адвокат Александр Домнин.

https://www.kommersant.ru/doc/4006203

ТАСС; 2019.06.20; "ЯНДЕКС" НАЧАЛ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ

"Яндекс" вывел первые пять беспилотных автомобилей на дороги общего пользования Москвы, в эксперименте участвуют авто четвертого уровня автономности. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

"Пока на дороги Москвы выехали первые пять машин. Еще несколько десятков таких же автомобилей ждут разрешения. Эксперимент проходит в соответствии с постановлением правительства на всей территории Москвы. Выбор конкретного маршрута зависит от задач тестирования", - отметили в "Яндексе".

Всего до конца этого года "Яндекс" планирует вывести на дороги Москвы и других тестовых территорий более 100 беспилотных автомобилей, добавили в компании.

В "Яндексе" утонили ТАСС, что в эксперименте участвуют беспилотные автомобили четвертого уровня автономности. Этот уровень предполагает высокую степень автоматизации, когда система способна взять управление автомобилем на себя, и участие водителя не требуется (за исключением особых обстоятельств).

В компании также сообщили, что сейчас компания совместно с МВД и Минпромторгом работает над упрощением процесса сертификации беспилотных автомобилей. "Сейчас очень важно выводить на дороги больше машин, так они быстрее обучаются, и быстрее развивается технология", - пояснили в "Яндексе".

Планируется, что беспилотные автомобили будут протестированы по четырем основным локациям: вылетные магистрали, МКАД и ТТК, спальные районы Ясенево и Бутово, Коммунарка, а также центр столицы, пояснили в пресс-службе НТИ "Автонет". "В ближайшее время данное тестирование позволит определить экономическую целесообразность использования беспилотных технологий", - отметили в пресс-службе.

Ранее рабочая группа НТИ "Автонет" предлагала увеличить число регионов, где будут тестировать беспилотные авто до десяти. То есть к Москве и Казани, которыми сейчас ограничивается эксперимент, добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край. Кроме того, также обсуждался вопрос о включении в зону тестирования беспилотных авто маршрута Москва - Хельсинки.

Об эксперименте

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

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

https://tass.ru/ekonomika/6570313

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СМЕТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА М-11

Главгосэкспертиза РФ одобрила сметную стоимость седьмого, предпоследнего, этапа строительства скоростной автомобильной дороги М-11 "Москва-Петербург" на участке от 543 до 646 км, сообщает пресс-служба ведомства.

Проверка сметных расчетов проводилась для определения их соответствия физическим объемам работ, конструктивным, организационно-технологическим и другим решениям, предусмотренным проектом.

Документация, по которой получено положительное заключение, разработана для участка, пересекающего Новгородский и Чудовский районы Новгородской области и Тосненский район Ленинградской области. Стоимость строительства участка в сообщении не уточняется.

При этом в октябре 2018 г. сообщалось, что ГК "Автодор" совместно с генподрядчиком может сдвинуть срок завершения строительства 7-го и 8-го участков (км 543 - км 684) трассы М-11 "Москва - Санкт-Петербург" на более позднее время из-за обнаруженных в полосе отвода дороги археологических находок.

Упомянутые участки пролегают в Новгородском и Чудовском районах Новгородской области, Тосненском районе Ленинградской области, пройдут в обход Чудово и Тосно и по территории Санкт-Петербурга.

Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе данного участка ГК "Автодор" и ООО "Магистраль двух столиц" подписали 18 ноября 2014 года. Ранее предполагалось, что строительство участка завершится в 2018 году, в сентябре 2018 года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявил, что трасса М-11 будет полностью запущена в середине 2019 года.

RNS; 2019.06.20; ОПЕРАТОР «ГЛОНАСС» ОТРЕАГИРОВАЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ О МОНОПОЛИИ В ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

Инициатива о передаче всех госзаказов на установку дорожных фото- и видеокамер дочерней структуре «Ростеха» и «Глонасса» — компании «Глонасс БДД» — прошла уже несколько этапов обсуждения, рассказал RNS генеральный директор АО «Глонасс» Игорь Милашевский.

Это предложение «давно обсуждается, оно прошло уже несколько кругов обсуждения», — сказал RNS топ-менеджер, отвечая на вопрос, знает ли акционерное общество «Глонасс» о предложении сделать совместное предприятие «Глонасса» и «Ростеха», компанию «Глонасс БДД» единственным исполнителем госзакупок по фото- и видеофиксации нарушений на российских автодорогах.

«Больше года», — ответил он на уточняющий вопрос, сколько именно времени обсуждается данная инициатива.

По мнению Милашевского, реализация этой инициативы будет иметь сильный социальный эффект.

«Возможно, мы недооцениваем важность корректного исполнения средств фото и видеофиксации, несмотря на то, что уже случались крупные ботнеты на основе видеокамер. Это имеет сильный социальный эффект и разумный переход к универсальному решению этих вопросов в регионах, по-моему, обоснован и поскольку это, похоже, все-таки получило поддержку госвласти, это правильно», — подчеркнул Милашевский.

Отвечая на вопрос, какой инфраструктурой обладает компания «Глонасс БДД», он отметил, что у компании «есть доверенная среда, которая решает вопрос защиты информации, например, целостности, аутентичности, которая тоже должна быть применена в такого рода устройствах».

В то же время, он затруднился назвать конкретные проекты, которыми занимается «Глонасс БДД». «Я точно не знаю, могу ошибиться. Могу, конечно, прокомментировать. Но на самом деле, это не является нашей профильной деятельностью», — сообщил Милашевский RNS.

«У нас там минорное участие, там также участвует «Ростех». Это не является нашим прямым бизнесом», — отметил топ-менеджер.

В пресс-службе «Ростеха» отказались от комментариев. В офисе «Глонасс БДД» в течение дня также не предоставили информации о деятельности компании и ее уже реализованных проектах.

По данным СПАРК, компания «Глонасс БДД» работает с начала прошлого года. Ее совладельцами являются АО «Глонасс» и «Ростех». Вместе они контролируют 64% компании. Владельцем оставшихся 36% через компанию «Сотка высоток» является предприниматель Артем Лопатин, гендиректор «Глонасс БДД». Компания располагается в Иннополисе, в Татарстане.

Компания разрабатывает и внедряет интеллектуальные транспортные системы с использованием инфраструктуры ГЛОНАСС, указано на ее сайте.

https://rns.online/transport/Operator-otreagiroval-na-predlozhenie-o-monopolii-v-fiksatsii-narushenii-PDD-2019-06-20/

RNS; 2019.06.20; ТЕЛЕКОМ-КОМПАНИИ РАСКРИТИКОВАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ЕДИНОМ ОПЕРАТОРЕ ДОРОЖНЫХ КАМЕР

Предложение сделать дочернюю структуру «Ростеха» и «Глонасса» единым оператором дорожных фото- и видеокамер ставит под угрозу существование целого рынка подобных компаний в стране, сообщили RNS в пресс-службе телекоммуникационного холдинга «Ростелеком». Создание единой структуры не приведет к эффективному расходованию бюджетных средств, добавили в пресс-службе «Мегафона».

«Рынок систем фото- и видеофиксации (ФВФ) отличается высокой конкуренцией. Это всегда на пользу потребителям — регионам и государству в целом. Заказчики имеют возможность выбрать оптимальное по техническим и экономическим параметрам

решение. Появление единого поставщика ставит под вопрос существование целого рынка», — заявили в пресс-службе «Ростелекома».
Сам по себе институт единого поставщика на конкурентном рынке не оправдывает себя, добавили в пресс-службе «Мегафона». «Это не приводит эффективному расходованию бюджетных средств. Так, если говорить о конкурентных закупках, то снижение цены на таких торгах достигает 60% и более», — заявили в пресс-службе компании. Представитель компании добавил, что на данный момент «Мегафон» принимает участие в подобных тендерах в различных регионах страны.
Кроме того, предложение о едином операторе не учитывает региональные особенности, лишая те или иные регионы гибкости в принятии решений, отметил представитель «Ростелекома». «Регионам не оставляют выбора, возможности скорректировать решение под свои нужды. Регионам виднее, где такие комплексы должны быть установлены: не будет гибкости в определении мест дислокации и их смене. Регионы не будут иметь возможности контролировать эффективность произведенных затрат», — пояснил свою позицию представитель «Ростелекома».
По данным «Ростелекома», в России работает 15,5 тыс. комплексов фотовидеофиксации. «Из имеющейся информации непонятна возможность корректного взаимодействия существующих и вновь создаваемых сегментов системы», — опасается представитель компании.
«Главный принцип — не навреди. Участники рынка очень обеспокоены этой инициативой, она касается огромного количества компаний», — резюмировали в пресс-службе «Ростелекома».
Представители других телеком-операторов, «Вымпелкома», МТС и Tele2 отказались от комментариев. Ранее о том, что правительство обсуждает идею сделать эту компанию единственным исполнителем госзакупок по фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, сообщал журналистам глава Минсвязи Константин Носков.
По его словам, с этой целью министерство направило регионам правительственную телеграмму. «У регионов спросили о потребности и желании регионов в этом деле участвовать. Пока ещё никто не ответил, только вчера направили. Посмотрим, что думают об этом регионы», — сообщил Носков.
В телеграмме министерство просит руководителей регионов представить информацию «о заинтересованности» субъекта РФ в получении услуг по видеонаблюдению на дорогах по ценам в диапазоне «за аренду камеры фото- и видеофиксации – от 65 тысяч рублей до 90 тысяч рублей в месяц, либо за услугу предоставления информации в выявленном факте правонарушения – от 150 рублей до 250 рублей», также сообщал ранее RNS источник, знакомый с содержанием правительственной телеграммы.
https://rns.online/transport/Telekom-kompanii-raskritikovali-predlozhenie-o-edinom-operatore-dorozhnih-kamer-2019-06-20/

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 20.06.2019 11:01; ФИКСАЦИЯ ПДД

В: Теперь за штрафами ПДД будет следить государство. Все работы, по установке дорожных камер и фиксации нарушений, будет проводить дочерняя компании Ростеха "Глонасс-Безопасность дорожного движения". "Коммерсанту" удалось ознакомиться с распоряжением, которое правительство направило главам регионов. Новая мера коснется всех субъектов за исключением Московской, Курганской, Рязанской областей, Ингушетии и Чечни, там уже подписаны договоры с частными компаниями. Аренда одного комплекса "Глонасс-БДД" будет составлять от 65 до 90 тысяч рублей в месяц. Бизнес по фиксации ПДД прибыльный, например, подмосковная компания "МВС Групп", которая занимается установкой камер, в прошлом году заработала около 3 миллиардов рублей. Сегодня на дорогах действует 12 тысяч стационарных и более 3 тысяч мобильных комплексов, водители жалуются: камеры неправильно фиксируют скорость, приходят штрафы. Вице-премьер **Максим Акимов** в феврале заявил, что камеры фиксации это средство коммерциализации и есть необходимость пересмотреть принципы партнерства в этой области. Опрошенные РБК эксперты говорят, что передача контроля над штрафами Ростеху может изменить ситуацию.

АНТОН ТРОШАНОВ, АВТОЮРИСТ: Сейчас происходит на этом поприще такая ситуация, что камеры устанавливаются в нарушение требований, фиксируется скорость частными организациями не совсем корректно. У нас собирают деньги не для того, чтобы повысить безопасность, а для того, чтобы получить прибыль, я не знаю, собрать деньги в казну и так далее. Поэтому передача от одного ведомства к другому или от частных лиц государственным лицам, грубо говоря, возможности собирать деньги со штрафов это отчасти передел рынка.

В: В **Минтранс**е и Минэкономразвития с новым решением правительства не согласны, пишет "Коммерсантъ", в ведомствах считают, что это нарушает конкуренцию.

Еще одна новая мера может коснуться автомобилистов. Кабмин предложил штрафовать тех, кто не заплатит за проезд по платным трассам, размер штрафа составит до 2,5 тысяч рублей. Новую меру предложили авторы инициативы о создании так называемой системы free-flow, свободный поток. Сейчас такие дороги оснащены пунктами сбора платы и водителям приходится тратить время на остановку, образуются пробки. Предлагается убрать шлагбаумы и повесить специальные камеры, которые будут считывать номера автомобилей. Сегодня платные дороги есть в 13 регионах России. Эксперты считают: размер предполагаемого штрафа высокий.

ТИМУР МАРШАНИ, АВТОЮРИСТ: Да, изменения будут, они коснутся уже не только владельцев крупных транспортных узлов, но и, самое важное, самих автовладельцев, которые будут нести ответственность уже за проезд так называемым зайцем через КПП, где требуется соответствующая оплата. Но если мы сейчас будем предметно обсуждать этот вопрос, нужна ли эта мера ответственности водителей или не нужна, безусловно, нужна, но, наверное, не такая серьезная, как пытаются сейчас предложить.

RNS; 2019.06.20; «АВТОДОР» ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ШТРАФЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ БЕЗ ШЛАГБАУМОВ

«Автодор» предложил ввести штрафы за нарушение правил оплаты проезда для успешного внедрения проезда без шлагбаумов, сообщает пресс-служба компании.

В компании поддержали инициативу правительства внедрить на платных дорогах систему free-flow («свободного потока»), которая позволяет проезжать по платным дорогам без шлагбаумов. Однако в «Автодоре» считают, что отсутствие административных штрафов за неуплату проезда не позволяет начать внедрять эту систему.

«Предлагается ввести новый состав административного правонарушения в КоАП, заключающийся в нарушении правил оплаты проезда по платным автомобильным дорогам с санкцией в виде административного штрафа», — говорится в сообщении компании.

Уточняется, что деньги от оплаты штрафов направят в федеральный бюджет на развитие автомобильных дорог в стране.

«Автодор» собирается впервые внедрить систему «свободного потока» на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области, отметили в компании.

Ранее правительство предложило ввести штраф в размере 2,5 тыс. рублей за не оплаченный проезд по платной дороге после введения системы free-flow.

https://rns.online/transport/avtodor-predlozhil-vvesti-shtrafi-dlya-voditelei-na-platnih-dorogah-bez-shlagbaumov--2019-06-20/

На ту же тему:

https://ria.ru/20190620/1555756956.html

https://ria.ru/20190620/1555735372.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВЗИМАТЬ ШТРАФЫ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Штрафы за бесплатный проезд по платным трассам должны идти в региональный бюджет и тратиться на строительство дорог и инфраструктуры, считает председатель Экспертного совета по безопасности и взаимоотношениям граждан с правоохранительными ведомствами Антон Цветков.

Ранее "Парламентская газета" сообщила, что правительство предложило ввести штраф до 2,5 тысячи рублей для автомобилистов, которые не оплачивают проезд по платной дороге. Как пишет издание, строительство специальных пунктов взимания платы обходится недешево и компенсируется за счет увеличения тарифа на проезд.
"В целом, это логично, что должен быть штраф, если человек нарушает правила проезда по платной дороге. Тем более что количество нарушителей, старающихся проехать бесплатно, растёт. Штрафы за это – распространенная мировая практика. Однако важно контролировать, чтобы взимаемые деньги шли действительно в региональный бюджет и тратились бы на строительство дорог и дорожной инфраструктуры, а не оседали в карманах чиновников, как это часто бывает. Тогда инициатива действительно будет работать в интересах большинства", - заявил эксперт.
Параллельно следует развивать бесплатные дороги, подчеркнул Цветков.
"…Нужно развивать бесплатные дороги, чтобы люди видели – у нас не только вводят новые штрафы, но и реально занимаются развитием дорожного фонда. А то в некоторых регионах по-прежнему не дороги, а направления. Причем с годами ничего не меняется. И граждане просто вынуждены тратить деньги, чтобы нормально доехать до пункта назначения", - сказал собеседник агентства.
https://ria.ru/20190620/1555728171.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ШТРАФОВ ЗА НЕУПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ

Автоэксперт Роман Гуляев в беседе с RT прокомментировал предложение правительства России ввести штраф до 2,5 тысячи рублей для автомобилистов, которые пользуются платной дорогой, не заплатив.
По его словам, это правильная инициатива.
Эксперт подтвердил, что число лиц, пытающихся проехать по платной дороге бесплатно, увеличилось.
"Либо пристраиваются за другим автомобилем, либо пролетают под транспондер за другим автомобилем, и этому другому автомобилю потом приходит оплата за него".
Роман Гуляев
Он напомнил, что в настоящее время решать проблему помогают светофоры на пунктах оплаты, которые загораются красным до момента внесения средств.
Ранее правительство России предложило ввести штраф до 2,5 тысяч рублей для автомобилистов, которые не оплачивают проезд по платной дороге.
В частности, предлагается использовать систему "свободный поток" с постоплатой, что позволит освободить платные дороги, так как водителям не придется останавливаться в пунктах оплаты.
Собранные денежные средства предложили зачислять в бюджеты регионов.
Сегодня, 20 июня, инициативу рассмотрит президентский Совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства.
https://ria.ru/20190620/1555726326.html

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; ЮРИСТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВЗИМАТЬ ШТРАФЫ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Введение в России штрафов за неоплату проезда по платным дорогам не лишено логики, пусть даже большинство водителей предпочитают объезжать платный участок трассы, полагает адвокат коллегии "Карабанов и партнеры" Станислав Мальцев.
По информации "Парламентской газеты", правительство предложило ввести штраф до 2,5 тысячи рублей для автомобилистов, которые не оплачивают проезд по платной дороге. Как пишет издание, строительство специальных пунктов взимания платы недешево и компенсируется за счет увеличения тарифа на проезд.
"На первый взгляд, инициатива правительства не лишена логики. Специальные пункты взимания платы строятся на въезде и на выезде с платных дорог и существенно замедляют поток автомобилей. С другой стороны, ситуация с платными дорогами в России довольна специфичная – не так велик процент автолюбителей, которые предпочитают платную

дорогу бесплатной, в связи с этим тяжело говорить о том, что таким дорогам необходима дополнительная разгрузка", - сказал Мальцев РИА Новости.
По его словам, если говорить об экономии средств на строительстве и обслуживании пунктов оплаты, то инициатива опять же выглядит логичной, однако в данном случае интересен механизм, который будет использоваться для фиксации штрафов.
https://ria.ru/20190620/1555726856.html

RNS; 2019.06.20; «ДОЧКА» «РОСТЕХА» И «ГЛОНАССА» МОЖЕТ СТАТЬ ЕДИНСТВЕННЫМ ВИДЕОФИКСАТОРОМ НАРУШЕНИЙ ПДД

Правительство обсуждает идею сделать совместное предприятие «Глонасса» и «Ростеха» единственным исполнителем госзакупок по фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, следует из правительственной телеграммы, направленной главой Минсвязи Константином Носковым руководителям регионов. Об этом Носков сообщил журналистам, отвечая на вопрос RNS.
«Такой запрос по регионам был (...). У регионов спросили о потребности и желании регионов в этом деле участвовать. Пока ещё никто не ответил, только вчера направили. Посмотрим, что думают об этом регионы», — сообщил Носков.
По словам источника, знакомого с содержанием телеграммы Носкова, министерство связи сейчас готовит правительственное распоряжение, в соответствии с которым предполагается сделать компанию «Глонасс БДД» «единственным исполнителем закупок работ, услуг, связанных с применением в установленном порядке специальных технических средств для выявления и фиксации нарушений» на дорогах.
В этой связи министерство просит руководителей регионов представить информацию «о заинтересованности» субъекта РФ в получении услуг по видеонаблюдению на дорогах по ценам в диапазоне «за аренду камеры фото- и видеофиксации – от 65 тысяч рублей до 90 тысяч рублей в месяц, либо за услугу предоставления информации в выявленном факте правонарушения – от 150 рублей до 250 рублей», утверждает источник RNS.
Также Минсвязи просит регионы уточнить количество необходимых зон контроля дорожных нарушений и настаивает на «высокой важности предоставления информации в возможно короткий срок».
Представители курирующего вопросы транспорта и связи вице-премьера Максима **Акимов**а, «Ростеха», АО «Глонасс», а также компании «Глонасс БДД» вечером 19 июня не предоставили информацию по разработке данного предложения.
По данным СПАРК, компания «Глонасс БДД» работает с начала прошлого года. Ее совладельцами являются АО «Глонасс» и «Ростех». Вместе они контролируют 64% компании. Владельцем оставшихся 36% через компанию «Сотка высоток» является предприниматель Артем Лопатин, гендиректор «Глонасс БДД». Компания располагается в Иннополисе, в Татарстане.
Компания разрабатывает и внедряет интеллектуальные транспортные системы с использованием инфраструктуры ГЛОНАСС, указано на ее сайте.
О наличии телеграммы Минсвязи сообщила также газета «Коммерсант», которой подтвердили ее отправление «несколько источников, знакомых с разработкой документа». По данным издания, сегодня на дорогах действует 12 тыс. стационарных и 3,8 тыс. мобильных комплексов. «В ряде субъектов федерации (Московской, Курганской, Рязанской областях, Ингушетии, Чечне) власти заключили 10–12-летние концессионные соглашения и госконтракты с компаниями на установку и обслуживание камер. Инвестиции возвращаются за счет оплаченных штрафов. Среди инвесторов — «Ростелеком», Vessolink, «Ситроникс», «МВС Групп» и др», сообщил «Коммерсант». Последняя, по данным газеты, в Подмосковье получает 244 руб. за каждый оплаченный штраф, в Тамбове — 243 руб., в Курганской области — 150–345 руб.
https://rns.online/transport/Dochka-Rosteha-i-Glonassa-mozhet-stat-edinstvennim-videofiksatorom-narushenii-PDD--2019-06-20/

ТАСС; 2019.06.20; "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" ПОСТАВИТ К 2021 ГОДУ 70 ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНУ ПЕТЕРБУРГА

АО "Трансмашхолдинг" планирует до конца 2020 года поставить 70 вагонов для метрополитена Петербурга. Об этом в четверг сообщила пресс-служба компании.

"Сегодня в эксплуатации в Петербургском метрополитене находятся более 350 вагонов модели 81-722/723/724 трех модификаций, созданных специалистами "Трансмашхолдинга" специально для Петербургского метрополитена. Действующие договоры предполагают, что в период до конца 2020 года в метро Петербурга поступят еще свыше 70 единиц подвижного состава", - говорится в сообщении.

В четверг компания в рамках форума SmartTRANSPORT-2019 (проходит в Петербурге 19-21 июня) подписала с ГУП "Петербургский метрополитен" соглашение о сотрудничестве. Оно, в частности, предполагает сотрудничество в части обмена информацией о технологиях и технических решениях, которые могут быть использованы в метрополитенах в целях повышения эффективности перевозочного процесса и транспортной безопасности.

Также "Трансмашхолдинг" на форуме представил концепцию нового поезда для Петербургского метрополитена, которая разрабатывалась с учетом требований последней компании. В новом вагоне применен ряд технических решений, которые до сих пор в вагонах петербургского метро не использовались. Среди них применение "умного" окна, на прозрачное стекло которого может транслироваться видеоизображение. В кабине будет установлен кондиционер, комплекс систем, обеспечивающих снижение уровня шума и современная система помощи, которая будет следить за самочувствием машиниста.

Поезд будет оснащен современным асинхронным приводом, а его энергоэффективность будет выше, чем у предыдущих моделей. Состав оснастят новейшей системой передачи данных о состоянии поезда в ситуационный центр по выделенному каналу связи. Предусмотрена и техническая возможность перевода нового поезда в беспилотный режим.

В случае заключения договора с Петербургским метрополитеном производство поездов будет организовано на расположенном в городе Октябрьском электровагоноремонтном заводе (входит в "Трансмашхолдинг").

Открытие станции "Обводный канал - 2"

Потребность Петербургского метрополитена в новых вагонах при открытии участка Красносельско-Калининской линии (шестой) на участке от станции "Юго-Западная" до станции "Обводный канал - 2" составит 170 вагонов. Об этом сообщил в четверг журналистам главный инженер - первый заместитель начальника ГУП "Петербургский метрополитен" Андрей Павлов.

"Потребность определяется сроками ввода новых станций. Если мы говорим об участке до Обводного канала (то есть, от станции "Юго-Западная" до станции "Обводный канал - 2" - прим. ТАСС), то это около 170 вагонов", - сказал Павлов.

Он напомнил, что ввод шестой линии запланирован на 2025 год, при это ее первый участок должен быть запущен уже в 2022 году.

Сейчас парк вагонов метрополитена Петербурга насчитывает 1,9 тыс. единиц. Средний срок службы составляет почти 23 года, средний износ - 60,7%. Метрополитен Санкт-Петербурга обеспечивает 40% перевозок в городе, система в среднем перевозит в сутки 2 млн человек. По состоянию на май 2018 года, Петербургский метрополитен включает шесть электродепо и 69 станций на пяти линиях общей протяженностью 119,23 км.

https://tass.ru/ekonomika/6573535

ТАСС; 2019.06.20; БОЛЕЕ 57 КМ ВЕЛОДОРОЖЕК ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ К 2021 ГОДУ

Велодорожки общей протяженностью свыше 57 км планируют создать в Санк-Петербурге к 2021 году. Об этом сообщила в четверг представитель Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения "Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга" Анна Леонова.

"С 2019 по 2021 год запланировано открытие более 57 км велодорожек в десяти районах Петербурга. Велодорожки создадут ряд новых маршрутов в спальные районы города, при

этом соединят между собой часть существующих веломаршрутов", - сказала она, выступая на форуме SmartTRANSPORT - 2019, который проходит в Петербурге 19-21 июня.
По данным учреждения, основанным на опросах жителей, в 2018 году велосипед чаще использовался для активного отдыха - в 86% случаев, поездки на работу и учебу составили только 8%, еще 6% опрошенных ездили на велосипеде по делам. "Основными районами движения являются парки и местам рекреации", - отметила Леонова.
Она добавила, что при этом перспективными направлениями развития веломаршрутов граждане называют маршруты по направлению из спальных районов города в центр. "Велосипед рассматривается не как вид транспорта, а как средство спорта, отдыха и развлечения. Общей тенденции к росту интенсивности велосипедного движения не наблюдается. В 2018 году значительная доля велосипедного потока осуществлялась по тротуарам и пешеходным переходам, даже в случае наличия велосипедной дорожки на этих маршрутах", - заметила Леонова.
Сейчас в Санкт-Петербурге имеются 27 велосипедных маршрутов общей протяженностью 106,4 км. Для городских велосипедистов также доступны веломаршруты на 13 набережных, среди них набережные рек Фонтанки, Карповки, Петровской, Петроградской и Аптекарской. Ранее сообщалось, что правительство Санкт-Петербурга направит до 2021 года до 750 млн рублей в проектирование и обустройство новых веломаршрутов.
https://tass.ru/obschestvo/6573754

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.20; ОКОЛО 80 ТЫС. ПАССАЖИРОВ МЕТРО И НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ ОШТРАФОВАЛИ ЗА РАЗЛИЧНЫЕ НАРУШЕНИЯ С МАЯ

Около 80 тыс. пассажиров метро и наземного транспорта Москвы оштрафовали за различные нарушения с мая 2019 г. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил руководитель ГКУ «Организатор перевозок» Павел Павлов.
«Около 80 тыс. человек оштрафовали в городском общественном транспорте с начала мая за различные нарушения правил пользования. Больше всего нарушений пришлось на наземный транспорт. Так, в автобусах, трамваях и троллейбусах более 56 тыс. человек ехали без билета, еще 225 незаконно использовали чужую льготную карту, за что получили штраф от 1 тыс. до 2,5 тыс. руб. В метро безбилетников оказалось на треть меньше - около 20 тыс. пассажиров и еще 4 тыс. человек пытались пройти в подземку по чужой социальной карте. Они также оштрафованы на 1 тыс. и 2,5 тыс. руб. По сути неоплата проезда - это нарушение закона, и человек должен нести за это наказание. А выяснить спорные моменты или несогласия со стороны нарушителя поможет обжалование в нашу организацию, которое в течение 10 суток будет рассмотрено», - сказал П.Павлов.
Он также отметил, что в мае работники «Организатора перевозок» остановили на территории метрополитена более 150 человек, которые занимались попрошайничеством.
«Эта проблема одна из самых главных, по мнению пассажиров метро. Попрошайки не только нарушают закон, они проходят на территорию метро в пачкающей одежде и мешают пассажирам, пристают к ним. На выходе из метро и пересадке на другой вид транспорта они часто стоят на пути, что задерживает основной пассажиропоток, особенно в часы пик», - заключил П.Павлов.
https://www.mskagency.ru/materials/2900523

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАДЕЖДА МАКЕЕВА; 2019.06.20; ПОЙМАН НА ХОДУ

Сотрудники административно-пасажирской инспекции в Подмосковье теперь могут выписывать штрафы не только пассажирам, но и водителям общественного транспорта. Такие поправки в областной Кодекс об административных нарушениях приняли вчера депутаты регионального парламента.
Прежде действия инспекторов распространялись лишь на безбилетников, а водители в это время могли на ходу обилечивать пассажиров прямо под носом у проверяющих. А между тем, как сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры области, представляя

поправки в законопроект, только в прошлом году 45% всех дорожно-траспортных происшествий с участием пассажиров в общественном транспорте произошли потому, что водитель отвлекся от дороги, принимая плату за проезд или отсчитывая сдачу. А еще в 126 случаях причиной ДТП стала открытая во время движения дверь. Так бывает, когда водитель, отъезжая от остановки, пытается уже на ходу подхватить запоздавшего пассажира. Отныне такие проступки караются административно-пассажирской инспекцией: 800 рублей штрафа за получение водителем оплаты во время движения и 500 рублей за открытие дверей.
Еще одним законопроектом депутаты дали добро на строительство участков дорог протяженностью не более 25 метров без разрешения властей. Речь идет о подъездах к участкам собственников, строительство которых прежде приходилось пробивать.
https://rg.ru/2019/06/20/reg-cfo/voditelej-v-podmoskove-oshtrafuiut-za-prodazhu-biletov-pri-dvizhenii.html

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.06.21; ЖЕЛЕЗНЫЕ АРГУМЕНТЫ ПРОТИВ НОВЫХ ТАРИФОВ

Металлурги попросили правительство не поддерживать предложение РЖД повысить тарифы на перевозку железной руды. По их оценкам, дополнительные затраты отрасли достигнут 14 млрд руб. в год, что приведет к росту цен на стройматериалы.
Ассоциация металлургов "Русская сталь" (в нее входят крупнейшие сталелитейные компании - НЛМК Владимира Лисина, Evraz Романа Абрамовича и партнеров, ММК Виктора Рашникова, "Северсталь" Алексея Мордашова и "Мечел" Игоря Зюзина) оценила транспортные затраты предприятий отрасли от новых тарифных инициатив РЖД в 13,87 млрд руб. в год. Такая оценка приводится в материалах ассоциации (есть у РБК).
Повышенная тарифная нагрузка приведет к увеличению себестоимости готовой металлопродукции, что спровоцирует незапланированный рост стоимости государственных строительных объектов, в том числе нефтегазовых, указывают металлурги в письме в правительство (РБК ознакомился с проектом письма, источник, близкий к одной из компаний, входящих в "Русскую сталь", подтвердил РБК подлинность документа). В итоге рост затрат металлургических предприятий мультипликативным эффектом увеличит расходы бюджета России, предупреждают они.
Представитель "Русской стали" отказался от комментариев.
Недавно РЖД предложили правительству изменить тарифные классы металлургических грузов, увеличив сборы с кокса и руды. В перевозках монополии выросла доля низкодоходных грузов, что ухудшает ее финансовые показатели, указывали РЖД. 17 июня заместитель гендиректора РЖД Алексей Шило направил письмо совету потребителей (копия есть у РБК), в котором допустил изменение тарифов с 2025 года. В РЖД сообщили, что изменение тарифной политики позволит стимулировать вывоз готовой продукции, в том числе на экспортные рынки, при одновременном снижении зависимости финансовых показателей РЖД от динамики изменения объемов перевозок сырьевых грузов.
"Русская сталь" просит правительство не поддерживать предложение РЖД, поскольку основной причиной ухудшения финансовых показателей компании является рост перевозок угля, а не металлов и руды. "Перевозки грузов предприятий черной металлургии являются одними из наиболее доходных для РЖД, за счет них субсидируются перевозки грузов некоторых других отраслей экономики", - отмечает ассоциация и предлагает решать проблему РЖД "за счет воздействия на источник рисков".
РБК направил запросы в пресс-службы угольных компаний - "Мечела" Зюзина, СУЭК Андрея Мельниченко и "Сибантрацита" Дмитрия Босова. Источник РБК в одной из угольных компаний подчеркнул, что угольщики сейчас вынуждены сокращать погрузку из-за низких цен. Но он также против повышения тарифов производителям руды, поскольку это создаст прецедент и разрушит систему.
Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий в правительстве транспорт, выступает против изменения тарифной политики, сказал РБК его представитель. "Любые изменения тарификации по перевозкам конкретных грузов по отдельным направлениям возможны только в правилах применения РЖД тарифного коридора, который одобрен ФАС", -

подчеркнул он. Сейчас тарифы РЖД на перевозку угля, руды и черных металлов установлены на верхнем уровне прейскуранта, и перевозчик может выдавать только скидки до 50%.

В письме "Русской стали", направленном в начале июня в **Минтранс** (копия есть у РБК), металлурги также просят предусмотреть снижение тарифных ставок на грузы черной металлургии, ориентированные на экспорт, при проработке изменений в прейскурант РЖД. Металлурги считают реальным снижение тарифов за счет оптимизационных мероприятий компании и средств государственной поддержки отраслей промышленности.

Представитель **Минтранс**а сообщил, что письмо получено, но комментировать его отказался.

По оценкам директора группы корпоративных рейтингов АКРА Максима Худалова, в среднем с учетом погрузки 78 млн т черных металлов в 2018 году средние расходы отрасли на перевозку составили около 160-210 млрд руб. Дополнительные 13,87 млрд руб., о которых говорится в материалах "Русской стали", - это 6,6-8,7% от текущих затрат, что выше инфляции и может действительно привести к росту цен на металл, отметил он.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин оценил дополнительные затраты металлургов в случае повышения тарифов РЖД еще выше - от 20 млрд до 30 млрд руб. в год. Тарифная реформа изменит географию перевозок, добавил он. Доставка сырья на длинные расстояния станет для грузоотправителей невыгодной, поясняет эксперт: сейчас сырье везут на экспорт и на 5 тыс., и на 9 тыс. км, а в случае введения новых тарифов компании переориентируются на более короткие маршруты.

При участии Марии Кокоревой

Классы грузов

Система железнодорожных тарифов РЖД состоит из трех классов. Для грузов первого класса (уголь, руда и прочее сырье) предусмотрены скидка 25% и понижающий коэффициент за дальность перевозок до 0,55. Для грузов второго класса (удобрения, нефтепродукты, продовольствие) действует коэффициент 1, а для грузов третьего класса (металлы черные и цветные, вино, ковры) действуют повышающий коэффициент 1,74. Таким образом, перевозка на экспорт угля и руды субсидируется поставщиками нефти и нефтепродуктов, черных металлов, металлолома, химикатов, зерна, продукции машиностроения и металлообработки. Этот прейскурант утвержден в июне 2003 года.

Ассоциация металлургов "Русская сталь" просит правительство не поддерживать предложение РЖД, поскольку основной причиной ухудшения финансовых показателей компании является рост перевозок угля, а не металлов и руды.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.21; ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ НАЛОГОВ; ОНИ НЕ БУДУТ ПЛАТИТЬ НДС И НАЛОГ НА НЕДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО

Минфин запланировал большие налоговые льготы для строителей и эксплуатантов высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). На них делается ставка в комплексном плане модернизации инфраструктуры, из федерального бюджета на ВСМ будет потрачено 200 млрд руб. за шесть лет.

Чиновники хотели было вложить все эти деньги в первый участок ВСМ Москва – Казань, до Нижнего Новгорода, но президент в апреле поручил проектировать дорогу до Санкт-Петербурга. До 2024 г. начнется строительство минимум одной из этих магистралей, говорил в июне помощник президента Андрей Белоусов, фактически они конкурируют за финансирование.

Концессионеры любого из проектов могут претендовать на налоговые льготы, сказано в проекте поправок в Налоговый кодекс, опубликованных на regulation.gov.ru.

Аренду инфраструктуры ВСМ, а также ее использование для перевозки пассажиров и багажа Минфин предлагает освободить от НДС до 2060 г. и на тот же срок – новое недвижимое имущество, инфраструктуру ВСМ от налога на имущество. Льготы должны предотвратить сильный рост налоговой нагрузки на строителей ВСМ, сказано в

пояснительной записке. Законопроект подготовлен, чтобы стимулировать развитие и обновление инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, комментирует представитель Минфина, поправки позволят снизить налоговую нагрузку и будут способствовать развитию регионов, созданию новых рабочих мест и повышению налогового потенциала регионов. Финансовая модель ВСМ до Казани рассчитана с нулевой ставкой НДС для объектов ВСМ, знает представитель **Минтранс**а: это системная мера, она окажет положительный эффект на развитие ВСМ. Обнуление налога на имущество важно и для привлечения в проект инвесторов, заявил представитель РЖД.

1,6 трлн руб.

в такую сумму оценивал стоимость ВСМ Москва – Казань первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин в 2018 г.: сумма заложена в финансовую модель проекта, один из ее вариантов предполагал капитальный грант от государства – 700 млрд руб. В презентации РЖД сумма была еще выше – 1,695 трлн руб. Основное финансирование проекту должны предоставить частные инвесторы и банки, 200 млрд руб. в строительство вложит РЖД

По поручению председателя правительства Минфин начал рассчитывать эффект налоговых льгот в 2012–2013 гг. Освободить ВСМ от налога на имущество предложил бывший президент РЖД Владимир Якунин – чтобы ускорить срок окупаемости и снизить нагрузку на бюджет. Льготы предлагал и бывший министр транспорта Максим Соколов. Но Минфин был против.

Спустя шесть лет о льготах все-таки удалось договориться. В феврале премьер Дмитрий Медведев пообещал, что льготы проектам ВСМ будут предоставлены.

Налог на недвижимое имущество (2,2%) с железнодорожных путей уже платится по льготной ставке: в 2019 г. – 1,3%, а в 2020 г. – 1,6%. Действуют понижающие коэффициенты и для только поставленных на учет железнодорожных путей – шесть лет: в первый год коэффициент ноль, затем 0,1, к шестому году доходит до 0,8, а с седьмого года платится общий налог. А нулевой НДС уже распространяется на региональные железнодорожные перевозки пассажиров – как пригородные, так и дальнего следования.

Решение ударит по регионам, считает партнер Taxology Алексей Артюх, они все равно понесут нагрузку в связи со строительством ВСМ, но налоговых преимуществ не получат. Льготы для ВСМ идут против тренда – власти отказываются от льгот на налог на имущество с линейной инфраструктуры, чтобы увеличить поступления в регионы, замечает аналитик S&P Карен Вартапетов, но для Москвы и Санкт-Петербурга потери будут незначительными, их бюджет в основном формирует НДФЛ.

Была идея довести льготную ставку налога на инфраструктуру РЖД до общей к 2019 г., частично компенсируя это льготой по налогу на движимое имущество, вспоминает партнер Dentons Василий Марков, но идея освободить инфраструктуру от налога правильная: если решено развивать транспорт, зачем облагать создание новой инфраструктуры налогом? Обнуление налогов может ускорить окупаемость проекта на 30–35%, но самый большой вопрос – какими будут технологии и основное финансирование – остается, говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Хотя этот законопроект вступает в силу с 2025 г., хорошо, что он появился сейчас, когда РЖД просчитывает финансовые модели и ей важно понимать, какие будут налоговые льготы, говорит партнер KPMG Алиса Мелконян.

https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/20/804716-visokoskorostnie-magistrali

На ту же тему:

https://rg.ru/2019/06/20/minfin-predlozhil-na-35-let-obnulit-nds-dlia-skorostnyh-zheleznyh-dorog.html

ТАСС; 2019.06.20; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ВЫСОКОСКОРОСТНЫМ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ

Министерство финансов РФ предложило обнулить ставку налога на добавленную стоимость (НДС) на услуги по аренде и использованию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, а также на перевозку пассажиров и

багажа этим видом транспорта с 2025 по 2060 год. Соответствующие изменения предлагается внести во вторую часть Налогового кодекса РФ, текст законопроекта опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.
Законопроект разработан в рамках плана действий по ускорению темпов роста инвестиций в основной капитал и повышению до 25% их доли в ВВП, который премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил 13 февраля 2019 года.
"Законопроектом предлагается на услуги по предоставлению в аренду инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, услуги по использованию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и услуги по перевозке пассажиров и багажа высокоскоростным железнодорожным транспортом установить с 1 января 2025 года до 1 января 2060 года налоговую ставку по налогу на добавленную стоимость в размере 0%, а также перечень документов, представляемых налогоплательщиками в налоговые органы для подтверждения обоснованности применения данной налоговой ставки и налоговых вычетов по налогу на добавленную стоимость", - говорится в пояснительной записке к документу.
Там также указывается, что законопроект направлен на "стимулирование развития и обновления инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования путем обеспечения благоприятных налоговых условий при реализации проектов строительства инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта".
В Минфине также предложили установить нулевую ставку по налогу на имущество организаций в отношении вновь вводимых объектов недвижимого имущества инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта до 2060 года.
"Реализация проекта федерального закона будет способствовать развитию субъектов РФ, созданию новых рабочих мест, а также повышению налогового потенциала регионов", - отметили в Минфине.
https://tass.ru/ekonomika/6573549
На ту же тему:
https://rns.online/transport/Minfin-predlozhil-obnulit-NDS-na-skorostnie-zhd-perevozki-passazhirov-2019-06-20/

ТАСС; 2019.06.20; LOGBOX ТЕСТИРУЕТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ПО МАРШРУТУ ВОРСИНО - СТУПИНО

ООО "Логбокс" (работает под брендом Logbox) и ОАО "РЖД" в рамках проекта "Смарт логистика" тестируют маршрут Ворсино - Ступино - Ворсино, следует из сообщения пресс-центра Logbox.
Укороченные контейнерные поезда в составе семи 80-футовых фитинговых платформ будут отправляться по новому маршруту каждый четверг до конца июля 2019 года.
"Предлагаемое компанией транспортно-логистическое решение позволяет заменить сервис "последней мили" большегрузным автомобильным транспортом, снизив нагрузку на инфраструктуру московского региона", - отмечается в сообщении Logbox.
Сервис обеспечивает максимальную близость к складам клиента, сокращая расстояние автодоставки от терминала до конечной выгрузки. Грузы завозятся по железной дороге в Ступино и Ворсино, а дальше доставляются потребителям малотоннажными автомобилями.
По словам руководителя Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом - филиала ОАО "РЖД" Алексея Бельского, перевозки в рамках сервиса планируется осуществлять в ночное время, чтобы избежать помех в движении пригородных пассажирских поездов.
Партнером Logbox при реализации проекта на новом маршруте выступила компания "Руссо Транс".
Ранее концепция проекта "Смарт логистика" была поддержана рабочей группой департамента транспорта Москвы. Для реализации новой технологии заключено соглашение с ОАО "РЖД", в рамках которого в октябре 2018 года была организована первая тестовая перевозка на терминал Кунцево.

Logbox (ООО "Логбокс", входит в группу компаний Freight Village) предоставляет интермодальные транспортные услуги по перевозке грузов в контейнерах "под ключ".
https://tass.ru/ekonomika/6573588

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; FESCO ОСЕНЬЮ ПРЕДСТАВИТ 3-ЛЕТНИЙ БИЗНЕС-ПЛАН, ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ - НА РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (MOEX: FESH) (ДВМП, головная компания транспортной группы FESCO) осенью представит основные моменты краткосрочного бизнес-плана на 2019-2021 гг., сообщил президент FESCO Александр Исурин.

"К осени у нас будет версия (бизнес-плана - ИФ), коротким вариантом которой мы сможем поделиться, сейчас рассматриваем ее на комитете по стратегии", - сказал он в ходе годового собрания акционеров.

Основными направлениями развития компании в краткосрочной перспективе станут три направления - развитие контейнерных перевозок, увеличение транзита и "нишевые" проекты на отдельных рынках.

Бизнес-планом предусматривается финансирование ПАО "Владивостокский морской торговый порт" (MOEX: VMTP) (ВМТП). "До конца 2021 года мы планируем потратить на сарех порта (ВМТП - ИФ) не менее $50 млн" - сказал Исурин. Речь идет о расширении территории, обновлении кранового хозяйства, строительстве новых складов, ремонте и обновлению ж/д путей. Стратегию развития ВМТП планируется согласовать с ФГУП Росморпорт" и администрацией города Владивосток.

При этом, по словам Исурина, проект порта Зарубино не будет включен в бизнес-план компании на ближайшие три года. "Зарубино сам по себе колоссальный проект, который требует привлечения отдельного финансирования, отдельной проработки, привлечения проектной команды. Это очень большой проект, который просто в рамках FESCO сделать нельзя, поэтому в короткой версии стратегии до 2021 года проект Зарубино не будет включен, он выходит за горизонт 2021 года. К нему есть интерес со стороны потенциальных клиентов", - отметил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; FESCO ПРИОСТАНОВИЛА ЗАКУПКУ 1 ТЫС. ПЛАТФОРМ, ЖДЕТ СНИЖЕНИЯ ЦЕНЫ

Группа FESCO заморозила реализацию контракта на закупку 1 тыс. фитинговых платформ из-за высокой стоимости подвижного состава, получив примерно половину заказанного парка.

"Реализацию одного контракта по вагонам мы приостановили из-за того, что цена очень высокая, временно. Мы ожидаем, что (она - ИФ) немного снизится", - заявил президент холдинга Александр Исурин в ходе годового собрания акционеров компании в четверг.

"Почему мы ожидаем, что цена снизится, - на российский рынок поступают китайские колесные пары", - пояснил он.

"У нас был контракт с ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания", строили мы эти вагоны на "Заводе металлоконструкций" в Энгельсе (Саратовская обл. - ИФ). Из тысячи мы построили 450, остальные 550 решили пока отложить", - пояснил топ-менеджер журналистам по окончании собрания, добавив, что реализация контракта приостановлена "по взаимному согласию".

"До конца следующего года мы планируем (получить - ИФ) 700 вагонов. Надо смотреть цену на вагоны, как динамика рынка пойдет", - добавил он.

Ранее сообщалось, что ООО "Фирма "Трансгарант", входящее в состав FESCO, в начале 2018 г. заключило с ГТЛК лизинговый контракт на 1 тыс. фитинговых платформ. Десятилетний договор финансовой аренды предполагает поставку оператору вагонов модели "13-6964-01", выпускаемых ЗМК.

В августе представитель FESCO говорил "Интерфаксу", что по договору уже получено 350 вагонов, остальные должны были поступить до конца 2018 г. "Увеличение парка фитинговых платформ соответствует нашей стратегии развития основного бизнеса, позволит и дальше наращивать объемы перевозок контейнеров и необходимо для

реализации проекта FESCO Fast Forward - ускоренной доставки грузов из стран АТР через Дальний Восток", - отмечал собеседник агентства.
До этого Исурин говорил, что компания оптимизирует свой парк подвижного состава, концентрируясь на профильном парке - фитинговых платформах, продавая или обменивая непрофильный (полувагоны, цистерны и прочие).

ТАСС; 2019.06.20; МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И НАРЬЯН-МАРОМ ОТКРЫЛАСЬ МОРСКАЯ НАВИГАЦИЯ

Морская навигация между Архангельском и столицей Ненецкого автономного округа (НАО), городом Нарьян-Мар, официально открылась в среду. Это позволит за летний период перевести между регионами необходимые продукты, строительные материалы, обеспечив их запас, сообщили ТАСС в пресс-службе компании "Полар Транс", которая является основным перевозчиком по этому направлению.
"Официально открылась морская навигация по маршруту Архангельск - Нарьян-Мар. Перевозка любого груза (и продуктов, и строительных материалов) из Архангельска в Нарьян-Мар именно морем - это оптимальный вид перевозки. Он наиболее экономичный и с гарантированной доставкой, потому что автотранспорт зимой только ездит по зимнику с января по март. Море - это гарантия: 3-4 дня и груз на месте. Навигация действует летом с июня по октябрь, поэтому все, что можно перевезти в этот период, летом, стараются перевезти именно сейчас", - сказала собеседница агентства.
По данным пресс-службы правительства Архангельской области, морская навигация между двумя портами продлится до ноября 2019 года. За этот период планируется перевезти порядка 40 тыс. фрахтовых единиц груза.
"Ненецкий автономный округ живет в опережающем режиме северного завоза, поэтому развитие этого морского сообщения имеет стратегическое значение для нашего региона. Открытие навигации поможет снабдить округ основными товарами народного потребления, строительными материалами и топливом, которые являются основой нашей экономики", - приводит пресс-служба слова председателя Совета городского округа "Город Нарьян-Мар" Ольги Петуниной.
Открытие навигации состоялось в рамках нулевого дня II международного форума "Судостроение в Арктике", который пройдет в Архангельске 20-21 июня. В форуме примут участие около 250 представителей судоремонтной и судостроительной отраслей. В дни форума запланирована церемония закладки судна по модели поморского коча, который использовали поморы и сибирские промышленники в XI-XIX веках. Его построят на судоверфи в историческом районе Архангельска — Соломбале.
https://tass.ru/v-strane/6567700
На ту же тему:
https://rg.ru/2019/06/20/reg-szfo/v-arhangelske-otkryli-morskuiu-dorogu-v-narian-mar.html

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.21; КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ ДАЛ НОВУЮ ТЕЧЬ; ДАТА ОТКРЫТИЯ НАВИГАЦИИ БОЛЬШЕ НЕИЗВЕСТНА

Как выяснил “Ъ”, вопреки обещаниям речников навигация по каналу имени Москвы на северо-западе города в ближайшее время открыта не будет. Причина — в новой протечке в Тушинском тоннеле, вынудившей администрацию канала опять сбросить воду. Судовладельцы несут убытки, исчисляемые миллионами рублей в сутки. Перерезана поставка грузов в порт Коломна и Южный речной порт, а прогулочный флот потерял возможность переходить с севера в центр города и обратно.
Как стало известно “Ъ”, движение судов по каналу имени Москвы между шлюзами №7 и №8 на северо-западе столицы, нарушенное после январского подтопления Тушинского тоннеля, вновь откладывается на неопределенный срок. Как рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией, 20 июня в тоннеле возникла новая протечка, и воду из канала в аварийном порядке сбросили.

Теперь непонятно, когда отремонтируют и откроют шлюз, отмечает собеседник “Ъ”, добавляя, что до этого на поиски пробоины ушло три месяца, еще порядка десяти дней потребуется на наполнение.

Перед шлюзом сверху на Химкинском водохранилище уже стояли несколько судов с грузом порта Коломна. Для судовладельцев задержка выльется в большие потери, уверяет источник “Ъ”. Перерезана поставка грузов в порт Коломна и Южный речной порт, включая поставку щебня, песка, гипса, вывоз металлолома, а также отрезана возможность прогулочного флота переходить с севера Москвы в центр и обратно.

Другой источник “Ъ” в судоходном сообществе отмечает, что пока сложно оценить все потери: «два месяца нет ни отправок, ни прихода грузов». Причем дата открытия участка неоднократно сдвигалась, отмечает он: «Сначала говорили, что 1 июня, потом 10-го, потом 15-го… Числа постоянно меняются».

Авария в Тушинском тоннеле на Волоколамском шоссе, когда под дамбой в районе стыка автомобильного тоннеля произошел размыв и провал грунта, случилась 10 января.

По заключению комиссии, при проектировании и строительстве тоннеля были допущены ошибки; впоследствии обнаружились многочисленные провалы, через которые просочилась вода. “Ъ” уже писал о сдвиге начала навигации, которая должна была открыться в конце апреля, в связи с аварией (см. “Ъ” от 5 апреля).

Тогда пуск судоходства откладывали до 1 июня. 30 мая глава ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин сообщал, что ориентировочно возобновление движения запланировано на 10 июня. Заполнять водой аварийный участок собирались 3 июня, говорил он, добавляя, что пока он будет заполнен только на 4,3 м из стандартных 7,3 м. После завершения навигации планировалось сбросить воду, осмотреть всю дамбу и вести работы в межнавигационный период, уточнял Герман Елянюшкин. Ремонт обошелся ФГБУ «Канал имени Москвы» в 211 млн руб.

В ФБГУ “Ъ” подтвердили, что 20 июня «проводились регламентные работы по наполнению канала имени Москвы в Тушино, в ходе которых была выявлена повышенная фильтрация на одном из участков». В настоящее время устраняются ее последствия и причины, заверили в организации, не дав прогнозов по срокам завершения работ.

Гендиректор порта Коломна Владимир Алексеев отмечает, что десяток судов компании были на подходе и ожидали, что проблемный участок будет открыт 20 июня. «Похоже, что масштаб проблемы не такой, как был 10 января,— говорит он.— Надеемся, что утечку вовремя остановили. Хотелось бы, что в течение пяти-шести дней все было решено». Порт Коломна — основной грузоперевозчик, работающий на данном участке, в 2018 году обслужил 4,6 млн тонн грузов. По словам господина Алексеева, из-за незапуска навигации вовремя, 25 апреля, компания уже потеряла 150 млн руб., а теперь ежесуточно теряет 2,5–3 млн руб. Случай признан форс-мажором, добавляет господин Алексеев,— пока контрагенты проявляют понимание и не выставляют претензии.

Президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов сообщил “Ъ”, что на фоне убытков грузовых судоходных компаний потери прогулочных компаний «не глобальные». Все суда, которые пришлось перегонять с зимовки в Химкинском водохранилище и Тверской области через Рыбинское водохранилище по Волге и Оке, успешно прибыли в Москву, уточнил он. Сегодня некоторые компании не могут проводить прогулочные рейсы от Северного речного вокзала, но это небольшая упущенная выгода, заключает господин Евдокимов. В то же время президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в конце марта оценивал на уровне 2 млрд руб. общие потери всех судоходных компаний в случае, если аварийный участок не откроется в текущую навигацию.

https://www.kommersant.ru/doc/4006201

На ту же тему:

https://www.mskagency.ru/materials/2901019

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; "ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО" ПЕРЕВЕЗЕТ ГСМ ДЛЯ "ТАЙМЫРСКОЙ ТОПЛИВНОЙ КОМПАНИИ" ЗА 550 МЛН РУБ.

АО "Енисейское речное пароходство" (ЕРП, Красноярск) и АО "Таймырская топливная компания" (ТТК, оба входят в ГМК "Норникель") (MOEX: GMKN) 19 июня подписали договор на перевозку нефтепродуктов в период навигации 2019 года, сообщается в материалах ЕРП.

Стоимость контракта - 550 млн рублей.

Пароходство взяло на себя обязательство доставить на Таймыр принадлежащие ТТК нефтепродукты наливом (в баржах) и в бочках, а также провести очистку судов. Объем ГСМ, подлежащий перевозке, в материалах компании не называется.

Ранее сообщалось, что ЕРП в навигацию 2019 года планирует перевезти около 3,5 млн тонн различных грузов, что на 4,7% больше, чем годом ранее, и в том числе 134 тыс. тонн нефтепродуктов для АО "ТТК" (в 2018 году было 144 тыс. тонн).

РИА НОВОСТИ; 2019.06.20; В РОССИИ БУДЕТ РАСТИ ПОТРЕБНОСТЬ В РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТАХ, ЗАЯВИЛИ ЭКСПЕРТЫ

Потребность в региональных самолётах в РФ будет расти, но российский авиапром не сможет удовлетворить этот спрос, доля иностранных самолётов будет увеличиваться, говорится в исследовании рейтингового агентства АКРА.

"В ближайшие годы в России будет расти потребность в воздушных судах, ориентированных на региональные перевозки и имеющих вместимость 70–90 кресел", - говорится в исследовании.

"Однако российский авиапром не сможет удовлетворить этот спрос, в связи с чем доля воздушных судов иностранного производства в структуре флота будет увеличиваться", - отметило агентство.

АКРА отмечает, что для увеличения объема перевозок российские авиакомпании планомерно наращивают провозные емкости. По оценкам агентства, с 2015 по 2018 год совокупная кресельная емкость российских авиакомпаний увеличилась на 45%, до 180 тысяч кресел.

"Примечательно, что этот показатель продолжал расти и в 2016 году, несмотря на сокращение объема перевозок", - говорится в исследовании.

В структуре флота российских авиакомпаний немногим более половины кресельной емкости (52%) приходится на узкофюзеляжные самолёты производства Airbus и Boeing. Еще 31% составляют широкофюзеляжные модели указанных производителей. Доля Sukhoi Superjet остается небольшой, хотя и выросла за последние три года с 4 до 6%.

По оценкам АКРА, доля российского флота воздушных судов в структуре мирового на конец 2017 года составляла 3,8%, а общая кресельная емкость мирового рынка авиаперевозок, по оценкам Airbus, выросла с 3,07 миллиарда кресел в 2007 году до 4,47 миллиарда в 2017 году. Мировой флот воздушных судов также сформирован преимущественно узкофюзеляжными судами, доля которых на конец 2018 года составила около 60%. Широкофюзеляжные самолёты формировали порядка 20% всего флота.

https://ria.ru/20190620/1555725082.html

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; МАРИЙ ЭЛ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ, ПОЛЕТЫ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ "РУСЛАЙН"

Аэропорт Йошкар-Олы с 8 июля возобновляет работу после 3,5 лет простоя, регулярные рейсы в Москву будет выполнять авиакомпания "РусЛайн".

Пресс-служба главы республики Марий Эл сообщает, что первый за долгое время рейс аэропорт Йошкар-Олы примет 8 июля, это будет рейс из Москвы с вылетом в 21:50 мск. На следующий день в 06:15 мск самолет вылетит обратно в Москву.

В пресс-службе авиакомпании "РусЛайн" "Интерфаксу" подтвердили, что рейсы "РусЛайн" по направлению Москва ("Внуково") - Йошкар-Ола откроются после возобновления работы аэропорта в Марий Эл - с 8 июля текущего года. Ранее, в 2015 году, "РусЛайн" уже выполняла рейсы по этому направлению. Данное направление субсидируется правительством республики.

По данным пресс-службы авиакомпании, вылеты из "Внуково" будут осуществляться на Bombardier CRJ-100/200 ежедневно с понедельника по пятницу включительно, из Йошкар-Олы - со вторника по пятницу включительно (по пятницам - два рейса).
Сообщается также, что самолеты из Йошкар-Олы будут пока летать только в Москву и обратно, однако в планах также открытие южных направлений. На первое время правительство республики планирует осуществлять дотирование рейсов из регионального бюджета.
"Для республики открытие аэропорта - долгожданное событие. В течение нескольких лет жители были вынуждены добираться до ближайших городов соседних регионов, чтобы улететь в Москву. Сейчас текущий ремонт (аэропорта - ИФ) почти закончен", - отмечается в сообщении.
Ранее сообщалось, что ВПП аэропорта Йошкар-Олы требует ремонта. Власти Марий Эл в марте текущего года выделили 12 млн рублей из своего резервного фонда на текущий ремонт ВПП и другие регламентные работы.
Сообщалось также, что ВПП аэропорта Йошкар-Олы может быть передана из федеральной собственности на баланс ФГУП "Агентство гражданских аэропортов" ("АГА"), что позволит включить объект в государственную программу РФ "Развитие транспортной системы". Это, в свою очередь, позволит начать разработку проектно-сметной документации на реконструкцию взлетно-посадочной полосы. "Федеральное агентство пересчитало стоимость работ, которые необходимо выполнить по взлетной полосе. На эти цели в ценах 2018 года необходимо 2 млрд 400 млн рублей", - сообщал ранее глава республики.
Авиарейсы из/в аэропорт Йошкар-Олы не выполняются с начала 2016 года. В 2014 году авиасообщение между столицей Марий Эл и Москвой осуществляла авиакомпания "ЮТэйр". С января по июль 2015 года из республики не было прямого авиасообщения с Москвой, затем рейсы выполняла авиакомпания "РусЛайн". Власти республики планировали привлечь нового перевозчика.
На ту же тему:
https://tass.ru/ekonomika/6571107

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМУР АЛИЕВ; 2019.06.20; ДАГЕСТАНСКИЙ САМОЛЕТ МАИ-411 МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ АЭРОТАКСИ

Успешно прошедший летные испытания четырехместный самолет МАИ-411, изготовленный на предприятии в Кизляре, получил сертификат летной годности. В ближайшее время начнется серийный выпуск продукции. Об этом "РГ" рассказал директор завода Ибрагим Ахматов.
Легкий самолет МАИ-411 разрабатывался совместно с конструкторским бюро Московского авиационного института. МАИ-411 является аналогом европейского CS-23 и американского FAR-23. В России подобные МАИ-411 самолеты до сих пор не производились.
"В 2017 году опытный образец самолета был представлен на авиасалоне МАКС, где получил положительные отзывы специалистов. Самолет неприхотлив в использовании, его можно посадить на любой грунт. Воздушное судно оборудовано спасательной системой, что позволяет при аварийной ситуации спустить самолет на землю на парашюте. В планах усовершенствовать его для посадки на водную поверхность", - рассказал "РГ" директор завода.
Как полагает Ахматов, аэротакси будет популярно в Дагестане, где добраться на автомобиле до высокогорных районов, особенно в непогоду - целая проблема.
Руководитель завода отметил, что ряд отечественных и зарубежных бизнесменов уже заинтересовались таким применением дагестанским самолетам.
https://rg.ru/2019/06/20/reg-skfo/sluzhby-aerotaksi-zainteresovalis-dagestanskimi-samoletami.html

ИА СЕВЕР ПРЕСС; 2019.06.20; ЯМАЛ ПОПРОСИЛ О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ В САЛЕХАРДЕ И НАДЫМЕ

Сохранение доступности авиасообщения на Ямале - важная социальная задача. Об этом первый заместитель спикера окружного парламента, председатель комитета по экономической политике, бюджету и финансам Виктор Казарин заявил на заседании Комитета Госдумы РФ по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока, сообщает ИА "Север-пресс".

Представители федеральных органов исполнительной власти, а также исполнительных органов власти субъектов Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны РФ обсудили вопрос о внутрирегиональной и межрегиональной доступности авиасообщения арктических и дальневосточных субъектов Российской Федерации.

Ямальский депутат рассказал федеральным коллегам об особенностях транспортного сообщения поселений с развитыми территориями автономного округа, которое возможно только посредством зимних автомобильных дорог и речного транспорта.

"В период сезонной распутицы - только воздушный транспорт. Авиационные перелеты рассматриваются не как альтернативный быстрый способ, а как единственный вариант выезда для получения, например, высокотехнологичной медицинской помощи, высшего и среднего профессионального образования, оздоровления в благоприятных климатических условиях и так далее. Поэтому сохранение регулярных пассажирских перевозок из аэропортов Ямала и сдерживание роста тарифов для населения является важной социальной задачей органов государственной власти автономного округа", - отметил Виктор Казарин.

Он проинформировал участников и о мерах поддержки доступности воздушного транспорта, которые осуществляются за счет средств окружного бюджета. Так, с 1 октября 2018 года существенно расширена маршрутная сеть субсидируемых перевозок из аэропортов округа - с 8 до 25 маршрутов, по которым в прошлом году перевезено почти 53 тыс. пассажиров. Льготные тарифы не превышают 50% от экономически обоснованных тарифов.

Субсидируемые межрегиональные пассажирские авиаперевозки выполняются из всех аэропортов автономного округа. Кроме того, открыты новые маршруты в города Омск, Новосибирск, Уфа, Екатеринбург и Санкт-Петербурга, а также межмуниципальные маршруты - из Салехарда в Надым, Новый Уренгой и Ноябрьск. Также летом 2019 года из аэропортов региона можно вылететь по новым субсидируемым направлениям - Краснодар и Симферополь. Кроме того, в 2019 году за счет средств федерального бюджета субсидируются такие направления, как из Надыма в Новосибирск и Екатеринбург; из Ноябрьска в Новосибирск, Екатеринбург, Красноярск, Пермь и Бугульму; из Нового Уренгоя в Новосибирск, Екатеринбург, Красноярск, Пермь, Бугульму, Казань и Челябинск. Помимо этого, субсидии из окружного бюджета в 2019 году предоставляются для перевозки детей из многодетных семей.

Особое внимание в регионе уделяется поиску возможностей для расширения сети аэропортов и их реконструкции, а также содержания воздушных гаваней с малой интенсивностью полетов, которая обусловлена низкой плотностью населения, малым количеством авиарейсов, избыточными нормативными требованиями, суровыми климатическими условиями и огромными расстояниями.

"Правительство Ямала принимает меры по сохранению и модернизации инфраструктуры воздушного транспорта. Однако, учитывая экономическую ситуацию, реализация планов по развитию наземной инфраструктуры воздушного транспорта невозможна без расширения поддержки из федерального бюджета. Для сохранения доступности, качества и безопасности транспортных услуг для населения округа нужны системный подход и государственная поддержка транспортной отрасли региона", - подчеркнул депутат.

Виктор Казарин предложил **Министерству транспорта РФ** рассмотреть возможность внесения изменений в государственную программу РФ "Развитие транспортной системы", которые предусматривают реконструкцию аэропортов в Салехарде и Надыме с использованием средств федерального бюджета. Также, по его мнению, необходимо

вернуться к доработке и утверждению проекта федерального закона "Об аэропортах и деятельности в аэропортах Российской Федерации".
"Реализация данных мероприятий будет способствовать развитию полноценной наземной аэропортовой инфраструктуры, позволит повысить транспортную доступность населенных пунктов и во многом устранить инфраструктурные ограничения в Арктической зоне Российской Федерации", - подчеркнул Виктор Казарин.
http://www.arctic-info.ru/news/ekonomika/YAmal_poprosil_o_federalnoy_podderzhke_proekta_po_rekonstruktsii_aeroportov_v_Salekharde_i_Nadyme/
На ту же тему:
https://rg.ru/2019/06/20/reg-urfo/zaksobranie-aviasoobshchenie-na-iamale-dolzhno-ostatsia-dostupnym.html

ПРАЙМ; 2019.06.20; САРАТОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИХОД "ПОБЕДЫ" В НОВЫЙ АЭРОПОРТ "ГАГАРИН"

Губернатор Саратовской области Валерий Радаев надеется, что "Аэрофлот" согласится сделать свой лоукостер "Победа" базовой авиакомпанией строящегося аэропорта "Гагарин", сообщила в четверг пресс-служба главы региона.
Спикер Госдумы Вячеслав Володин в среду на встрече с гендиректором "Аэрофлота" Виталием Савельевым обсудил вопрос доступности авиаперелетов для жителей Саратовской области и предложил ему сделать "Победу" базовой авиакомпанией саратовского аэропорта "Гагарин". Решение этого вопроса ожидается в ближайшее время.
"Эта инициатива Вячеслава Викторовича (Володина)… актуальная, своевременная, ведь уже в августе аэропорт "Гагарин" начинает свою работу. А главная ее значимость в том, и думаю, это оценят жители региона, что речь идет о бюджетной авиакомпании. Инициатива Володина напрямую связана с темой доступности авиаперелетов для саратовцев. Надеюсь на положительное решение вопроса", - цитирует Радаева его пресс-служба.
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 Радаев ранее заявил, что аэропорт должен начать работу с 12 августа.
https://1prime.ru/transport/20190620/830093324.html

ТАСС; 2019.06.20; ТАТАРСТАН ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАРЕЙСА МЕЖДУ КАЗАНЬЮ И ОДНИМ ИЗ РЕГИОНОВ КИТАЯ

Правительство Татарстана ведет переговоры об открытии регулярного прямого авиарейса между Казанью и одним из регионов Китая для стимулирования роста туристического потока из КНР. Об этом в ходе презентации Visit Russia в Российском культурном центре в Пекине заявил корреспонденту ТАСС председатель Государственного комитета Республики Татарстан по туризму Сергей Иванов.
"Мы также продолжаем работу над организацией прямого авиасообщения с одной из провинций Китая, - сказал он. - Я не буду раскрывать детали - сейчас идут переговоры, однако мы прекрасно понимаем, что для нас улучшение логистики с КНР является задачей номер один".

"Мы стараемся вести переговоры о регулярном рейсе. Для начала это будет хотя бы один раз в неделю. Дальше будет возможность увеличения частоты рейсов", - пояснил глава комитета. Он отметил, что этот рейс не будет осуществляться из китайской столицы. "Если объективно взглянуть на вещи, то прямое авиасообщение с Пекином или Шанхаем будет сделать тяжело в силу загруженности их аэропортов. В другие регионы - это возможно", - сказал он.

По его словам, подобный опыт у Татарстана в прошлом уже был. "У нас были проекты прямых чартеров из Китая в Казань. Самолеты летали из Урумчи (административный центр Синьцзян-Уйгурского автономного района, Северо-Западный Китай). Был также опыт прямых рейсов из Пекина в Казань", - отметил Иванов.

"Это непростая задача, поскольку в Татарстане нет базовой авиакомпании, которая могла бы осуществлять рейсы в Китай. Нам необходимо искать подходящие схемы, а также партнеров. Конструкция довольно сложная, но мы над ней работаем", - резюмировал собеседник агентства.

Ранее он сообщил, что иностранный турпоток в Татарстан в настоящее время составляет 170 тыс. человек в год, из которых 18 тыс. являются гражданами КНР. При этом число туристов из Китая ежегодно увеличивается на 30%.

https://tass.ru/ekonomika/6569995

ГАЗЕТА.РУ; 2019.06.20; НОВЕЙШИЕ МУЛЬТИМЕДИА-СИСТЕМЫ БУДУТ ДОСТУПНЫ ВЫЛЕТАЮЩИМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА ПАССАЖИРАМ "РОССИИ"

Авиакомпания "Россия" (входит в группу "Аэрофлот") укомплектовала воздушные суда, вылетающие из Пулково, портативными серверами, которые дают пассажирам доступ к системе развлечений во время полета

В преддверии сезона повышенного спроса "Россия" завершила все плановые работы по тестированию стриминговых систем развлечений, разработанных на базе технологии SIFES (Streaming in-flight entertainment system), на воздушных судах, выполняющих рейсы из основного транзитного узла авиакомпании - аэропорта Пулково. Мобильные серверы обеспечивают доступ собственных устройств пассажиров (телефонов, ноутбуков, планшетов) к внутренней сети с развлекательным контентом посредством Wi-Fi-соединения. Теперь пассажиры во время полета могут оценить последние новинки кинематографа, послушать аудиокниги и воспользоваться другими сервисами, установив специальное приложение ife.one.

Помимо рейсов из базового авиаузла, "Россия" с начала зимнего расписания 2018 года начала в тестовом режиме комплектовать мобильными серверами все воздушные суда, вылетающие из Шереметьево, в т.ч. на Дальний Восток.

"Безусловно, возможность использования мультимедийной программы развлечений на борту, не только во время длительных рейсов - это важнейший элемент комфорта, который непосредственным образом влияет на впечатления от путешествия, - отметил генеральный директор авиакомпании "Россия" Сергей Александровский. - Впереди новые проекты по повышению качества нашего продукта и новые достижения".

В дополнение к стриминговой системе, пассажиры на воздушных судах семейства Boeing 777 могут пользоваться стационарными системами развлечений. С помощью экрана впередистоящего кресла они могут просматривать видео, отслеживать информацию о полете, вызывать бортпроводников и настраивать индивидуальное освещение.

На регулярных рейсах из Шереметьево длительностью более 6 часов авиакомпания предоставляет пассажирам класса Бизнес индивидуальные цифровые видеоустройства. Планшеты Samsung Galaxy Tab работают по той же стриминговой технологии, подключаясь к серверу с контентом через Wi-Fi, но дают возможность более комфортного просмотра медиаконтента на экране с большей диагональю.

Санкт-Петербург является ключевым узлом маршрутной сети. По данным аэропорта Пулково авиакомпания "Россия" - лидирующий перевозчик северо-запада. География полетов авиакомпании из аэропорта охватывает в летнем расписании 2019 года 52 направления, из которых 29 являются международными. По итогам 2018 года "Россия" перевезла через Пулково более 5,5 миллионов пассажиров.

https://www.gazeta.ru/tech/news/2019/06/20/n_13112827.shtml

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; "АЭРОФЛОТ" ПОТРАТИТ ДО 17 МЛН РУБ. НА РЕКЛАМНЫЕ ВИДЕОРОЛИКИ СО ЗНАМЕНИТОСТЯМИ

"Аэрофлот" (MOEX: AFLT) объявил конкурс на создание видеороликов с участием российских знаменитостей, которые будут транслироваться в бортовых системах развлечений, свидетельствуют материалы "СПАРК-Маркетинг".

Цель проекта - "формирование положительного имиджа ПАО "Аэрофлот" посредством видео-приветствия на борту и транслирования мнения выдающихся современных российских деятелей о преимуществах, удобствах и инновационных сервисах авиакомпании".

Всего должно быть снято 12 тридцатисекундных роликов с участием спортсменов, телеведущих, актеров, эстрадных "звезд" - их выберет сам "Аэрофлот". Максимальная стоимость договора - 17 млн руб. Гонорары знаменитостей в эту сумму не включены. Первый из 12 роликов должен быть снят до середины сентября, последний - до середины декабря.

Параллельно "Аэрофлот" ищет подрядчика для съемки видеофильма с инструктажем пассажиров по аварийно-спасательным средствам. Он должен содержать информацию о размещении ручной клади, запрете курения, аварийных выходах, использовании спасательного жилета и пр. Максимальная стоимость этой закупки - 30 млн руб. Работа должна быть выполнена до конца октября.

ТАСС; 2019.06.20; ФАС УСТАНОВИЛА НАРУШЕНИЯ В ДЕЙСТВИЯХ СОТРУДНИКОВ "АЭРОФЛОТА" НА КОЛЫМЕ

Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Магаданской области на заседании по делу о завышении цен на услуги воздушной перевозки грузов и почты группой лиц "Аэрофлота" (группа лиц - "Аэрофлот" и дочерняя компания "Россия") приняло заключение об обстоятельствах, сообщили ТАСС в ведомстве.

Комиссия УФАС возбудила дело после рассмотрения заявления бывшего главы региона Владимира Печеного об увеличении группой лиц "Аэрофлота" авиатарифа на перевозку грузов до 345 рублей за 1 кг в апреле 2018 года. Заключение об обстоятельствах принимается перед окончанием рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства при установлении в действиях или бездействии ответчика нарушения.

"Следующее заседание назначено на 10 июля в связи с принятием заключения об обстоятельствах", - сказал собеседник агентства, не уточнив данных о нарушениях.

Авиаперевозки являются единственно возможным способом доставки грузов в труднодоступные районы, к которым относится Магаданская область.

https://tass.ru/ekonomika/6570779

ИНТЕРФАКС; 2019.06.20; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С ФК "ОТКРЫТИЕ" В ПОЛЬЗУ "ТРАНСАЭРО" 12,5 МЛН РУБ. ДОЛГА ПО КАРТОЧНОЙ ПРОГРАММЕ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций о взыскании с банка "ФК "Открытие" в пользу признанной банкротом авиакомпании "Трансаэро" (MOEX: TAER) 12,5 млн рублей долга.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу банка.

Из документов следует, что Девятый арбитражный апелляционный суд 27 февраля оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 22 ноября 2018 года удовлетворил иск ОАО "АК "Трансаэро" в лице конкурсного управляющего Алексея Белокопыта о взыскании с банка "ФК "Открытие" 12,5 млн рублей.

Банк в рамках международной платежной системы Visa реализует программу эмиссии банковских карт Visa различных видов, по которой держатели карт банка могут осуществлять безналичные расчеты и совершать иные операции с денежными средствами, находящимися на счетах.

Стороны ранее заключили договор по реализации банковских карт "Открытия" в рамках программы "Трансаэро Привилегия" с целью привлечения физлиц - пассажиров "Трансаэро" к сотрудничеству с банком.

За участие компании в разработке и реализации программы, а также за привлечение физлиц банк должен был уплачивать компании вознаграждение.

Суд первой инстанции установил, что за июль 2015 года авиакомпания оказала услуги по договору по начислению бонусных баллов по программе "Привилегия" на сумму 12,5 млн рублей.

Банк 17 декабря 2015 года направил авиакомпании письмо об отказе в подписании акта и исполнения обязательства по договору.

Банк пояснил отказ приостановлением авиакомпанией своей полетной деятельности по причине отзыва сертификата эксплуатанта 20 октября 2015 года.

Как сообщалось ранее, Девятый арбитражный апелляционный суд 22 апреля подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 4 декабря 2018 года по аналогичному иск решил взыскать с Промсвязьбанка (MOEX: PSKB) в пользу ОАО "Авиационная компания "Трансаэро" задолженность в размере 33,5 млн рублей и 190,7 тыс. рублей госпошлины.

Суд тогда отклонил жалобу банка.

Дело рассматривалось по иску авиакомпании к банку о взыскании 33,5 млн рублей долга по договору от 30 июня 2008 года о реализации карт Промсвязьбанка в рамках программы "Трансаэро Привилегия" с целью привлечения физлиц - пассажиров "Трансаэро" к сотрудничеству с Промсвязьбанком.

Авиакомпания в соответствии с договором от 30 июня 2008 года оказала услуги по начислению бонусных баллов по программе "Привилегия" и выставила банку счета на общую сумму 33,5 млн рублей.

24 апреля 2017 года банк уведомил авиакомпанию о получении счетов, направил письмо об отказе от их оплаты и исполнения обязательств по договору в дальнейшем.

В 2015 году "Трансаэро" оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В сентябре 2017 года она была признана банкротом. Основные кредиторы "Трансаэро" - банки и лизингодатели.

На ту же тему:

https://tass.ru/ekonomika/6573404