



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ТАРИФ СИСТЕМЫ "ПЛАТОН" С 1 ИЮЛЯ ПОДОРОЖАЕТ НА 14 КОПЕЕК ДО 2,04 РУБ./КМ	4
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ ТАРИФ «ПЛАТОНА»; ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ	4
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.25; «ПЛАТОН» — ПОДНЯТИЕ РАСТЯЖИМОЕ; ПРОЕЗД ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ ПОДОРОЖАЕТ В ДВА ЭТАПА	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ДУБЛИРОВАНИЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫХ ПРОЦЕДУР ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРЕВАЛКИ ОСОБО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЬ	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.06.24; РОСТРАНСНАДЗОР ПРИСТУПИЛ К КОНТРОЛЮ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ К МЕСТАМ ОТДЫХА	7
РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; САЙТ ГОСУСЛУГ ОТМЕНИЛ КОМИССИЮ ПРИ ОПЛАТЕ АВТОШТРАФОВ	8
ПРАЙМ; 2019.06.24; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ОТМЕЧАЕТ НЕДОСТАТОК ДАННЫХ НА САЙТАХ ПО ОСТАНОВКЕ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСТУРИЗМ ОТВЕТИЛ НА НАИБОЛЕЕ ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ О СИТУАЦИИ В ГРУЗИИ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; ЕР ПРОСИТ МИНТРАНС КООРДИНИРОВАТЬ ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ ГРУЗИИ	9
RNS; 2019.06.24; АВИАКОМПАНИЯ «АРМЕНИЯ» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ МЕЖДУ ГРУЗИЕЙ И РОССИЕЙ ЧЕРЕЗ ЕРЕВАН	9
ТАСС; 2019.06.24; ИСТОРИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ АВИАЦИОННОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ	10
РИА НОВОСТИ; ВЕРА КОЗУБОВА; 2019.06.24; ИГОРЬ БАХИРЕВ: МОСКОВСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ ПОЛУЧИТ НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ	11
ТАСС; 2019.06.24; МЦД В СТОЛИЦЕ МОГУТ ДОСТРОИТЬ К 2035 ГОДУ	16
ТАСС; 2019.06.24; ВРИО ГЛАВЫ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ ПООБЕЩАЛ ЖЕСТКО КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	17
ТАСС; 2019.06.24; ВАЖНЫЕ ДЛЯ БАРНАУЛА ТРАССУ И МОСТ РЕКОНСТРУИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗА 290 МЛН РУБЛЕЙ	17
ТАСС; 2019.06.24; ВЭБ-ЛИЗИНГ ЗА ГОД ПРОФИНАНСИРУЕТ ПЯТИЛЕТНЮЮ ПРОГРАММУ ОСВЕЩЕНИЯ ДОРОГ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	17
ТАСС; 2019.06.24; ДОРОГУ НА РОДИНУ ЕСЕНИНА В КОНСТАНТИНОВО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ	18
ТАСС; 2019.06.24; УЧАСТОК ОБЪЕЗДНОЙ ГРАВИЙНОЙ ДОРОГИ ИЗ КУЗБАССА В КРАСНОЯРСК ЗААСФАЛЬТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ	19
НОВЫЙ ВЕК # ТАМБОВ; 2019.06.24; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ" ПРОХОДИТ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ	19
ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 2019.06.24; ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ "РОСАВТОДОРА" ПРОВЕРИЛ В ТУЛЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА ДОРОГ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РФ УЖЕСТОЧИЛА РЕЖИМ ТРАНЗИТА ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ САНКЦИОННЫХ СТРАН	20

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ТРАНЗИТ УКРАИНСКИХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РФ ДОПУСТИМ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПЛОМБ ГЛОНАСС - УКАЗ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; АЭРОПОРТЫ КУРОРТОВ ЕГИПТА ВЫПОЛНИЛИ НЕ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ РФ, ГОВОРЯТ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ ПРЕЖДЕВРЕМЕННО - ИСТОЧНИК	21
РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; МИД ЕГИПТА: МОСКВА И КАИР БЛИЗКИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ	22
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ БУДЕТ ПРОДЛЕВАТЬ СОГЛАШЕНИЕ О КОНТРОЛЕ ЦЕН НА БЕНЗИН; НО К ПОДОРОЖАНИЮ ТОПЛИВА ЭТО НЕ ПРИВЕДЕТ, УВЕРЕНЫ ЧИНОВНИКИ И НЕФТЯНИКИ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24 ПУТИН ОПРЕДЕЛИЛ ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ СЛУЖБЫ В РФ НА 2019-2021 ГОДЫ	23
ТАСС; 2019.06.24; ИНТЕРВЬЮ: ГРАНТЫ РЕГИОНАМ В 50 МЛРД РУБ. НА НАЦПРОЕКТЫ БУДУТ ВЫДЕЛЯТЬСЯ ЕЖЕГОДНО - ЗАМГЛАВЫ МИНФИНА...24	24
РБК; 2019.06.25; ГЛОНАСС СПУСКАЕТСЯ НА ЗЕМЛЮ; ПОЧЕМУ СОКРАЩАЕТСЯ ФИНАНСИРОВАНИЕ РОССИЙСКОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИИ	25
ТАСС; 2019.06.24; ВОКЗАЛЫ АДАПТИРУЮТ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ К НАЧАЛУ Ж/Д ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	25
МОСКВА24; 2019.06.24; ПРОДЛЕНИЕ СОЛНЦЕВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО ДО ВНУКОВА НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	25
ТАСС; 2019.06.24; РОСТОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ НОВОЕ ЗДАНИЕ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ПУНКТА ПРОПУСКА	26
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.06.24; «МОСТОТРЕСТ» ВЫРУЛИВАЕТ НА МИНСКОЕ ШОССЕ; КОМПАНИЯ АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-1	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.06.24; В КРЫМУ С 1 ИЮЛЯ ПОДОРОЖАЕТ ПРОЕЗД В ТРОЛЛЕЙБУСАХ	27
РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; СУД ПРИНЯЛ К РАССМОТРЕНИЮ ИСК О ЗАПРЕТЕ В РОССИИ СЕРВИСА BLAVLACAR	28
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.24; РЖД: АВТОПИЛОТ «ЛАСТОЧЕК» НА МЦК ПРОТЕСТИРУЮТ В БЛИЖАЙШИЙ ГОД ПОД КОНТРОЛЕМ МАШИНИСТОВ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; "ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ" ПРИВЛЕКУТ В ВБРР 500 МЛН РУБ. НА ТЕКУЩУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	28
ПРАЙМ; 2019.06.24; ЭКСПЕРТ К 2020 Г ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ СТАВОК НА ЦИСТЕРНЫ ПОСЛЕ ИХ РОСТА ИЗ-ЗА "ДРУЖБЫ"	29
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ПОКУПАТЕЛИ В РФ ПОЛУЧАЮТ ОТ "ИНТЕРПАЙПА" ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ ЦЕНЫ Ж/Д КОЛЕС - РЖД.....	29
ТАСС; 2019.06.24; СУД ПОДТВЕРДИЛ 143 МЛН РУБЛЕЙ ШТРАФА ФПК ПО РЕШЕНИЮ ФАС	30
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.25; НА ВСЕ РУКИ КЛАСТЕР; ОСК ОБЪЕДИНЯЕТ АСТРАХАНСКИЕ ВЕРФИ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСМОРРЕЧФЛОТ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ПРИЧАЛА НА ЧУКОТКЕ ЗА 675 МЛН РУБ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ОСК РАССЧИТЫВАЕТ СТРОИТЬ В АСТРАХАНИ ДО 12 СУДОВ "РЕКА-МОРЕ", НАЗНАЧИЛА РУКОВОДИТЕЛЯ КЛАСТЕРА	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ОСК ПРОЕКТИРУЕТ ТАНКЕР И СУХОГРУЗ НА СПГ, РАЗРАБОТАЛА ЛИНЕЙКУ БУНКЕРОВЩИКОВ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; КАЗТРАНСОЙЛ И ТРАНСНЕФТЬ ДОГОВОРИЛИСЬ О КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА ЗА ОТГРУЗКУ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ В УСТЬ-ЛУГЕ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; НЕВСКИЙ ССЗ В ИЮЛЕ СПУСТИТ НА ВОДУ 1-Й ПАРОМ ДЛЯ ПЕРЕПРАВЫ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК.....	33

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.25; НЕ В ДЕНЬГАХ ШАССИ: МАЛЫЕ АЭРОПОРТЫ СОЧЛИ НЕБЕЗОПАСНЫМИ; НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИВОДИТ К ИЗНОСУ ОБОРУДОВАНИЯ И ЗАКРЫТИЮ НЕБОЛЬШИХ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ БУДУТ ЕЖЕДНЕВНО МОНИТОРИТЬ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА ДОПУСКИ НА НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ У ПЯТИ АВИАКОМПАНИЙ ПО ИХ ПРОСЬБЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; КАЗАХСТАНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ SCAT В ИЮЛЕ ЗАПУСТИТ РЕЙС ИЗ НУР-СУЛТАНА В МОСКВУ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; "ДОМОДЕДОВО" ЗАМЕДЛИЛО СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В МАЕ ДО 1,4%.....	37

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ТАРИФ СИСТЕМЫ "ПЛАТОН" С 1 ИЮЛЯ ПОДОРОЖАЕТ НА 14 КОПЕЕК ДО 2,04 РУБ./КМ

Тариф в системе взимания платы с грузовиков "Платон" с 1 июля 2019 г. будет проиндексирован на 14 коп., до 2,04 руб. за километр.

Об этом сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих** по итогам обсуждений ведомства с представителями ассоциаций грузоперевозчиков и грузоотправителей, а также с руководителями логистических компаний.

Как следует из сообщения **Минтранса РФ**, дальнейшие планы по индексации учитывают требование грузоперевозчиков о предсказуемости тарифа. "Для снижения нагрузки на предпринимателей и обеспечения плавности изменения инфраструктурного тарифа мы отказались от одномоментной индексации сразу на полный размер накопленной инфляции и достигнем этого показателя в течение трех лет.

С 1 февраля 2020 года тариф госсистемы "Платон" составит 2,2 руб./км, с 1 февраля 2021 года - 2,35 руб./км.

Далее индексация будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на размер годовой инфляции, согласно прогнозам, примерно на 4%", - пояснил **Дитрих**.

Такой подход, по мнению министра, также позволит увеличить количество ремонтируемых дорог и мостов за счет дополнительных средств от системы "Платон", что положительно скажется на безопасности движения и скорости доставки грузов.

При этом в **Минтрансе** подчеркивают, что "размер индексации тарифа государственной системы "Платон" с 1 июля 2019 года будет снижен более чем в два раза от величины накопленной инфляции".

"Соответствующее правительственное постановление будет опубликовано в ближайшее время. Сегодня действует льготный тариф - 1,9 руб. за километр. Планируемая изначально ежегодная индексация платы по системе "Платон" на размер инфляции ранее переносилась трижды - в 2016, 2017 и 2018 годах", - указывает министерство.

Система взимания платы с грузовиков с разрешенной максимальной массой более 12 тонн в счет возмещения ущерба при движении по федеральным автомобильным дорогам, получившая название "Платон", заработала в России с 15 ноября 2015 г. Создателем и оператором системы стало ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы". Согласно данным системы "СПАРК-Интерфакс", владельцем 50% в РТИТС является АО "РТ-Инвест" (ранее сообщалось, что компания на 74,99% принадлежала ООО "Царицын Капитал", единственным владельцем которого являлся Андрей Шипелов, остальные 25,01% "РТ-Инвеста" - у ГК "Ростех" - при этом по данным на 12 января 2019 г. учредители не заявлены). Другими совладельцами РТИТС являются Игорь Ротенберг (23,5%), Андрей Шипелов (19%), Антон Замков (7,5%).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6586719>

<https://rns.online/r/6vc6/>

<https://ria.ru/20190624/1555872504.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/644081-platon-tarif-bolshegruzy>

<https://360tv.ru/news/transport/tarif-sistemy-platon-povysitsja-s-1-ijulja/>

<https://www.rbc.ru/rbcfrenews/5d114ce19a7947882be89105>

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/25/804943-mintrans-predlozhit-povisit-tarif-platona>

<https://iz.ru/892392/2019-06-24/tarif-sistemy-platon-budet-proindeksirovan-s-1-iiulja>

<https://rg.ru/2019/06/24/tarif-sistemy-platon-proindeksiruiut-s-1-iiulja.html>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ ТАРИФ «ПЛАТОНА»; ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Плата за проезд по федеральным трассам грузовиков массой больше 12 т будет повышена с 1 июля до 2,04 руб. за 1 км (сейчас 1,91 руб./км), сообщил **министр транспорта России Евгений Дитрих** (его слова приводит **Минтранс**). Такое постановление правительства будет опубликовано в ближайшее время, сказал он.

Дальше тариф продолжит постепенно повышаться: до 2,2 руб./км с 1 февраля 2020 г. и до 2,35 руб./км — с февраля 2021 г. Затем индексация будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на уровень инфляции, рассказал **Дитрих**.

Система сбора такой платы — «**Платон**» — была введена в ноябре 2015 г. Изначально тариф должен был составить 3,73 руб./км, а сборы за год — 45 млрд руб. Но из-за протестов перевозчиков тариф был снижен до 1,53 руб. В результате поступления в федеральный дорожный фонд сократились, что нарушило экономику проекта. В 2016 г. бюджет недополучил 21 млрд руб.: при сборах 19 млрд руб. потрачено было 40 млрд руб. на плату оператору и строительство дорог, писали авторы обзора InfraOne.

Еще раз поднять тариф — вдвое — власти собирались в 2017 г. Но вновь началась стачка дальнбойщиков и решение пересмотрели, установив тариф в 1,91 руб./км. С тех пор он не повышался и даже не индексировался на инфляцию.

Оператор «**Платона**» — назначенная правительством без конкурса концессионером компания РТ-Инвест транспортные системы (РТИТС, принадлежит «РТ-Инвест» (50%), сыну Аркадия Ротенберга Игорю (23,5%), Андрею Шипелову (19%) и Антону Замкову (7,5%). Компания получает ежегодную плату из бюджета (в этом году — 13,4 млрд руб., данные InfraOne). Кроме того, правительство предоставило льготы по уплате транспортного налога, но это привело к выпадающим доходам региональных бюджетов, которые теперь также компенсирует федеральный бюджет. Все это не дает проекту выйти в плюс. Общая сумма сборов более чем на 20 млрд руб. меньше трат на содержание системы, компенсации регионам и расходы по экстренному ремонту дорог и мостов (84,2 млрд руб.), отмечает InfraOne.

Теперь плата за перевозки вырастет пропорционально тарифу, опасается заместитель гендиректора «Балтики-Транс» Ирина Капитанова. «**Платон**» отдельной графой стоит в квитанции для клиентов перевозчиков, объясняет она. Все перевозчики заложат повышение в цену, предупреждает сотрудник компании-перевозчика.

Если сборы от «**Платона**» разовьют дорожную инфраструктуру, то это может сказаться позитивно на рынке транспортных услуг, отметил директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. Сократятся сроки перевозок, вырастет их качество, уменьшится количество аварий. Но для эффективности этого необходимо обеспечить собираемость от всех участников рынка, говорит Лашкевич.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/25/804943-mintrans-predlozhit-povisit-tarif-platona>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.25; «ПЛАТОН» — ПОДНЯТИЕ РАСТЯЖИМОЕ; ПРОЕЗД ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ ПОДОРОЖАЕТ В ДВА ЭТАПА

Индексация тарифов системы «**Платон**», давно откладывавшаяся и намеченная на 1 июля, будет незначительной: на 14 коп. с 1 июля и еще на 16 коп. с 1 февраля 2020 года. Наряду с этим вариантом, по данным “Ъ”, с перевозчиками обсуждалась возможность полного отказа от индексации в июле с ростом тарифов в феврале 2020 года на 30 коп. Общий размер повышения на 2019–2020 годы в итоге составит 15%, что при сохранении собираемости даст дополнительные 6 млрд руб. в дорожный фонд. Но участники рынка предпочли бы вариант с полной отсрочкой и считают, что до индексации следовало бы поднять собираемость: каждая индексация увеличивает разрыв в рентабельности между плательщиками и неплательщиками.

Повышение тарифов системы «Платон», обеспечивающей взимание компенсации за ущерб федеральным трассам с грузовиков массой свыше 12 тонн, не состоится с 1 июля в запланированном объеме. Сейчас платеж составляет 1,9 руб. за 1 км и значительно отстает от исходно установленных нормативными актами 3,73 руб. за 1 км. Такого уровня плата должна была достичь с 2019 года, после истечения срока действия временного снижения: до апреля 2017 года тариф составлял 1,53 руб., потом был повышен до 1,9 руб.

Индексация была намечена на 1 июля. Однако, по информации “Ъ”, Минтранс предложил сдвинуть ее частично или полностью на февраль 2020 года.

На встрече с крупнейшими грузоперевозчиками 21 июня, рассказали “Ъ” источники, знакомые с ее ходом, обсуждалось два варианта: проиндексировать платеж на 15 коп. с 1 июля и еще на 15 коп. с 1 февраля 2020 года или на все 30 коп. с 1 февраля.

Грузоперевозчики, по информации собеседников “Ъ”, склонялись ко второму варианту, поскольку их бюджеты сверстаны без учета индексации.

Однако итоговое решение предполагает двухэтапный рост с увеличением тарифа с февраля до 2,2 руб., или на 15%. Пропорционально увеличатся и сборы «Платона», направляемые в дорожные фонды. По данным «Ростех-Инвест Транспортные системы» (оператор «Платона»), на 24 июня 495 тыс. грузоперевозчиков зарегистрировали в системе 1,19 млн большегрузных транспортных средств, в дорожный фонд собрано 77,3 млрд руб. Также там отмечают, что сумма собранных за месяц средств достигла рекорда — 2,8 млрд руб. в мае—июне 2019 года, за первый квартал 2019 года рост превысил 40% к тому же периоду прошлого года. При сохранении собираемости на том же уровне месячные сборы с июля увеличатся на 206 млн руб., с февраля — на 425 млн руб. к сегодняшнему уровню, или на 6,3 млрд руб. в сумме в 2019–2020 годах.

В Минтрансе комментарии не дали. Но в официальном объявлении министерство сообщило, что график изменений утвержден на три года вперед, далее тариф будет индексироваться каждый год 1 февраля: в 2021 году — еще на 15 коп., далее — на инфляцию, согласно прогнозам, примерно на 4%.

Опрошенные “Ъ” клиенты «Платона» поддерживают позицию участников встречи и полный перенос индексации на февраль 2020 года.

Чем быстрее произойдет индексация, тем раньше у перевозчиков повысятся издержки на ее величину, говорит заместитель директора операционного управления по спецтранспорту группы компаний AsstrA Олег Гребенько, и, хотя сумма индексации совсем незначительная, возможность экономии нужно использовать, так как большинство транспортных предприятий находится «на грани рентабельности». Директор по транспортной логистике Itella в России Дмитрий Пикалов подчеркивает, что при индексации с 1 февраля расходы можно заложить в бюджет компании на будущий год и выходить к клиентам с понятным обоснованием.

При этом участники рынка подчеркивают, что основная проблема не размер индексации, а условия конкуренции между плательщиками и неплательщиками сборов по «Платону».

Ключевой вопрос не в том, когда и насколько изменится ставка, а насколько рынок в целом будет выполнять требования, говорит директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. «Когда отдельные компании находят способы ухода от выплат, они получают и приток дополнительных клиентов, и сверхприбыль по сравнению с белыми компаниями,— поясняет топ-менеджер.— В качестве побочного эффекта возможно общее сокращение бюджетных поступлений за счет роста доли серого сегмента».

С ним солидарен заместитель гендиректора ГК «БиПитрон» Тарас Коваль, по мнению которого необходимо добиться оплаты на уровне не менее 95%. «Примерные расчеты говорят, что эта цифра лежит при величине оплаченного пробега более 1,8 млрд км в месяц. Последний отчет “Платона” — 1,47 млрд км. Пока цифра не достигнута, поднимать ставку крайне опасно, потому что разница между тем, кто платит и не платит, в переводе на стоимость топлива составляет примерно 7,5 руб. на 1 л с НДС»,— говорит он. После достижения этого показателя, отмечает господин Коваль, возможно поэтапное увеличение ставки до запланированных 3,73 руб. за 1 км, при этом необходимо изменение формы статистики системы «Платон» путем введения десяти показателей, аналогичных немецкой Toll Collect, что поможет доверять статистике, и изменение осевых нагрузок до

общеввропейских, записанных в директиве ЕС 96/53. «При соблюдении вышеперечисленных пунктов считаю полезным для логистики и экономики поднятие тарифа "Платона" примерно до 5–5,5 руб. за 1 км»,— добавил он.

Операционный директор логистической компании «Точка-Точка» Максим Алексеев отмечает, что до индексации надо задуматься о повышении показателей собираемости «как минимум по следующим параметрам: количеству зарегистрированных плательщиков и качеству механизма оплаты и сборов». Насколько можно судить из открытых источников, динамика регистрации перевозчиков в системе замедлилась, что при повышении тарифа увеличивает нагрузку на уже зарегистрированных игроков, добавляет он, при этом повышение снижает активность по регистрации новых грузоперевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4011489>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ДУБЛИРОВАНИЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫХ ПРОЦЕДУР ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРЕВАЛКИ ОСОБО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЬ

Министерство транспорта РФ планирует исключить дублирование лицензирования перевозок и перевалки грузов повышенной опасности (определяются в соответствии с законодательством о транспортной безопасности) и процедур по выдаче специальных разрешений на такие услуги.

Соответствующая инициатива до 1 июля будет проходить публичное обсуждение. Проект федерального закона размещен на федеральном портале проектов нормативных актов. Он подготовлен в соответствии с поручениями правительства РФ, сделанными в августе и декабре 2018 г.

В пояснительной записке **Минтранс** отмечает, что сейчас в соответствии с федеральным законом "О транспортной безопасности" транспортировка грузов повышенной опасности на внутренних водных путях и в железнодорожном подвижном составе, а также их перевалка в портах допускаются по специальным разрешениям, выдаваемым в порядке, который устанавливается кабинетом министров.

В то же время ряд правительственных постановлений, принятых в 2012 г., предполагают лицензирование таких услуг. "В этой связи выдача специальных разрешений на перевозку и перевалку грузов повышенной опасности дублирует процедуры лицензирования. Для исключения дополнительных административных барьеров предлагается исключить из закона ("О транспортной безопасности" - ИФ), Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и Устава ж/д транспорта РФ необходимость выдачи (соответствующих - ИФ) разрешений", - пишет министерство.

В то же время для контроля стивидоров и перевозчиков ведомство предлагает предусмотреть в законе "О лицензировании отдельных видов деятельности" требование о наличии у соискателя лицензии и лицензиата утвержденного плана по обеспечению безопасности транспортного средства или инфраструктуры. По мнению **Минтранса**, это будет способствовать усилению защищенности от актов незаконного вмешательства.

"Принимая во внимание, что выданная лицензия действует бессрочно, полагаем, что вносимые законопроектом изменения не потребуют переоформления лицензий, выданных до его вступления в силу", - добавляет ведомство. Изменения нормативной базы не предполагают дополнительных бюджетных расходов, а также не окажут влияния на деятельность федеральных и региональных органов власти.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.06.24; РОСТРАНСНАДЗОР ПРИСТУПИЛ К КОНТРОЛЮ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ К МЕСТАМ ОТДЫХА

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта приступила к контролю безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта во время летних каникул, сообщили в ведомстве.

Подвижной состав, предназначенный для перевозки организованных групп детей к местам отдыха и обратно, контролируется ежедневно с 1 июня.

"Государственными инспекторами совместно с работниками инфраструктуры ОАО "РЖД" и перевозчика проверено 65 вагонов в 26 пассажирских поездах", - отметили в **Ространснадзоре**.

В ходе проверок было выявлено более 30 нарушений обязательных требованиям технического состояния, пожарной безопасности. Среди основных нарушений - отсутствие пломбировки и просроченная поверка огнетушителей, отсутствие пломбировки стоп крана, наличие горючих предметов, например, ветоши, перчаток около котла для кипячения воды. Также отмечали инспекторы неисправность кнопки вызова проводника, отсутствие крепления для инвалидной коляски.

Все выявленные несоответствия были устранены до подачи составов поездов под посадку пассажиров, заверили в **Ространснадзоре**.

Контроль будет выполняться до конца летних каникул, уточнили в ведомстве.

<https://rg.ru/2019/06/24/rostransnazor-pristupil-k-kontroliu-perevozki-detej-k-mestam-otdyha.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; САЙТ ГОСУСЛУГ ОТМЕНИЛ КОМИССИЮ ПРИ ОПЛАТЕ АВТОШТРАФОВ

Держатели карт платежной системы "Мир" с понедельника могут оплачивать штрафы ГИБДД на портале госуслуг без комиссии, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минкомсвязи РФ.

Ранее комиссия составляла 0,7% от оплаты услуг. Оплата без комиссии по карте "Мир" любого банка распространяется на следующие виды штрафов: штрафы ГИБДД за нарушение правил дорожного движения; штрафы администратора Московского парковочного пространства; штрафы московской административной дорожной инспекции; штрафы городов за парковку (Белгород, Калуга, Казань, Красноярск, Пермь, Рязань, Тверь, Тюмень, Ижевск); штрафы **Ространснадзора** и штрафы Госадмтехнадзора Московской области.

Нововведение будет действовать до 23 июня 2020 года. В министерстве уточнили, что рассматривают отмену комиссии и для держателей карт других платежных систем.

"Мы стремимся сделать госуслуги максимально удобным для граждан сервисом. И отмена комиссии при осуществлении всех платежей - логичный следующий шаг. За 2018 год россияне оплатили более 19 миллионов штрафов через портал на общую сумму более девяти миллиардов рублей. Мы решили совместно с платежной системой "Мир" начать движение в сторону отмены комиссий с одной из наиболее популярных услуг", - прокомментировал замглавы Минкомсвязи Максим Паршин.

<https://ria.ru/20190624/1555862118.html>

ПРАЙМ; 2019.06.24; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПассажиРОВ ОТМЕЧАЕТ НЕДОСТАТОК ДАННЫХ НА САЙТАХ ПО ОСТАНОВКЕ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ

Общероссийское объединение пассажиров обратилось к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** по поводу недостаточного количества информации по остановке авиарейсов в Грузию на сайтах **Росавиации** и авиакомпаний, следует из письма, копия которого имеется в распоряжении РИА Новости.

"В настоящее время на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** отсутствует информация о работе "горячей линии" по вопросам, связанным с приостановкой авиасообщения с Грузией, а равно и другая информация, куда нужно обращаться пассажирам в случае, если пассажир хочет вылететь раньше или вернуть деньги, так как в настоящий момент мы фиксируем отказ авиакомпаний от возврата средств за ранее купленные билеты по тарифу "невозвратный", - говорится в письме.

Объединение пассажиров отмечает, что на 24 июня информация для пассажиров, находящихся в Грузии или желающих сдать билеты по этому направлению, размещена на сайтах не всех авиакомпаний, выполняющих рейсы в данную страну. "Смартавиа" (бывшая "Нордавиа"), Red wings, S7 разместили информацию по данной проблеме для пассажиров на главной странице официальных сайтов. "Аэрофлот"> ограничился

справочными данными в разделе "Новости", и, по мнению объединения, пассажир не сможет найти на сайте компании нужную информацию.

"Победа" и "Уральские авиалинии" на своих порталах не упоминают об окончании продаж билетов в Грузию, не дают данных и о возврате билетов, либо иных данных, тогда как все звонки у компании "Победа" являются платными, в том числе для пассажиров, которые вынуждено будут менять невозвратные билеты и столкнутся с проблемами", - говорится в письме.

"Учитывая данную информацию, просим Вас от лица пассажирского сообщества довести до внимания **Росавиации** и авиакомпаний необходимость размещения подробной информации для пассажиров, в каких ситуациях куда звонить, и как будет проводиться процесс возврата билетов, в том числе приобретенных по тарифу "невозвратный", по вопросу, обозначенному в указе президента", - отмечает объединение пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСТУРИЗМ ОТВЕТИЛ НА НАИБОЛЕЕ ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ О СИТУАЦИИ В ГРУЗИИ

Ростуризм выпустил памятку для туристов по возврату денег за несостоявшиеся поездки в Грузию.

"За авиабилеты с вылетом в Грузию после 8 июля организованным и самостоятельным туристам деньги обязаны вернуть в полном объеме. Организованным туристам следует обращаться к своему турагенту или туроператору с требованием о возврате полной стоимости турпродукта, включая авиабилеты. Самостоятельные туристы обращаются в агентство, где приобретали авиабилеты", - пояснили в ведомстве.

Организованным туристам также обязаны в полном объеме вернуть стоимость турпродукта, включая цену авиабилета, если вылет должен был состояться с 21 июня по 8 июля. Самостоятельные туристы в этом случае также могут обратиться по месту приобретения авиабилета для оформления возврата. Если на просьбу вернуть деньги им будет отказано, - то обратиться в суд по месту жительства и Роспотребнадзор.

"При этом стоимость билета возвращается в полном объеме независимо от того, был билет "возвратным" или нет", - подчеркнули в Ростуризме. Если туроператор обеспечивал туристам транзитный перелет в рамках турпродукта, то он также возвращает полную стоимость оплаченных услуг.

Также организованные туристы могут просить подобрать альтернативные туры на сроки вылета (с изменением направления и/или сроков отдыха). Изменения оформляются в письменной форме дополнительным соглашением к договору.

В Ростуризме также посоветовали самостоятельным российским путешественникам в Грузии "принимать взвешенное решение при планировании поездок в страну с целью отдыха, начиная с 21 июня 2019 года и отслеживать актуальную информацию о ситуации в стране".

РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; ЕР ПРОСИТ МИНТРАНС КООРДИНИРОВАТЬ ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ ГРУЗИИ

Заместитель секретаря генерального совета "Единой России", депутат Госдумы Евгений Ревенко обратился в **Минтранс РФ** с требованием скоординировать работу для оперативного возвращения жителей России из Грузии, сообщает пресс-служба ЕР.

"СМИ сообщают, что некоторые граждане России, находящиеся в Грузии и желающие вернуться на Родину, сталкиваются с проблемами – с резко возросшими ценами на авиабилеты, невозможностью вернуть деньги за купленные "невозвратные" билеты и нехваткой информации. Я направил соответствующее обращение в **Минтранс РФ** с требованием скоординировать действия и оперативно организовать возврат наших граждан, а также призываю все авиакомпании не взвинчивать цены и обеспечить в максимально короткий срок возврат денег за купленные билеты", - цитирует пресс-служба слова Ревенко.

Также он подчеркнул, что эту проблему нужно немедленно решить, так как безопасность россиян находится под угрозой.

"Неважно, когда и как они отправились в Грузию. Каждый желающий вернуться в Россию должен получить помощь", - подчеркнул Ревенко.

<https://ria.ru/20190624/1555847072.html>

RNS; 2019.06.24; АВИАКОМПАНИЯ «АРМЕНИЯ» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ МЕЖДУ ГРУЗИЕЙ И РОССИЕЙ ЧЕРЕЗ ЕРЕВАН

Авиакомпания «Армения» планирует после 8 июля запустить два ежедневных транзитных рейса между Россией и Грузией через Ереван, сообщил RNS представитель перевозчика в Москве Владимир Гогашвили.

«Да, разумеется», — ответил Гогашвили на вопрос, будет ли «Армения» участвовать в авиаперевозках россиян из Грузии.

«Мы после 8 числа открываем рейсы через Армению, чтобы вывести пассажиров из Грузии или довести их в Грузию через Армению», — сообщил он RNS. Ранее о запуске такого же транзитного рейса сообщил грузинский авиаперевозчик Georgian Airways.

«На сегодняшний день мы собираемся выполнять два рейса ежедневного из Еревана в Москву», — добавили в «Армении».

Ранее советник премьер-министра Армении Акоп Чагарян заявил, что три армянские авиакомпании — «Армения», Taron Avia и Atlantis European Airways — готовы организовать авиаперевозки между Россией и Грузией из-за «российско-грузинской напряженности».

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-armeniya-zapustit-reisi-mezhdu-Gruziei-i-Rossiei-cherez-Erevan-2019-06-24/>

ТАСС; 2019.06.24; ИСТОРИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ АВИАЦИОННОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ

ТАСС-ДОСЬЕ. 24 июня 2019 года пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сообщил, что возобновление авиационного сообщения между Россией и Грузией, прекращенное указом президента РФ 21 июня и приказом **Минтранса РФ** 22 июня, будет возможно после "возвращения ситуации в Грузии в нерусофобское русло".

Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила материал о том, как Россия и Грузия прекращали или ограничивали авиасообщение.

Перерыв в авиасообщении из-за шпионского скандала 2006 года

В первый раз авиационное сообщение между Россией и Грузией было прервано в октябре 2006 года. Произошло это из-за скандала вокруг ареста 27-28 сентября в Грузии российских офицеров, которых грузинская сторона обвинила в шпионаже.

2 октября 2006 года **Минтранс РФ** объявил о прекращении авиасообщения с закавказской республикой, начиная с 04:00 мск 3 октября без объяснения причин этого решения. Глава Росаэронавигации **Александр Нерадько**, комментируя запрет, сообщил, что он был введен из-за накопившегося с 2001 года долга грузинских авиаперевозчиков за аэронавигационное обслуживание - \$3,6 млн.

На время приостановки прямого авиасообщения пассажиры летали из России в Грузию транзитом через другие страны.

18-20 февраля 2008 года в Москве прошли переговоры представителей транспортных ведомств России и Грузии. 21 февраля 2008 года после встречи в Москве президентов двух стран - Владимира Путина и Михаила Саакашвили - было объявлено о восстановлении авиасообщения в полном объеме. При этом об уплате долга грузинскими авиакомпаниями не говорилось. В 2019 году **Минтранс России** сообщил, что тогда грузинская сторона признала свою задолженность, но в полном объеме ее не выплатила.

Первый рейс в Москву из Тбилиси 25 марта выполнила авиакомпания "Айрзена - Грузинские авиалинии". В числе его пассажиров был певец Вахтанг Кикабидзе.

Перерыв в авиасообщении из-за войны в Южной Осетии в 2008 году

Второй раз авиасообщение между Грузией и Россией было прервано после начала вооруженного конфликта в Южной Осетии в августе 2008 года. Уже 8 августа российские гражданские авиалайнеры вынуждены были в целях безопасности облетать район боевых

действий через Азербайджан. В тот же день, 8 августа, **Минтранс России** объявил о прекращении полетов с 00:00 мск 9 августа без комментариев о причинах решения.

Переговоры о возобновлении рейсов начались в 2009 году, когда заинтересованность в восстановлении авиасообщения выразила грузинская авиакомпания Georgian Airways. Ей было разрешено совершить два чартерных рейса из Тбилиси в Москву 8, 9 и 10 января. 18 мая этот же перевозчик получил разрешение на выполнение программы чартеров в мае-июле 2010 года.

23 августа 2010 года так же по отдельному разрешению прямые рейсы в Грузию начала российская компания S7 ("Сибирь"). Первоначально грузинские и российские перевозчики могли выполнять прямые чартерные рейсы по отдельным разрешениям только между Москвой и Тбилиси. Впоследствии, в 2010-2014 годах, список аэропортов неоднократно расширялся.

Окончательно авиасообщение было восстановлено 15 сентября 2014 года, после переговоров представителей РФ и Грузии и соответствующих решений министерств иностранных дел двух стран. Регулярные полеты 26 октября 2014 года начала авиакомпания "Аэрофлот", затем рейсы стали выполнять и другие российские и грузинские перевозчики.

Ограничение авиасообщения в 2017 году

15 июля 2017 года **Минтранс РФ** ограничил полеты в Россию авиакомпании Georgian Airways, отозвав разрешения на четыре рейса. Это произошло после того, как грузинские власти отказались согласовывать российской компании "Уральские авиалинии" полеты в Тбилиси из аэропорта Жуковский. Ограничения были сняты 18 июля, после согласования полетов из Жуковского.

Отмена авиасообщения в 2019 году

20 июня 2019 года в Тбилиси начались организованные оппозицией антироссийские выступления, поводом для которых стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова в сессии Генассамблеи Международной ассамблеи православия. 21 июня президент РФ Владимир Путин для обеспечения безопасности российских граждан подписал указ, в соответствии с которым с 8 июля российским авиакомпаниям "временно запрещается осуществлять воздушные перевозки (в том числе коммерческие) граждан с территории Российской Федерации на территорию Грузии".

22 июня **Минтранс РФ** объявил, что с 8 июля будут приостановлены полеты грузинских авиакомпаний на территорию России. Как пояснили в ведомстве, причина заключается в "необходимости обеспечения достаточного уровня авиационной безопасности, а также наличии просроченной задолженности за аэронавигационную деятельность перед ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", которая отвечает за организацию воздушного движения. По данным министерства, общая сумма долга грузинской стороны составляет чуть менее \$793 тыс., при этом еще 592,2 тыс. рублей задолженности не погашены еще с 2008 года.

<https://tass.ru/info/6584783>

РИА НОВОСТИ; ВЕРА КОЗУБОВА; 2019.06.24; ИГОРЬ БАХИРЕВ: МОСКОВСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ ПОЛУЧИТ НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Проект реконструкции и строительства Московских центральных диаметров (МЦД) руководитель транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы Игорь Бахирев называет одним из самых масштабных в городе. В интервью РИА Недвижимость он рассказал, какие новые станции появятся в рамках проекта, куда перенесут часть существующих остановок, а также почему горожанам не стоит беспокоиться из-за строительства новых линий метро.

- Игорь Александрович, на какой стадии сейчас находится работа над проектом МЦД?

- Это знаковый проект для Москвы, который можно сравнить, наверное, со строительством первых линий метрополитена в 1935 году. Тогда это был прорыв в области развития городского транспорта, а сейчас впервые в дополнение к городской системе уличного транспорта и метрополитена, всем привычного, мы получаем новую агломерационную транспортную систему.

Сейчас Институт Генплана Москвы по заказу Москомархитектуры разрабатывает концептуальные работы и проекты планировки территорий, прилегающих к МЦД, а коллеги из РЖД определяют перечень основных мероприятий в пределах полосы отвода железной дороги. Что-то уже даже находится в стройке, потому что этот проект связан с предыдущими программами РЖД. Многие вещи были заранее запланированы в Генеральной схеме Московского железнодорожного узла, и это большое благо. Все ориентировано на то, что в конце 2019 - начале 2020 года МЦД уже поедет и люди смогут почувствовать изменения в качестве перевозок. Ездить станет гораздо удобнее.

- Сколько времени займет реализация всего проекта?

- Как и любой градостроительный проект, он будет иметь долгий и накапливаемый эффект. Есть период пуска, который запланирован на 2019 год. Есть период с 2022 по 2025 годы, к этому времени будут полностью сформированы новые остановочные пункты, реконструированы существующие, построены основные пути, что позволит пропустить МЦД по "своим" рельсам. Есть еще перспективы с учетом развития Москвы и Московской области до 2035 года.

- Где будут построены новые платформы, и на какой пассажиропоток они будут рассчитаны? Где появятся новые ответвления?

- Хочу начать с того, что в городе до сих пор сохраняются опасные очаги, где люди переходят пути. Это так называемые очаги аварийности, где кто-то может попасть под поезд, например. Во главе с Москомархитектурой, совместно с префектурами и департаментом транспорта мы выявили эти места и сейчас дополняем проекты планировки новыми, более безопасными переходами.

Также ведется работа по обращениям жителей, которые касаются создания новых переходов. Нельзя же просто взять и сказать: "Вот здесь будет переход". Надо произвести расчеты, посмотреть, какой будет пассажиропоток, где будет ближайший переход, и как они будут удалены друг от друга, а также оценить техническую возможность тех или иных решений.

На период пуска первого этапа платформы в большинстве своем сохранятся там, где они есть сейчас. Появятся дополнительные пересадки, прежде всего, с МЦК. Но в период до 2022 года запланирована работа и по переносу существующих остановочных пунктов, прежде всего для сокращения времени пересадки. Большая работа будет и по строительству новых остановочных пунктов. Основная задача той документации, которую мы сейчас разрабатываем, - учесть развитие города и заложить остановочные пункты так, чтобы было удобно людям.

Мы считаем, что надо размещать ключевые остановочные пункты в центральной части города. Прежде всего, это в районе Рижского вокзала, где будут пересекаться три МЦД. Там, возможно, будет выход из сложнейшего Ярославского направления, которое на сегодняшний день остается одним из самых загруженных. Не менее важная точка - это площадь трех вокзалов, не менее востребованное место, но сложное с точки зрения работы метрополитена.

Мы также стараемся дополнительно нагружать Большую кольцевую линию, которая активно строится. "Рижская" будет, наверное, ключевой точкой, потому что там можно пересаживаться с МЦД и обеспечить пересадку на БКЛ.

Новый остановочный пункт появится на Савеловском направлении железной дороги, он будет увязан с существующей станцией метро. Это непростая планировочная задача, так как там развивается арт-пространство бывшего хлебзавода, есть существующая жилая застройка, офис "Росатома". Вообще новых пересадочных станций будет множество, в том числе, например, в Печатниках.

Из знаковых мест также можно выделить станцию "Дмитровская", где планируется сдвигка платформы. Узел интересен тем, что там пересекаются МЦД-1 и МЦД-2. Мы формируем между ними дополнительную пересадку. Большие работы без устройства дополнительных остановочных пунктов запланированы на перегоне между "Каланчевской" и "Курской". Также для улучшения условий пересадки намечается строительство платформы "Щукинская".

Среди ключевых точек можно отметить дополнительные пересадки на метрополитен, а также формирование пересадочных узлов на наземный пассажирский транспорт там, где

это возможно. Со вторым МЦД связан новый остановочный пункт "Остафьево" в Новой Москве, где возникает вопрос обслуживания новых территорий. Несмотря на то, что на территории новой Москвы развивается метрополитен и наземный транспорт, необходимо дать людям альтернативы.

Из того, что уже сделано, можно сказать, что, например, сдвинута платформа "Ленинградская" и появилась удобная пересадка с МЦК. Еще один важный остановочный пункт - это "Славянский бульвар", который дает дополнительную возможность пересадки с метро.

- Расскажите, пожалуйста, о зонных станциях на МЦД-1 и МЦД-2. Где они будут расположены, есть ли конкретные проектные решения?

- На сегодняшний день принято решение, что станции на МЦД-1 и МЦД-2 будут работать четко в своих коридорах. Зонные станции будут конечными, они четко определены, вся технологическая работа будет осуществляться там.

Так же руководством города определены важнейшие условия работы новой транспортной системы, которые формируют ее привлекательность. Первое - это регулярность, когда поезд начинает ходить каждые пять минут. Ты знаешь, что тебе не надо ждать, не надо мокнуть, ты пришел и поехал. Второе - это единый билет, чтобы пассажир не тратил времени и денег при пересадке. И третье - собственно удобная пересадка, чтобы дать человеку максимальное количество альтернативных маршрутов, что в итоге способствует повышению надежности всей транспортной системы города и агломерации.

- Что будет представлять собой третий маршрут МЦД от Зеленограда до Раменского? Сколько станций там появится? Какова будет протяженность линии? Появятся ли новые ответвления?

- По третьему МЦД вопрос более-менее понятен. Мы сейчас ведем моделирование пассажиропотоков. Линия загружается в центральной части города, то есть она будет работать как городской транспорт. В Раменском также хорошо развиты жилые районы, так что у людей этот вид транспорта будет востребован.

Пока по третьему проекту МЦД есть условные ключевые точки. Это Ховрино-2 с пересадкой на метро "Ховрино", НАТИ с пересадкой на МЦК и "Петровско-Разумовская", там предполагается перенести платформу ближе к метрополитену, что позволит сформировать единый транспортный узел за счет строительства нового остановочного пункта на Савеловском направлении. Там возникает новая пересадка между третьим и первым МЦД, плюс там будет две линии метрополитена. Опять же в работе узел на станции "Рижская", платформа "Фрезер", имеющая пересадку на МЦК и станцию "Косино", где есть две станции метро.

- А в какой стадии проекты МЦД-4 Апрелевка - Железнодорожный и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово?

- Вопрос МЦД-4 находится в стадии обсуждения, он связан с реализацией комплекса сложных технических вопросов в связи со строительством соединительной ветки через территорию "Москва-Сити". Это серьезное, дорогостоящее мероприятие, так что по конкретным срокам говорить пока рано. Возможно, это будет более длинный по срокам проект, чем МЦД-3.

По пятому проекту также пока нет окончательного решения. На сегодняшний день ведется большая работа по моделированию и обоснованию различных вариантов, в которой задействованы лучшие специалисты-транспортники и проектировщики из разных организаций. Во главе с Москомархитектурой и другими департаментами города Институт Генплана Москвы привлекает к работе **Российский университет транспорта (МИИТ)**, Высшую школу экономики, Моспроект, Институт экономики развития транспорта, Мосгипротранс и другие.

- В городе также планировалось провести масштабную реконструкцию радиальных железнодорожных линий. Как проект реконструкции существующих линий будет увязан с проектом МЦД?

- МЦД будут работать на своих обособленных путях. При этом сохраняются все остальные виды железнодорожных перевозок, которые осуществляются на действующих путях. У нас сохраняется пригородное сообщение, движение экспресс-поездов и далее

железнодорожное сообщение, а также грузовая работа транспорта, которая пока что остается в городе. Развивая инфраструктуру, мы позволяем обособить сервис МЦД.

За счет того, что МЦД разгрузит ближние пригородные электрички, появляются дополнительные возможности развития того, что есть сейчас. Возможно, на существующих линиях будут запущены дальние экспрессы. Так что, можно сказать, что проект МЦД позволяет развивать практически все виды сообщения. Конечно, развитие радиальных направлений - это, возможно, не самая ближняя перспектива, но к 2030 году основная масса будет реконструирована и попадет в систему регионального транспорта.

- После запуска МЦК основные грузовые потоки перевели на Большую Московскую окружную железную дорогу. Можно ли интегрировать отдельные участки БМО в единую транспортную систему после запуска МЦД?

- На БМО переключили часть работы грузового транспорта с Малого кольца железной дороги. При этом БМО частично используется и для пассажирского движения, правда, не с такой периодичностью. Но все-таки это совсем не городской транспорт, это региональный вид транспорта. Дорога входит в московскую систему железнодорожного узла, который проходит не только через Москву и Московскую область, он распространяется гораздо шире.

Возможно, он способен обеспечить связи между городами в Московской области. В развитии московской системы железнодорожного узла БМО присутствовала, но, думаю, что это отдаленные сроки.

- Многие территории, примыкающие к уже существующим железнодорожным станциям, выглядят очень депрессивно. Особенно это касается периферийных районов Москвы. Как планируется развивать эти территории?

- Они будут оживляться по мере роста уровня комфорта и обслуживания территории городским внеуличным транспортом (наземным метро). Сейчас для МЦД создается единый архитектурный облик с набором определенных функций. Пока масштабное развитие торговой функции не планируется, но попутная торговля с возможностью купить кофе, безусловно, будет. Думаю, прилегающая территория отзовется формированием городских центров.

То, что можно уже точно сказать, - станции будут не такими, какие они есть. Там появятся и отопляемые зоны, и зоны безопасности. Плюс в рамках проекта МЦД прорабатывается вопрос благоустройства прилегающих территорий - это комфортные освещенные подходы, формирование безопасной проницаемой среды. Таких страшных полустанков, которые достались в наследство еще с прошлых веков, не будет. Причем изменения в большей части произойдут в самое ближайшее время.

- Таганско-Краснопресненская линия метро, которая и ранее была очень перегружена, после запуска Некрасовской ветки стала принимать еще больший пассажиропоток...

- Конечно, определенные сложности будут, но временно. Во-первых, говорить о существенном увеличении пассажиропотока не совсем корректно, так как эти люди туда и раньше приезжали. Если бы было можно ввести в эксплуатацию сразу все запланированные линии и станции метрополитена, то тогда было бы все замечательно. Но это невозможно и есть определенные этапы строительства. Продление Таганско-Краснопресненской линии, строительство станций "Жулебино" и "Котельники", конечно, "подгрузило" центральные части города. Но здесь уже подключается работа метрополитена, когда какие-то поезда не пускают до конца, что дает возможность улучшить условия перевозки пассажиров на этих центральных участках линии. Во-вторых, Некрасовская линия не ограничится участком до "Косино", она пойдет дальше, до "Нижегородской". А там будет расположен мощнейший транспортно-пересадочный узел, что повлияет на распределение пассажирских потоков. Сейчас полным ходом ведется строительство этого участка линии, после ввода которого произойдет перераспределение пассажирских потоков. Многим людям, которые будут ехать из Некрасовки, не будет необходимости пересаживаться на Таганско-Краснопресненскую линию и наоборот, кто-то из Котельников сможет пересаживаться на новую линию, так как появляются дополнительные маршруты. Тем более что у нас не все люди работают в центре города. Оседание как раз идет не в центральной, а в срединной части города. Если смотреть на абсолютные значения, то большое количество людей, которые приезжают к местам

приложения труда, едет не в Кремль. Например, на территории Китай-города не так много офисов. Люди могут проезжать через центр и выходить, например, на "Щукинской" или на "Октябрьском поле". То, что мы проведем линию к "Нижегородской", с пересадкой на "Карачарово", откроет большие возможности для перехода и на МЦК, и на БКЛ, и на железную дорогу. Можно будет добраться как до центра, так и до срединной части города.

- Строительство метро в Коммунарку вызвало множество протестов со стороны Ломоносовского, Гагаринского и Академического районов. В частности, высказывались опасения, что новые станции будут находиться во дворах жилых домов. И что ветка будет с промежуточными станциями мелкого заложения, а это создаст лишний шум в районе. Есть ли понимание, как будет решаться вопрос с расположением станций? И как будут распределяться потоки пассажиров, которые едут из Коммунарки? Не получится ли так, что, например, в Академическом районе Москвы появится второй Казанский вокзал с огромным количеством людей?

- Проект планировки линии метро в Коммунарку, конечно, оброс огромным количеством мифов. Один из домыслов, что идея протянуть ветку в новую Москву новая, и ее никогда не было. Но дело в том, что в Генплане города, даже если взять 2010 год, было заложено строительство метро по Ленинскому проспекту. Но тогда, почти десять лет назад, не было новой Москвы. Сейчас, с учетом появления присоединенных территорий, городу приходится заниматься их транспортным обслуживанием. Даже если бы и не было этих территорий, проблема транспортного обслуживания московского региона все равно бы оставалась. С точки зрения транспорта мы не делим людей на жителей Москвы и жителей Московской области.

Конечно, в 2010 году трассировка линии была несколько другая, она шла до площади Гагарина и останавливалась на третьем пересадочном контуре. Но тогда мы говорили о других потоках, которые на этой линии должны были действовать, к тому же изменилась трасса Большой кольцевой линии. Сейчас мы не можем пройти через площадь Гагарина, так как в этом случае придется делать линию тупиковой, и там транспортный узел не сможет принять дополнительные потоки. Такое решение лишено всякого смысла, не говоря уже о том, что строительство на площади Гагарина будет связано с огромными сложностями пересечения Калужско-Рижской линии, МЦК и Третьего транспортного кольца.

Второй миф - что станции будут копать едва ли не во дворах, и все дома рухнут, уйдут род землю и так далее. Но мы специально встречались со специалистами и обсуждали этот вопрос. Ни одного случая, чтобы треснул дом или вообще рухнул, при строительстве метрополитена не было. Бывает, жители, пытаясь доказать свою правоту, называют несуществующие адреса, которые никакого отношения к строительству метро не имеют. Бывает такое, что трещины пошли за счет того, что рядом строилось какое-то другое здание. Нормативы, в рамках которых строится метро, созданы с таким запасом надежности, что нужна, наверное, техногенная катастрофа, чтобы рухнул дом.

Третий миф - это высокий уровень шумов от метро. Но следует помнить, что сегодня есть такие современные технологии, которых не было раньше, когда метрополитен в столице только начинали строить.

Далее. Плохо проинформированные депутаты говорят, что люди будут приезжать с присоединенных территорий, выходить на "Академической" и пересаживаться на Калужско-Рижскую линию, и в результате туда, грубо говоря, невозможно будет попасть. Но возникает вопрос, почему все должны пересечь именно на Калужско-Рижскую линию? Жители объясняют это тем, что она идет в центр. Но я еще раз хочу напомнить, что не все работают в центре. Кроме того, станция "Академическая" не конечная, новая линия пойдет до "Крымской", до МЦК. Сейчас нет задачи строить новые линии через центр, он и так обеспечен станциями в пешеходной доступности. А вот делать хордовые связи через срединные части города - это очень актуально, так как там должна развиваться территория и создаваться новые места приложения труда. Ведь надо смотреть не только сегодняшним днем, но и просчитывать, что будет, хотя бы, лет через 10.

Не стоит также забывать, что Калужско-Рижская линия будет разгружаться за счет строительства Большого кольца. Мы также в развитии Коммунарской линии метро не останавливаемся на "Крымской", мы будем дальше прорабатывать ее прохождение и

соединение с Некрасовской линией, тогда она не будет тупиковой на "Нижегородской", а будет иметь продолжение.

На публичных слушаниях жители Академического района говорили, что им не нужно новое метро. Но это говорят те, кого спровоцировали, ввели в заблуждение. Рассмотрим пример. Вот человек живет в Ясенево и заявляет, что не хочет, чтобы через его район ездили жители Бутово. Но тогда он должен жить в каком-то отдельном государстве. Точно так же жители Академического района будут раздражать жителей Якиманки. Или я, например, буду возмущаться, что через мою квартиру будет проходить канализационный стояк.

Некоторые думают, что будут приезжать жители новой Москвы и займут все детские сады и школы, например, в Ломоносовском районе. Доходило до абсурда.

- С учетом выхода метрополитена в новую Москву строительство Бирюлевской линии метро стало вновь актуальным. Однако высказывалось мнение, что строить небольшое ответвление нецелесообразно. В каком виде есть смысл строить новую ветку метро? Какие районы она должна охватывать и где заканчиваться?

- Сейчас специалисты Москомархитектуры и Института Генплана Москвы приступили к поиску трассы для реализации данного проекта. У нас есть основные направления, как эта линия могла бы пройти, сейчас мы ищем конкретную трассировку. Эта линия очень нужна. В будущем мы не планируем ее делать тупиковой, обсуждались разные сценарии. Если Коммунарская должна в перспективе пойти на восток, то Бирюлевскую планировалось протянуть на запад, но не вести ее строго через центр Москвы, а вести как раз через срединные районы.

Тогда мы подвьем районы, которые не обслуживаются метрополитеном. Также мы получим такие направления, которые не проходят через центр. Это, в частности, Печатники, также рассматриваются Текстильщики и Южный порт. Получается, будет затронут юг, немного юго-восток, и потом мы уйдем на запад. Не исключено также, что линия выйдет на территорию новой Москвы.

- Есть ли у института Генплана видение по развитию железнодорожных вокзалов в Москве?

- Обсуждаются разные сценарии организации московских вокзалов. В том числе возможность создания дополнительных мини-вокзалов, хабов, позволяющих иметь дополнительные остановочные пункты, прежде всего дальних поездов. Наиболее часто как зонная станция с остановками поездов дальнего следования обсуждается "Нижегородская". А на "Петровско-Разумовской" может появиться возможность остановки "Сапсана".

Также понятно, что нужны дополнительные остановочные пункты на южном и на северном направлениях. Они важны не только для транспортного развития Москвы, но и для развития транспорта в РФ.

<https://realty.ria.ru/20190624/1555777283.html>

ТАСС; 2019.06.24; МЦД В СТОЛИЦЕ МОГУТ ДОСТРОИТЬ К 2035 ГОДУ

Проект Московских центральных диаметров (МЦД) могут поэтапно реализовывать до 2035 года, сообщил в интервью РИА Недвижимость руководитель транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы Игорь Бахирев.

"Как и любой градостроительный проект, он будет иметь долгий и накапливаемый эффект. Есть период пуска, который запланирован на 2019 год. Есть период с 2022 по 2025 годы, к этому времени будут полностью сформированы новые остановочные пункты, реконструированы существующие, построены основные пути, что позволит пропустить МЦД по "своим" рельсам. Есть еще перспективы с учетом развития Москвы и Московской области до 2035 года", - сказал Бахирев.

По масштабности Игорь Бахирев сравнивает МЦД со строительством первых линий метрополитена в 1935 году. «Сейчас Институт Генплана Москвы по заказу Москомархитектуры разрабатывает концептуальные работы и проекты планировки территорий, прилегающих к МЦД, а коллеги из РЖД определяют перечень основных мероприятий в пределах полосы отвода железной дороги», - отметил Бахирев. Он

добавил, что часть объектов уже строиться, потому что этот проект связан с предыдущими программами РЖД.

«Многие вещи были заранее запланированы в Генеральной схеме Московского железнодорожного узла, и это большое благо. Все ориентировано на то, что в конце 2019 - начале 2020 года МЦД уже поедет и люди смогут почувствовать изменения в качестве перевозок», - говорит он. По его словам, в период до 2022 года запланирована работа и по переносу существующих остановочных пунктов, прежде всего для сокращения времени пересадки.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/584073>

ТАСС; 2019.06.24; ВРИО ГЛАВЫ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ ПООБЕЩАЛ ЖЕСТКО КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Временно исполняющий обязанности главы Республики Алтай Олег Хорохордин в понедельник во время инспекции ремонта улицы Советской в Горно-Алтайске в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** пообещал жестко контролировать качество и сроки ремонта. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе правительства региона со ссылкой на врио главы республики.

Ранее, как пояснили ТАСС в пресс-службе правительства Республики Алтай, в регионе возникали проблемы с выполнением в срок ремонта дорожных объектов. Периодически подрядчики по тем или иным причинам затягивали работы. В связи с этим врио главы региона и пообещал усилить контроль за работами в рамках нацпроекта для эффективного расходования средств госбюджета.

"Вопрос состояния дорог волнует всех без исключения жителей нашего региона - он уже поставлен на жесткий контроль. Особый спрос будет за качество и выполнение работ в срок. Мы приехали на место (ремонта на улице Советской), чтобы встретиться с подрядчиком и проверить начало работ - они будут завершены к 15 августа. Договорились, что контроль качества работ будет первоочередной задачей", - приводит слова Хорохордина пресс-служба.

Как пояснили ТАСС в ведомстве, две крупные дороги в Горно-Алтайской агломерации уже отремонтированы. С понедельника начался ремонт более мелких дорожных сетей, приближенных к домам. Так, помимо улицы Советской, будет отремонтирован участок от пересечения с улицей Фрунзе до примыкания к улице Маяковского. В ходе инспекции Хорохордин подчеркнул, что укладка асфальта будет производиться только в хорошую погоду.

В Республике Алтай реализация национального проекта включает в себя несколько мероприятий, в том числе приведение в нормативное состояние сети дорог регионального и межмуниципального значения. В 2019 году в рамках нацпроекта запланированы работы на 26 объектах протяженностью более 60 км. Регион получит на эти цели в общей сложности 690 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6585686>

ТАСС; 2019.06.24; ВАЖНЫЕ ДЛЯ БАРНАУЛА ТРАССУ И МОСТ РЕКОНСТРУИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗА 290 МЛН РУБЛЕЙ

Дорогу в Барнауле, интенсивность движения по которой в сутки составляет более 10 тыс. автомобилей, и мост на этой трассе реконструируют на сумму более 290 млн рублей. Ремонтные работы будут проводиться в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные дороги"**, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе Министерства транспорта Алтайского края.

"Трасса и мост, которые будут реконструироваться, очень важны: дорога проходит в объезд Барнаула и помогает разгрузить трассы внутри города. Ежегодный ремонт там проводился недавно, но капитальный - восемь лет назад. Проходимость трассы - более 10 тыс. автомобилей в сутки, это серьезная нагрузка. По нацпроекту на реконструкцию будет направлено более 290 млн рублей", - сказали в пресс-службе.

Как пояснили в министерстве, во время реконструкции трассу не будут перекрывать: ремонт будет вестись по полосам. Это позволит минимизировать транспортные проблемы

на этом участке. Мост через реку Барнаулку будет реконструирован полностью - старый объект демонтируют и на его месте установят новый, кроме того, приведут в порядок тротуары и сделают новое освещение. Все работы планируется завершить в 2020 году.

<https://tass.ru/sibir-news/6583038>

ТАСС; 2019.06.24; ВЭБ-ЛИЗИНГ ЗА ГОД ПРОФИНАНСИРУЕТ ПЯТИЛЕТНЮЮ ПРОГРАММУ ОСВЕЩЕНИЯ ДОРОГ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Структура ВЭБа - "ВЭБ-Лизинг" - в течение года профинансирует проект создания искусственного освещения на региональных автодорогах Ивановской области, который изначально планировали реализовать за пять лет. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба правительства региона.

Соответствующее соглашение между губернатором Stanisлавом Воскресенским и заместителем председателя ВЭБ.РФ, генеральным директором АО "ВЭБ-лизинг" Артемом Довлатовым было подписано в понедельник в рамках рабочей поездки в регион команды институтов развития России во главе с председателем ВЭБ.РФ Игорем Шуваловым.

"Мы выявили в этом году в ходе специального исследования наиболее опасные участки дорог с точки зрения аварийности, протяженность таких участков у нас 268,9 км. Запланировали на этих участках установить освещение, барьеры, знаки. Но эта программа длилась бы пять лет, учитывая, что нам требуются значительные средства. С ВЭБ.РФ мы договорились таким образом работать, что эта программа будет реализована вместо пяти лет за год", - цитирует губернатора пресс-служба регионального правительства.

По данным пресс-службы, еще одним совместным проектом сторон, который поможет повысить безопасность на дорогах Ивановской области, станет программа модернизации городского общественного транспорта.

"У нас есть такие компетенции, мы понимаем, как это делать вместе с РЖД и с теми, кто поставляет подвижной состав. Мы сейчас начали несколько таких пилотных проектов, хотим, чтобы в Ивановской области этот проект тоже пошел. Это очень влияет и на безопасность", - сказал Шувалов.

Объемы финансирования обоих проектов не раскрываются.

Ранее в регионе был проведен анализ дорог, который помог выявить 36 аварийно-опасных участков на 10 трассах региона. По данным властей, наибольшее количество аварий в 2018 году произошло на дороге Ростов - Иваново - Нижний Новгород, здесь зарегистрированы 12 аварийно-опасных участков общей протяженностью 62 км.

В 2019 году из регионального бюджета на повышение безопасности дорожного движения было направлено свыше 460 млн рублей. На эти средства планировалось отремонтировать не менее 30 км линий искусственного освещения, установить 5 км тросовых ограждений и три светофора, обустроить более 3 км тротуаров, на двух перекрестках построить разгонные полосы, модернизировать 15 пешеходных переходов. В дальнейшем аналогичную программу рассчитывают реализовывать на сети муниципальных дорог Ивановской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6585922>

ТАСС; 2019.06.24; ДОРОГУ НА РОДИНУ ЕСЕНИНА В КОНСТАНТИНОВО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ

Дорогу, ведущую к родному селу Сергея Есенина, Константиново, начали ремонтировать по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Участок не ремонтировался более 20 лет. Он является альтернативным проездом к музею-заповеднику поэта, сообщили журналистам в понедельник в правительстве Рязанской области.

"В Рыбновском районе Рязанской области началась активная фаза ремонтных работ на автодороге Срезнево - Чурилково - Вакино - Федякино в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** <...> Напомним, эта дорога является альтернативным проездом к государственному музею-заповеднику С.А. Есенина. Капитального ремонта дороги не производилось более 20 лет, и к 2019 году она находилась в состоянии, близком к аварийному", - уточнили в правительстве региона.

Как уточняется, работы на участке завершатся в августе 2019 года. В правительстве отметили, что, при ремонте дороги будет применяться метод холодной регенерации, который обеспечивает дополнительную прочность покрытия, является более экономичным за счет использования старого материала и позволяет сократить сроки ремонта.

"На участке автодороги общей протяженностью 16,5 км предстоит выполнить работы по ремонту и капитальному ремонту: на 6 км участка уже уложено новое асфальтобетонное покрытие общей площадью 36 тыс. кв. метров", - уточнили в правительстве области.

Как уточнили ТАСС в правительстве региона, объем финансирования **проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в Рязанской области в 2019 году составит 2,67 млрд рублей, что на 1,21 млрд рублей больше, чем годом ранее. К 2024 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 42,76% (2 818,39 км) от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/587605>

ТАСС; 2019.06.24; УЧАСТОК ОБЪЕЗДНОЙ ГРАВИЙНОЙ ДОРОГИ ИЗ КУЗБАССА В КРАСНОЯРСК ЗААСФАЛЬТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Участок щебеночной дороги в Чебулинском районе Кузбасса протяженностью почти 8 км заасфальтировали в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Автомобилисты, следующие из Кузбасса в Красноярский край и Хакасию, часто выбирают эту дорогу, сообщили ТАСС в департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса области.

"Автомобильная дорога "Усть-Чебула - Дмитриевка" была построена в 80-х годах в гравийном исполнении. Несмотря на то, что там не было асфальтового покрытия, по данной дороге движется большой поток транспорта, особенно грузового, так как по ней можно уехать в Красноярск и Хакасию, минуя федеральную трассу. В рамках нацпроекта проведен капитальный ремонт участка данной автодороги протяженностью 7,7 км, теперь он выполнен в асфальтобетоне", - сообщил собеседник агентства.

В рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** на ремонт данного участка объездной трассы было выделено порядка 130 млн рублей. Подрядной организацией уложен асфальт, отсыпаны обочины и нанесена разметка. В департаменте уточнили, что работы уже приняты, участок запущен в эксплуатацию.

Кроме автомобилистов, следующих по данной трассе транзитом, дорогой активно пользуются и жители двух кузбасских сельских территорий - деревни Дмитриевка и Усть-Чебулинского сельского поселения. В них проживают около 1,5 тыс. человек. "Это единственная дорога к данным населенным пунктам, жители практически 30 лет ждали, когда будет уложен асфальт", - рассказали в дорожном департаменте.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/583341>

НОВЫЙ ВЕК # ТАМБОВ; 2019.06.24; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТА "БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ" ПРОХОДИТ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ

Минтранс России и Федеральное дорожное агентство в постоянно контролируют исполнительскую дисциплину российских регионов при реализации **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Для этого используется система оперативного управления "Эталон" и институты общественного контроля, в том числе социальные сети, сообщили в администрации области.

Сейчас в центре внимания - завершение заключения контрактов по объектам дорожной деятельности текущего года. Эта работа находится в завершающей стадии. На 19 июня по данным, внесенным субъектами РФ в систему "Эталон", в план-график торгов включено 98,91% или 6 185 объектов. По 92,08% или 5 758 объектам завершены торги. Контракты заключены по 5578 объектам, что составляет 89,21% от запланированного на 2019 год количества контрактов. Данные ежедневно меняются ввиду активной работы субъектов.

Тамбовская область успешно справляется с поставленными задачами. Реализация национального проекта на высоком уровне. По итогам первого этапа выполненных работ 25 июня будет произведено финансирование в размере 95,7 млн рублей, из которых 26,8 млн рублей выделено на дороги регионального значения и 68,9 млн рублей - на дороги местного значения.

Дорожная деятельность в нашей стране носит ярко выраженный сезонный характер. В большинстве субъектов дорожные работы начинаются не ранее апреля-мая. В нашем регионе дорожники приступают к основным работам уже весной и прикладывают все силы, чтобы закончить их в теплое время года, до наступления осенней распутицы. Оплата происходит после завершения дорожного строительства. Авансовых платежей не предусмотрено. Соответственно, первые итоги реализации нацпроекта в 2019 году будут подведены в IV квартале. Именно тогда федеральный проектный офис сможет оценить, насколько эффективно освоены бюджетные средства.

До конца 2019 года в Тамбовской области в рамках **"Нацпроекта безопасные и качественные дороги"** планируют привести в нормативное состояние 32,4 километра дорог, из которых 16,6 километра автодорог регионального значения и 15,8 километра - автодороги Тамбова. В 2019 году на ремонт дорог в рамках нацпроекта будет выделено 613 миллионов рублей из федерального бюджета, 59 миллионов рублей - из областного бюджета и почти 5 миллионов рублей из местного бюджета.

<https://vtambov.ru/news/v-tambovskoj-oblasti-finansirovanie-naczproekta-bezopasnye-dorogi-prohodit-v-sootvetstvii-s-grafikom/2019/06/24/>

ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 2019.06.24; ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ "РОСАВТОДОРА" ПРОВЕРИЛ В ТУЛЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА ДОРОГ

Заместитель руководителя **федерального дорожного агентства "Росавтодор"** **Игорь Костюченко** приехал в Тулу с рабочим визитом. Он проверил, как в области реализуют **нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Так, одной из точек, где он побывал, стала дорога по улице Пржевальского в Туле.

К ремонту на объекте приступили в начале мая. На протяжении почти 3 км полностью заменили дорожное покрытие. Уложили новый асфальт, сделали парковочные карманы, оборудовали остановки и тротуары. Сейчас все, что осталось выполнить - съезды к прилегающим дорогам.

Всего в Туле по проекту в этом году планируется отремонтировать 17 объектов. В области - 62. Это свыше 198 км. Из них (154 км) 19 автодорог - регионального и межмуниципального значения и (44 км) 43 автодороги - в муниципальных образованиях. Ремонт идет во всех районах области. Самый масштабный - в Белеве, Узловой, Новомосковске и Туле.

На реализацию программы направлено порядка 2,5 млрд. рублей.

<https://1tulatv.ru/novosti/120111-zamestitel-rukovoditelya-rosavtodora-proveril-v-tule-kachestvo-remonte-dorog.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РФ УЖЕСТОЧИЛА РЕЖИМ ТРАНЗИТА ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ САНКЦИОННЫХ СТРАН

Россия ужесточила режим транзита продукции из стран, подпавших под продовольственное эмбарго, действующее с августа 2014 года.

Согласно указу президента от 24 июня 2019 года, размещенному на официальном сайте правовой информации, транзит продукции разрешается при международных автомобильных и железнодорожных перевозках при условии ее прослеживаемости с использованием системы контроля, которая предусматривает применение средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии ГЛОНАСС.

Кроме того, у водителей автомобилей должны быть учетные талоны. В случае нарушения водителями порядка наложения (снятия) и применения таких пломб учетные талоны будут считаться недействительными.

Кроме того, внесены дополнения в указ президента от 29 июля 2015 года, который предусматривает уничтожение санкционной продукции.

Положения указа не распространяются на товары, ввезенные физическими лицами для личного пользования и на товары, транзитные международные перевозки которых осуществляются при одновременном выполнении следующих условий: подлинность ветеринарных и фитосанитарных документов и соответствие груза этим документам, действительность учетных талонов, выданных водителям, соблюдение установленного правительством порядка осуществления транзитных автомобильных и железнодорожных перевозок.

Продовольственное эмбарго действует в РФ с 7 августа 2014 года в отношении продукции из США, ЕС, Австралии, Норвегии и Канады. С 13 августа 2015 года в список этих стран включены присоединившиеся к антироссийским санкциям Албания, Черногория, Исландия, Лихтенштейн, с 1 января 2016 года - Украина.

Сначала запрет был введен на один год. В 2015 году его продлили по 5 августа 2016 года, в июне 2016 года - до конца 2017 года, в июне 2017 года - до конца 2018 года, в июле 2018 года - до конца 2019 года.

Под запрет попали мясо и мясная продукция, молоко и молочная продукция, рыба и рыбная продукция, овощи и фрукты. С 1 ноября 2016 года продовольственное эмбарго распространено на соль. С 27 октября 2017 года под запрет попали живые свиньи, за исключением чистопородных племенных животных, а также поставки свежих, охлажденных или замороженных пищевых субпродуктов крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или лошаков (за исключением товаров для производства фармацевтической продукции), свиного жира и жира домашней птицы, жира крупного рогатого скота, овец или коз, животного масла.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ТРАНЗИТ УКРАИНСКИХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РФ ДОПУСТИМ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПЛОМБ ГЛОНАСС - УКАЗ

Автомобильный и железнодорожный транзит украинских товаров в третьи страны через территорию РФ разрешается при обеспечении прослеживаемости с применением пломб на основании технологии ГЛОНАСС.

Соответствующие поправки внесены в указ президента о применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Украины в отношении граждан и юрлиц РФ, подписанный в октябре прошлого года. Изменения утверждены указом Владимира Путина от 24 июня, он опубликован на официальном сайте раскрытия нормативно-правовых актов.

У водителя автомобиля, осуществляющего транзит, должен быть учетный талон. В случае нарушения порядка использования пломб талоны аннулируются.

Правительству поручено утвердить перечень пунктов пропуска через госграницу для транзита, порядок осуществления перевозок, требования к пломбам ГЛОНАСС, порядок выдачи талонов, а также обеспечить создание и эксплуатацию системы контроля.

Указ вступает в силу с 1 июля.

В конце мая на совете ЕЭК страны ЕврАзЭС договорились расширять применение электронных пломб при транзите товаров и провести в третьем квартале многосторонний эксперимент, сообщил журналистам первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов.

"Позиция такая, что при условии применения пломб разрешить транзит украинских товаров, санкционных товаров с тем, чтобы мы были уверены, что эти товары не остаются в России. Такая практика есть, но она очень ограничена в узком коридоре - через Белоруссию. А коллеги из Казахстана ставят вопрос о том, что вы вообще откройте все, если мы хотим покупать украинское, санкционное, вы откройте все (направления транзита из РФ в Казахстан из третьих стран - ИФ)", - сообщил Давыдов.

"В принципе, сейчас мы со странами, с таможенными сблизили позицию серьезно по вопросам применения пломб. Они вообще сначала отказывались, говорили, что не хотим и нам это не интересно. Сейчас вот потихоньку всем становится интересно", - отмечал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; АЭРОПОРТЫ КУРОРТОВ ЕГИПТА ВЫПОЛНИЛИ НЕ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ РФ, ГОВОРЯТ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ ПРЕЖДЕВРЕМЕННО - ИСТОЧНИК

Аэропорты египетских курортов должны полностью выполнить условия российской стороны в части безопасности авиапассажиров, говорить о возобновлении авиасообщения до конца года преждевременно, заявил источник.

"В аэропортах египетских курортов Хургады и Шарм-Эль-Шейх проделана большая работа по повышению уровня антитеррористической защищенности и безопасности авиапассажиров. Однако не все условия российской стороны выполнены. Их реализация займет время. Поэтому говорить о возобновлении авиасообщения до конца года пока рано. Вряд ли египетская сторона уложится в столь короткий срок", - сказал "Интерфаксу" информированный источник.

Кроме того, российская сторона обеспокоена безопасностью туристических трансферов. После теракта с туристическим автобусом в конце мая встал вопрос обеспечения безопасности россиян по дороге в аэропорт, а также во время экскурсий.

"Произошедшая в Каире трагедия заставит серьезно переосмыслить требования к туристической безопасности, прежде чем возобновлять перевозки россиян на курорты этой страны воздушным транспортом. Возобновлению турпотока из России должно предшествовать обеспечение безопасности не только в пределах аэропортовых зон, но и по дороге к месту отдыха и обратно", - сказал источник.

Ранее сообщалось, что 19 мая рядом с туристическим автобусом вблизи музейного комплекса в Египте прогремел взрыв, пострадали 17 человек.

Между тем, глава МИД Египта заявил, что ожидает возобновления авиасообщения между российскими аэропортами и курортами страны до конца года.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; МИД ЕГИПТА: МОСКВА И КАИР БЛИЗКИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ

Россия и Египет близки к достижению договоренности о возобновлении авиасообщения между российскими городами и курортами на Красном море, однако конкретной даты пока нет, заявил РИА новости министр иностранных дел Египта Самех Шукри.

"Стороны близки к тому, чтобы полностью удостовериться в создании всех условий для обеспечения безопасности гостей Египта. Усилены возможности Египта по обеспечению безопасности аэропортов, туристов, гражданской авиации", - сказал министр.

После катастрофы самолета с российскими туристами в конце октября 2015 года Россия приостановила полеты в Египет, что привело к углублению кризиса в египетской туристической отрасли, "заточенной" под российских туристов. Каир проделал большую работу по усилению мер безопасности в своих аэропортах и на курортах.

В апреле 2018 года было восстановлено регулярное авиасообщение между Каиром и Москвой, возобновление полетов в Хургаду, Шарм-эш-Шейх и другие курорты Красного моря пока задерживается.

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ БУДЕТ ПРОДЛЕВАТЬ СОГЛАШЕНИЕ О КОНТРОЛЕ ЦЕН НА БЕНЗИН; НО К ПОДОРОЖАНИЮ ТОПЛИВА ЭТО НЕ ПРИВЕДЕТ, УВЕРЕНЫ ЧИНОВНИКИ И НЕФТЯНИКИ

1 июля истекает срок действия соглашения нефтяных компаний с Минэнерго и Федеральной антимонопольной службой (ФАС) о контроле цен на бензин и дизтопливо на розничном и мелкооптовом рынках. Оно действует с ноября прошлого года. Документ предусматривает фиксированные максимальные цены на Аи-92, Аи-95 и дизтопливо, их индексацию с января этого года на величину инфляции, а также ежемесячное увеличение поставок топлив на внутренний рынок. Подписание соглашения позволило добиться прекращения резкого роста цен на топливо, происходившего в прошлом году. Юридически обязывающий документ между 10 нефтяными компаниями и ФАС с Минэнерго истек в апреле. Дальше стороны действовали согласно совместному протоколу с вице-премьером Дмитрием Козаком, который подписали 22 марта. В протоколе была

отсылка на соглашение, подписи под протоколом поставили представители 10 нефтяных компаний.

Соглашение продлеваться не будет, рассказали «Ведомостям» четыре сотрудника разных нефтяных компаний и два федеральных чиновника. Решение было принято на совещании у первого вице-премьера Антона Силуанова и Козака с нефтяниками 17 июня. Тем не менее стороны на словах договорились, что рост цен на мелкооптовом рынке и на АЗС не будет превышать инфляцию, сообщили два сотрудника нефтяных компаний и подтверждает чиновник.

Что случится, если нефтяники нарушат договоренности, собеседники «Ведомостей» не говорят. Представители Минэнерго и ФАС не ответили на вопросы «Ведомостей». Представитель Минфина посоветовал обратиться к представителю Козака, а тот отказался от комментариев. Представители «Роснефти», «Лукойла», «Газпром нефти», «Сургутнефтегаза» и «Татнефти» не ответили на вопросы «Ведомостей».

У правительства по-прежнему остается возможность ввести заградительные экспортные пошлины на все виды нефтепродуктов – 90% от нефтяных. Именно этим угрожал нефтяникам прошлой осенью премьер-министр Дмитрий Медведев. Впрочем, последние несколько месяцев о заградительной пошлине ни правительство, ни нефтяники больше не вспоминают, говорит еще один федеральный чиновник.

«Зачем продлевать соглашение, если [налоговый] маневр работает и без него?» – рассуждает сотрудник аппарата правительства. С 1 июля начнет работать новая формула для механизма компенсации нефтяным компаниям за поставку моторных топлив на внутренний рынок. Выплаты со стороны государства возрастут.

Государство получило достаточно рыночных инструментов, чтобы обходиться без продления соглашений с нефтяниками, считает директор Московского нефтегазового центра ЕУ Денис Борисов. По его словам, есть еще механизм скорректированной компенсации за поставку на внутренний рынок и опция по ее обнулению, если нефтяники существенно превысят ценовые ориентиры на оптовом рынке. «Тем более что на фоне снижения европейских цен на нефтепродукты и сохранения стабильного курса рубля давление на внутренние цены постепенно ослабевает», – считает Борисов.

Проводить подобного рода операции на топливном рынке во время высокого летнего сезона как минимум опасно, полагает вице-президент Независимого топливного союза Дмитрий Гусев. «Несмотря на все надежды, что новая формула компенсации нефтяникам заработает без сбоев, она скорее всего не заработает. Боюсь, что, если правительство не обяжет нефтяников сдерживать цены еще три месяца, на топливном рынке опять случится перекося», – говорит Гусев. Вся независимая розница снова окажется в убытках, «как это уже было в конце прошлого лета». Он считает, что выхода из сложившейся ситуации всего два: или правительство перейдет к полностью рыночной экономике и отпустит внутренние цены на топливо, или введет полное госрегулирование.

В середине апреля и до конца мая топливо на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже и в мелком опте начало стремительно дорожать, говорит главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов. Аи-92 и Аи-95 подорожали за май на 11% каждый до 48 449 и 47 363 руб. за 1 т. Рост цен был вызван повышенным спросом из-за начала летнего сезона и уходом части НПЗ на ремонты, дорожала и нефть. «Кроме того, этот рост был восстановительным, – говорит Ежов. – До конца марта правительство жестко следило за тем, чтобы поставки на внутренний рынок превышали на 3% поставки в аналогичный месяц 2017 г.». В итоге рынок оказался «перезалит», констатировал в конце марта этого года министр энергетики Александр Новак.

По словам Ежова, в начале апреля были дни, когда бензин (без учета акциза) стоил дешевле нефти в рублевом выражении, а это аномальная ситуация.

Но все равно цены на нефтепродукты не превысили те максимальные цены, которые установило правительство в октябре прошлого года. Так, Аи-92 дорожал максимум до 50 396 руб. за 1 т, а максимальная цена, которую нефтяники согласились держать, была 53 501 руб. за 1 т. Аи-95 дорожал на бирже до 52 287 руб. за 1 т, тогда как максимальная цена по соглашению была 56 649 руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/24/804930-pravitelstvo-soglashenie>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24 ПУТИН ОПРЕДЕЛИЛ ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ СЛУЖБЫ В РФ НА 2019-2021 ГОДЫ

Президент РФ Владимир Путин подписал указ, определяющий основные направления развития государственной гражданской службы (ГГС) в стране на 2019-2021 годы.

Соответствующий документ опубликован в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации.

Указом устанавливается, что основными направлениями развития ГГС в указанный период являются совершенствование порядка назначения россиян на должности ГГС, стимулирование гражданских служащих к повышению эффективности их профессиональной служебной деятельности, а также развитие системы государственных правовых и социальных гарантий на гражданской службе.

Также в перечне основных направлений развития ГГС значатся внедрение новых форм профессионального развития гражданских служащих, в том числе предусматривающих использование информационно-коммуникационных технологий, а также ускоренное внедрение указанных технологий в государственных органах в целях повышения качества кадровой работы.

Для реализации данного указа Путин поручил правительству до 1 января 2020 года, среди прочего, обеспечить внедрение единой методики прохождения испытания на гражданской службе в федеральных органах исполнительной власти и представить предложения по созданию нормативно-правовой базы для совершенствования порядка отбора кандидатов на замещение должностей ГГС, а также обеспечить совершенствование на основе единых методологических подходов порядка проведения аттестации гражданских служащих.

До 1 января 2021 года правительство должно обеспечить проведение мониторинга качества подготовки гражданских служащих по дополнительным профессиональным программам, обеспечить совершенствование методов оценки профессиональных качеств гражданских служащих и завершить создание нормативно-правовой базы для формирования федерального кадрового резерва на гражданской службе.

Кроме того, в 2020 и 2021 годах правительство должно обеспечить в рамках осуществления мероприятий по совершенствованию системы оплаты труда гражданских служащих оптимизацию структуры их денежного содержания без снижения его уровня. Это должно быть реализовано путем поэтапного увеличения в структуре этого содержания доли должностного оклада и соответствующее увеличение размера пенсии за выслугу лет.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4011595>

ТАСС; 2019.06.24; ИНТЕРВЬЮ: ГРАНТЫ РЕГИОНАМ В 50 МЛРД РУБ. НА НАЦПРОЕКТЫ БУДУТ ВЫДЕЛЯТЬСЯ ЕЖЕГОДНО - ЗАМГЛАВЫ МИНФИНА

Гранты регионам на реализацию национальных проектов в объеме 50 млрд рублей будут выделяться ежегодно до 2024 года. Первые гранты будут распределены в декабре 2019 года по результатам первого года работы над проектами, сообщил в интервью ТАСС первый заместитель министра финансов РФ Леонид Горнин.

"Методика распределения сейчас обсуждается, но по предварительной договоренности с коллегами, в том числе с губернаторами, критерии для получения грантов будут базироваться на 15 основных показателях оценки эффективности, которые закреплены в указе президента. Поддержка будет ежегодная. Также мы определились, что объем в 50 млрд рублей будет распространяться и на последующие годы - это очень важно", - сказал он.

По словам Горнина, распределение первых грантов будет осуществляться в конце 2019 года - в декабре, когда Минфин проанализирует результаты регионов по достижению целевых показателей национальных проектов.

Про нацпроекты

Президент РФ Владимир Путин 7 мая 2018 года подписал указ о национальных целях развития страны до 2024 года, в соответствии с которым и были разработаны 12

национальных проектов. На их реализацию планируется направить в общей сложности 25,7 трлн рублей.

Нацпроекты посвящены таким направлениям, как демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, безопасные и качественные автомобильные дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, международная кооперация и экспорт.

Кроме того, правительство разработало комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

<https://tass.ru/interviews/6584893>

РБК; 2019.06.25; ГЛОНАСС СПУСКАЕТСЯ НА ЗЕМЛЮ; ПОЧЕМУ СОКРАЩАЕТСЯ ФИНАНСИРОВАНИЕ РОССИЙСКОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ НАВИГАЦИИ

Правительство может отказаться от планов серийного производства космических аппаратов ГЛОНАСС-К из-за ограничений на импорт иностранных комплектующих и невозможности оперативно изготовить российские аналоги электронной компонентной базы. Это следует из заключения Счетной палаты на проект поправок к федеральному бюджету на 2019 год и плановый период 2020–2021 годов, с которым ознакомился РБК. Нижняя палата приняла проект поправок в первом чтении 18 июня.

Согласно документу почти на 12,9 млрд руб. сокращаются бюджетные расходы в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы». Это делается в связи с невозможностью изготовления серийных космических аппаратов ГЛОНАСС-К, а также создания наземного комплекса управления спутниками ГЛОНАСС «из-за ограничений на поставку электронной компонентной базы иностранного производства и невозможности ее оперативного замещения». Половина этих средств (6,9 млрд руб.) полагалась «Роскосмосу», другая — Министерству обороны (6 млрд руб.) в рамках госпрограммы «Космическая деятельность России».

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/06/25/5d10ef6d9a79476950dcf15e>

ТАСС; 2019.06.24; ВОКЗАЛЫ АДАПТИРУЮТ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ К НАЧАЛУ Ж/Д ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Вокзалы в Крыму до открытия движения поездов по железнодорожной части Крымского моста сделают доступнее для инвалидов, в том числе и для слабовидящих, оборудовав специальной плиткой, сообщил ТАСС гендиректор ФГУП "Крымская железная дорога" Алексей Гладилин.

Ранее в эфире телеканала "Россия-24" было показано записанное для "Прямой линии с Владимиром Путиным" видеообращение крымского школьника, который спросил о ремонте вокзала в Симферополе. Мальчик сказал, что хотел бы, чтобы по Крымскому мосту запустили такие поезда как "Сапсан" или "Ласточка".

"На вокзалах Джанкоя и Севастополя будет реализована программа мероприятий по обеспечению доступности объектов вокзалов для маломобильных групп населения. На вокзале Феодосии планируется укладка тактильной плитки для слабовидящих пассажиров и проведение ремонта второй посадочной пассажирской платформы", - сообщил Гладилин.

По его данным, на вокзале Симферополя отремонтируют навесы на перроне и платформы, проведут капитальный ремонт тротуара на привокзальной площади, уложат тактильную плитку для слабовидящих пассажиров.

Косметический ремонт фасадов зданий вокзалов будет проведен в Евпатории, Джанкое, Севастополе и Феодосии.

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.

Ранее сообщалось, что, согласно планам, движение поездов по Крымскому мосту будет запущено 9-10 декабря.

МОСКВА24; 2019.06.24; ПРОДЛЕНИЕ СОЛНЦЕВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО ДО ВНУКОВА НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Работы по продлению Солнцевской линии метро до поселения Внуково и одноименного аэропорта планируют начать в 2020 году. Об этом сообщил глава столичного департамента строительства Андрей Бочкарев.

По словам руководителя ведомства, в настоящее время специалисты уточняют, где пройдет новый участок метро, и активно прорабатывают проектные решения. "Я думаю, в следующем году начнем уже строительство", – цитирует Бочкарева "РИА Недвижимость". Ранее Сергей Собянин заявил, что аэропорт Внуково станет первым в России, имеющим станцию метро. По словам мэра, для Внукова решили сделать исключение, так как это не только аэропорт, но и крупный жилой район.

Длина нового участка от "Рассказовки" до "Внукова" составит 5,2 тысячи метров. На нем планируют открыть две станции: "Пыхтино" появится в районе одноименной деревни и ЖК "Солнцево Парк", а "Внуково" – на территории паркингов аэропорта.

Отмечается, что трассу метро уже согласовали с местными жителями и администрацией воздушной гавани. Ввод участка намечен на 2022 год.

<https://www.m24.ru/news/gorod/24062019/80645>

ТАСС; 2019.06.24; РОСТОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ НОВОЕ ЗДАНИЕ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ПУНКТА ПРОПУСКА

Новое здание, которое будет находиться в федеральной собственности, необходимо построить для продолжения работы морского пункта пропуска через границу в порту Ростов-на-Дону, сообщил в понедельник на заседании совета при полпреде президента в Южном федеральном округе губернатор Ростовской области Василий Голубев.

"Пограничные и таможенные службы расположены в здании "Ростовского порта" (АО "Ростовский порт" - прим. ТАСС). Он уведомил службы, что не имеет больше возможности предоставлять им помещения безвозмездно. Кроме того, увеличился размер арендной платы за пользование гидротехническими сооружениями. Требуется решение о размещении органов госконтроля на постоянной основе, возможности строительства здания, которое будет находиться в федеральной собственности", - сказал Голубев.

Он также добавил, что соответствующее письмо передано зампреду правительства РФ Юрию Борисову.

Как отметил на заседании начальник погрануправления УФСБ по Ростовской области Александр Эктов, в настоящее время из-за позиции собственника здания, в котором располагаются пограничные и таможенные службы, функционирование пункта пропуска "находится под угрозой", при этом строительство нового здания оценивается почти в 1 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6585859>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.06.24; «МОСТОТРЕСТ» ВЫРУЛИВАЕТ НА МИНСКОЕ ШОССЕ; КОМПАНИЯ АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-1

«Мостотрест» Аркадия Ротенберга получил контракт на реконструкцию участка 33–84-й км дороги М-1 «Беларусь» от Москвы до границы с Белоруссией на 31 млрд руб. После реконструкции этот участок станет платным.

Компания «Мостотрест» Аркадия Ротенберга выиграла контракт на строительство и реконструкцию участка автомобильной дороги М-1 «Беларусь», который разыграла госкомпания «Автодор». Это следует из данных сайта госзакупок.

Трасса М-1 идет от Москвы через Смоленск до границы с Белоруссией (на Минск и Брест). Контракт, который выиграл «Мостотрест», предполагает реконструкцию участка на 33–84-м км в Московской области. Компания Ротенберга предложила выполнить работы за 30,82 млрд руб., начальная стоимость контракта составила почти 30,98 млрд

руб. Таким образом, подрядчик согласился выполнить контракт на 0,5%, или на 155 млн руб., дешевле изначальной суммы заявки. Контракт, с текстом которого ознакомился РБК, предусматривает не только реконструкцию участка дороги, но и его последующую эксплуатацию на платной основе. Представитель «Мостотреста» тем не менее заявил, что документ касается только строительно-монтажных работ на участке 33–84-м км трассы М-1 «Беларусь», а «эксплуатация не входит в контракт». От более подробных комментариев он отказался.

Сейчас на платной основе эксплуатируется участок трассы «Новый выход на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск» протяженностью 18,5 км (оператор — компания «Новое качество дорог», принадлежащая УК «Лидер»). Разрешенная скорость здесь составляет 90 км/ч. Базовый дневной тариф для проезда по этому участку составляет от 350 руб. для легкового автомобиля до 1120 руб. для грузовика с прицепом или автобуса, базовый ночной тариф — от 20 руб.

Госкомпания «Автодор» занимается развитием и эксплуатацией сети платных скоростных автомобильных дорог. Контракт с «Мостотрестом» для нее — один из крупнейших за последнее время: совокупная стоимость всех контрактов «Автодора» за 2018 года составила 34,4 млрд руб.

Трасса М-1 «Беларусь» — автомобильная дорога федерального значения, соединяющая Москву с Белоруссией. Она является частью европейского маршрута Е30 и азиатского АН6. В пределах России проходит по территории Московской и Смоленской областей. Протяженность действующей дороги М-1 составляет почти 450 км, число полос движения на разных участках — от четырех до восьми.

В соответствии с российским законодательством, у всех платных участков должны быть альтернативные бесплатные. Сейчас платные участки трасс и их бесплатные объезды — это две разные дороги, а трасса М-1 «Беларусь», как планируется, станет первой дорогой с платными и бесплатными полосами.

Заявка «Мостотреста» была не единственной. Еще одну заявку стоимостью 27,88 млрд руб. разместила другая компания, название которой на сайте госзакупок не раскрыто. РБК направил запросы в пресс-службы «Автодора» и «Мостотреста».

Итоговая оценка по критерию «квалификация участника конкурса» у «Мостотреста» оказалась выше, следует из материалов госзакупок, с которыми ознакомился РБК. Например, подтвержденный опыт выполнения работ в стоимостном выражении у другого претендента составил 79,6 млрд руб., а у «Мостотреста» — 276,4 млрд руб. Одним из критериев оценки заявок стало наличие у участника необходимого для выполнения работ персонала, указано в документах. У «Мостотреста» было засчитано 175 инженеров, 1046 рабочих строительных специальностей, в том числе 111 машинистов строительной техники, а у его конкурента — 87 инженеров и 566 рабочих строительных профессий, в том числе 52 машиниста. Еще одним важным критерием при выборе победителя стали соотношение арендованной и находящейся в собственности техники: у «Мостотреста» — 15,48 и 84,52% соответственно, у второго претендента — 26,98 и 73,02% соответственно.

Крупнейшим проектом «Мостотреста» стало строительство Крымского моста, стоимость которого оценивалась в 228 млрд руб. В 2018 году подрядчик получил три контракта на строительство и реконструкцию объектов улично-дорожной сети, включенных в адресно-инвестиционную программу Москвы стоимостью 70 млрд руб.

В материалах «Автодора», опубликованных по итогам первого квартала 2019 года, строительство участка дороги М-1 на 33–84-м км было запланировано на 2020–2023 годы. Для строительства этого участка рассматривалось долгосрочное инвестиционное соглашение с долей частного капитала не менее 10%, совокупный объем инвестиций был запланирован в размере 31,5 млрд руб.

Предыдущая реконструкция дороги М-1 завершилась в 2011 году. Тогда участок на 33–84-м км был разбит на несколько лотов. Работы по ремонту участка на 32–45-м км выполнила «Корпорация Инжтрансстрой» Ефима Басина.

Дорога не реконструировалась почти 20 лет. Проект реконструкции трассы был согласован в 2013 году, сообщил РБК представитель «Автодора». «Все работы ведутся в рамках намеченных планов. На трассе М-1 есть один платный участок, который находится в управлении концессионера», — добавил он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/06/25/5d1092c29a79473cc0c7c44c>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.06.24; В КРЫМУ С 1 ИЮЛЯ ПОДОРОЖАЕТ ПРОЕЗД В ТРОЛЛЕЙБУСАХ

С 1 июля 2019 года стоимость проезда в троллейбусах на городских маршрутах Симферополя, Алушты и Ялты увеличится до 17 рублей. Об этом сообщает Госкомитет по ценам и тарифам РК.

Как пояснили в ведомстве, рост тарифа связан с поэтапным доведением стоимости проезда до экономически обоснованного уровня.

- Мероприятия, учтенные в тарифе, также предполагают обновление подвижного состава предприятия и соблюдение расписания движения троллейбусов в вечернее и ночное время, - подчеркнул зампреда Госкомцен Крыма Александр Пономарев.

Последний раз тариф на городских маршрутах электротранспорта повышался в июле 2017 года. В Симферополе он составил 14 рублей. Стоимость проезда в Крыму ниже экономически обоснованного уровня, поэтому разница компенсируется из бюджета республики.

<https://rg.ru/2019/06/24/reg-ufo/v-krymu-s-1-iulija-podorozhaet-proezd-v-trollejbusah.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.24; СУД ПРИНЯЛ К РАССМОТРЕНИЮ ИСК О ЗАПРЕТЕ В РОССИИ СЕРВИСА BLABLACAR

Арбитражный суд Москвы принял к рассмотрению иск астраханской транспортной компании "Транс Лайн", которая просит запретить в России сервис BlaBlaCar, следует из картотеки дел.

Предварительные слушания назначены на 1 августа.

В пресс-службе BlaBlaCar отказались от комментариев.

Межрегиональная общественная организация "Объединение автопассажирских перевозчиков" в ноябре 2018 года уже просила Таганский суд запретить BlaBlaCar. Она обвинила сервис в помощи нелегальным перевозчикам. По мнению истцов, водители, используя BlaBlaCar, уходят от налогов и не несут расходов на обеспечение безопасности пассажиров.

Иск вернули из-за неподсудности дела данному суду.

В BlaBlaCar, комментируя тогда отказ Таганского суда Москвы рассматривать иск, отметили, что истцы недопонимают специфику деятельности компании.

<https://ria.ru/20190624/1555850076.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.24; РЖД: АВТОПИЛОТ «ЛАСТОЧЕК» НА МЦК ПРОТЕСТИРУЮТ В БЛИЖАЙШИЙ ГОД ПОД КОНТРОЛЕМ МАШИНИСТОВ

Тестирование автопилота поездов «Ласточка» на Московском центральном кольце (МЦК) будет проводиться в ближайший год под контролем машинистов, сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД».

«Холдинг РЖД ведет разработку системы управления движением электропоездов «Ласточка» в автоматическом режиме. Для этого компания приступила к постепенному оснащению парка электропоездов, а также инфраструктуры станций и технологических объектов МЦК специальной аппаратурой для дистанционного контроля и управления движением. В ближайший год предстоит проведение серии испытаний по отработке технологии движения в автоматическом режиме под контролем машинистов», - сказали в пресс-службе.

В компании подчеркнули, что тестовых поездок с пассажирами или тестовых поездок одновременно с пассажирскими перевозками на МЦК на этом этапе не планируется.

Ранее СМИ сообщали, что в июле на Московском центральном кольце могут запустить тестовый состав для беспилотного движения.

<https://www.mskagency.ru/materials/2901989>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; "ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ" ПРИВЛЕКУТ В ВБРР 500 МЛН РУБ. НА ТЕКУЩУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

АО "АК "Железные дороги Якутии" (МОЕХ: ZHDY) (ЖДЯ) по итогам открытого запроса предложений заключит договор с Всероссийским банком развития регионов (ВБРР) о предоставлении кредитной линии на сумму 500 млн рублей, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Договор с ВБРР будет заключен как с единственным участником, подавшим заявку на участие в торгах.

ВБРР предоставит ЖДЯ кредитную линию по ставке 9,34% годовых (при начальной (максимальной) ставке 9,5% годовых). Кредит предоставляется на срок до 25 июня 2021 года с правом досрочного погашения.

Средства привлекаются для финансирования текущей деятельности, в том числе для возмещения ранее произведенных затрат.

Ранее сообщалось, что в апреле 2019 года "Желдороги Якутии" привлекали кредит на 500 млн рублей для завершения строительства отдельных объектов участка Беркакит-Томмот ж/д линии Беркакит-Томмот-Якутск. По итогам рассмотрения заявок был допущен только один участник - Сбербанк (МОЕХ: SBER), предложивший процентную ставку 11,3%. С ним и был заключен договор.

ПРАЙМ; 2019.06.24; ЭКСПЕРТ К 2020 Г ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ СТАВОК НА ЦИСТЕРНЫ ПОСЛЕ ИХ РОСТА ИЗ-ЗА "ДРУЖБЫ"

Ставки на аренду цистерн для перевозки нефтепродуктов временно выросли из-за ситуации с трубопроводной системой "Дружба", однако к концу 2019 года они стабилизируются на ближайшие несколько лет, считает заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук.

В апреле в "Дружбу", по которой идет экспорт нефти из РФ через Белоруссию в европейском направлении, попало загрязненное хлоридами сырье. Прокачка нефти приостанавливалась. РЖД обсуждали с железнодорожными операторами возможность задействовать до 5 тысяч цистерн для перевозок нефти. Замгендиректора компании Алексей Шилов сообщал, что РЖД в мае перевезли в сторону юга 80 тысяч тонн грязной нефти из нефтепровода "Дружба" и планируют в июне перевезти чуть меньше. РЖД также в мае перевезли дополнительно около 40 тысяч тонн "чистой" нефти.

"... Текущему росту спроса на цистерны для нефтепродуктов и повышению ставок поспособствовала ситуация с аварией на нефтепроводе "Дружба". Однако ликвидация последствий загрязнения системы восстановит тенденцию к высвобождению подвижного состава и снижению средневзвешенной ставки аренды", - приводятся в сообщении ИПЕМ слова Савчука.

По оценкам института, средневзвешенная ставка составит 950 рублей за вагон в сутки в 2019 году. Это на 40% больше средневзвешенной ставки за 2018 год, однако на 16% ниже текущего пикового уровня.

"Институт ожидает, что в последующие годы рост ставки будет сдерживаться благодаря снижению издержек операторов по отдельным статьям расходов. На них уже с 2020 года прекратит действовать фактор дефицита запасных частей, таких как колесные пары, цены на которые могут снизиться к концу 2020 и в 2021 годах на фоне насыщения рынка", - добавляется в сообщении.

Стоимость перевозки грузов по железной дороге складывается из инфраструктурной (в том числе заложенной в нее локомотивной) и вагонной составляющих. Вагонная - это часть, которую получают операторы за предоставление подвижного состава грузоотправителю, инфраструктурная - часть РЖД, которую регулирует ФАС.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ПОКУПАТЕЛИ В РФ ПОЛУЧАЮТ ОТ "ИНТЕРПАЙПА" ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ ЦЕНЫ Ж/Д КОЛЕС - РЖД

Потребители в РФ начали получать от украинского "Интерпайпа" предложения по снижению стоимости цельнокатаных колес (ЦКК), говорится в приложении к корпоративному изданию ОАО "Российские железные дороги".

По его данным, это произошло после того, как по итогам обращения "БелАЗа" и Казахских железных дорог в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК) было решено приостановить действие антидемпинговых мер на время проведения расследования - как минимум на II полугодие 2019 г.

"Украинские колеса с российского рынка никуда не уходили. Да, введение антидемпинговой пошлины образовало солидную наценку, однако спрос на ЦКК украинского производства даже по повышенным ценам существует и сейчас. По нашей информации, цельнокат у "Интерпайпа" после введения антидемпинговых мер покупали в России и вагоностроительные, и операторские компании", - заявил изданию в этой связи начальник управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов.

"Полагаю, что отмена антидемпинговой пошлины вполне возможна. В этом случае объем рынка останется прежним, но при этом мы ожидаем снижения спотовых цен на "цельнокат". А это, предположительно, может благотворно повлиять и на операторский бизнес - ремонт вагонов с заменой колес будет обходиться собственникам подвижного состава в менее значительные суммы", - добавил он.

Ранее стало известно, что департамент защиты внутреннего рынка ЕЭК предложил отменить антидемпинговую пошлину на ж/д колеса с Украины до 1 июня 2020 г., обратив внимание на сохранение экспортных поставок российскими производителями колес, несмотря на их дефицит на рынке.

До этого комиссия начала повторное антидемпинговое расследование в отношении ЦКК с Украины белорусской и казахстанской компаний: они заявляли о недостатке предложения ж/д колес на рынке ЕАЭС и высоком спросе, который не может быть удовлетворен за счет объемов импорта колес из третьих стран и имеющихся мощностей предприятий в государствах союза. Дефицит колес, по данным этих компаний, привел к росту цен на ЦКК производителей ЕАЭС, а также на товар, импортируемый с Украины.

В РФ колеса выпускают "Выксунский металлургический завод" (ВМЗ, входит в ОМК, около 850 тыс. шт. в год) и "Нижнетагильский металлургический комбинат" (НТМК, входит в Evraz, около 550 тыс. шт.). Согласно опубликованному ЕЭК докладу, ВМЗ и "Евраз НТМК" при практически 100%-ной загрузке производственных мощностей в 2018 году сохраняли поставки на экспорт.

ТАСС; 2019.06.24; СУД ПОДТВЕРДИЛ 143 МЛН РУБЛЕЙ ШТРАФА ФПК ПО РЕШЕНИЮ ФАС

Девятый арбитражный апелляционный суд в понедельник подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 12 апреля признал законным постановление УФАС России по Москве от 27 декабря 2018 года о назначении АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК, "дочка" ОАО "Российские железные дороги") административного штрафа за нарушение закона о защите конкуренции в размере 143,3 млн рублей.

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

Из материалов дела следует, что антимонопольный орган выявил нарушения компанией закона "О защите конкуренции", что выразилось в злоупотреблении доминирующим положением на рынке пассажирских перевозок железнодорожным транспортом "путем навязывания невыгодных условий договора перевозки в части переоформления проездного документа (билета) на поезд дальнего следования в билетных кассах через оформление нового проездного документа (билета) и полный возврат старого, что привело к ущемлению интересов неопределенного круга лиц".

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.25; НА ВСЕ РУКИ КЛАСТЕР; ОСК ОБЪЕДИНЯЕТ АСТРАХАНСКИЕ ВЕРФИ

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) соберет астраханские верфи в кластер. Его возглавит глава местного филиала центра судоремонта «Звездочка», экс-гендиректор «Северной верфи» Алексей Селезнев. В кластер войдут «Лотос», «Красные баррикады» и либо Судостроительный завод имени III Интернационала, либо Астраханское судостроительное производственное объединение. В ОСК рассчитывают,

что кластер будет выпускать до 12 судов «река—море» в год. Эксперты согласны, что объединение — единственный способ сохранить профильный потенциал региона, но сомневаются в осуществимости этих планов.

Глава астраханского филиала центра судоремонта «Звездочка» и экс-гендиректор «Северной верфи» Алексей Селезнев возглавит новое объединение астраханских верфей ОСК, сообщил 24 июня президент корпорации Алексей Рахманов. По его словам, в кластер войдут «Лотос», «Красные баррикады» и либо Судостроительный завод имени III Интернационала, либо Астраханское судостроительное производственное объединение (АСПО). О планируемой консолидации астраханских верфей «Б» рассказывал еще 24 сентября 2018 года. В конце года в интервью «Б» господин Рахманов говорил, что управляющей компанией может стать Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС), держатель акций астраханских верфей (см. «Б» от 20 декабря 2018 года). По данным СПАРК, Алексей Селезнев назначен гендиректором ЮЦСС в середине июня.

В пресс-службе губернатора Астраханской области 21 июня сообщили, что ЮЦСС на открытых торгах выкупил имущество обанкротившегося завода «Красные баррикады» за 955 млн руб. (господин Рахманов уточнил, что ОСК была единственным участником торгов). По меморандуму о возобновлении работы на площадке верфи до конца июля ОСК должна подготовить возможность возобновления производства, а регион — помочь в создании особой экономической зоны на ее территории.

«Как минимум три предприятия в Астрахани, каждое из которых само по себе имеет ограниченный объем производства и не может похвастаться хорошей структурой соотношения накладных расходов и себестоимости строительства, будучи включенным в периметр (кластера.— «Б»), позволят нам на "астраханском кусте" производить до 12 судов "река—море"»,— заявил Алексей Рахманов.

Глава ОСК подчеркнул, что рассчитывает на развитие нефтедобычи на Каспии и возвращение к строительству морских сооружений, основной площадкой для которых станет АСПО.

При этом он уточнил, что при отсутствии загрузки территория АСПО может быть использована альтернативным способом: «это один из самых ликвидных земельных участков в Астрахани, очень близко к аэропорту, реке», куда можно привлечь «партнера, инвестора, строить индустриальный парк».

Российское судостроение выросло в цене

О главе нового кластера Алексее Селезневе в судостроительной отрасли отзываются как об опытном руководителе, но планы по развитию кластера называют «крайне амбициозными». «Вероятность того, что объединение плохих заводов будет работать лучше, чем каждый плохой завод по отдельности, крайне мала»,— говорит один из источников «Б». Другой утверждает, что в рамках объединения говорилось о намерении привлечь около 1400 человек, но «где взять столько на фоне общего кризиса людей в судостроении?». «С "Красных баррикад" все давно разбежались — кто на "Звезду", кто на "Севмаш", и в Астрахани исторически нет кадров»,— поясняет собеседник «Б». Кроме того, добавляет он, необходимо разбираться с заказами на «Лотосе», строительство которых выходит за сроки контрактов.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что объединение верфей — единственно возможный способ сохранить кадровый и производственный потенциал. Но процесс будет очень непростым и болезненным, особенно в условиях низкого уровня загрузки одних верфей, срыва сроков в рамках «проблемных» контрактов на «Лотосе» и острого кадрового голода, считает эксперт. При этом кластеру будет крайне сложно конкурировать на рынке судов класса «река—море» с «Красным Сормово», где эффективность и уровень загрузки мощностей существенно выше, полагает господин Бурмистров, а к жестким требованиям заказчиков из нефтегазового комплекса он объективно не готов, заключает господин Бурмистров. Впрочем, два собеседника «Б» рассказывают, что господин Селезнев уже заявил, что себестоимость строительства сухогруза RSD59 на объединенном предприятии составит 850 млн руб., тогда как «Красное Сормово» практически без прибыли, с напряжением и с учетом большой серийности строит такие суда за 950 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4011540>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСМОРРЕЧФЛОТ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ПРИЧАЛА НА ЧУКОТКЕ ЗА 675 МЛН РУБ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) объявило конкурс с ограниченным участием на разработку проектной документации и строительства паромно-пассажирского причала в поселке Угольные копи Чукотского автономного округа.

Согласно материалам в системе "СПАРК-Маркетинг", начальная (максимальная) цена контракта - 674,781 млн рублей.

Подрядчику предстоит подготовить проект (выполнить схему планировки, разработать архитектурные решения, конструктивные и объемно-планировочные решения, перечень мероприятий по охране окружающей среды), а также выполнить непосредственно строительные работы, в том числе построить три причала: грузовой, грузопассажирский и пассажирский. До конца 2019 года победитель торгов должен выполнить проект, до 31 октября 2021 года - строительные работы.

Площадка для проектируемого причала расположена в районе впадения реки Анадырь в Анадырский залив Берингова моря. К западу от участка расположена территория существующего причала N10 порта Анадырь.

Проектируемый терминал предназначен для перевозки автомобилей и пассажиров между правым берегом Анадырского лимана (причалы города Анадырь) и его левым берегом (проектируемый порт). Планируемый объем перевозки пассажиров за навигацию - не менее 20 тыс. человек, грузов - 4,2 тыс. легковых автомобилей, 1,8 тыс. грузовых машин. Длина причальной стенки - 145,5 метра.

Заявки на участие в торгах принимаются до 15 июля. Заявки будут рассмотрены 23 июля.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ОСК РАССЧИТЫВАЕТ СТРОИТЬ В АСТРАХАНИ ДО 12 СУДОВ "РЕКА-МОРЕ", НАЗНАЧИЛА РУКОВОДИТЕЛЯ КЛАСТЕРА

"Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) после вхождения в ее структуру судозавода "Красные баррикады" рассчитывает строить до 12 судов типа "река-море" в астраханском кластере, назначила его руководителя, сообщил президент ОСК Алексей Рахманов на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в понедельник.

"Мы стали счастливым обладателем "Красных баррикад", которые, будучи включенными в концепцию "распределенной верфи", наконец, надеюсь, начнут зарабатывать прибыль", - сказал он.

"Суть состоит в том, что как минимум три верфи в Астрахани, каждая из которых имеет ограниченный объем производства и не может похвастаться хорошей структурой соотношения накладных расходов и себестоимости проектов, будучи включенными (в кластер - ИФ), позволят нам производить до 12 судов "река-море" и тем самым выйти на положительную рентабельность", - сказал Рахманов.

По словам главы ОСК, в кластер войдут астраханские предприятия "Лотос", "Красные баррикады", судостроительный завод имени III Интернационала, либо Астраханское судостроительное производственное объединение (АСПО).

Руководителем астраханского судостроительного кластера ОСК будет Алексей Селезнев, бывший руководитель филиала корпорации в Астрахани, сказал Рахманов.

При этом ОСК готово рассматривать различные варианты развития АСПО. "Готовы рассматривать судьбу АСПО, поскольку это один из самых ликвидных участков в Астрахани. Дальше есть возможность делать проект его развития, либо заводить туда индустриального партнера, инвестора, строить индустриальный парк. Конечно с учетом того, что появляются заказы, мы в первую очередь будем использовать площадку АСПО как площадку судостроительную", - добавил Рахманов.

Как сообщалось, АО "Южный центр судостроения и судоремонта" (структура ОСК) в июне стало победителем торгов имуществом обанкротившегося ОАО "Судостроительный завод "Красные баррикады", выкупив имущество судоверфи за 955 млн руб. Верфь "Красные баррикады" специализируется на строительстве сухогрузных судов и танкеров,

плавающих установок. Арбитражный суд Астраханской области в декабре 2017 года признал ОАО "Судостроительный завод "Красные баррикады" банкротом.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; ОСК ПРОЕКТИРУЕТ ТАНКЕР И СУХОГРУЗ НА СПГ, РАЗРАБОТАЛА ЛИНЕЙКУ БУНКЕРОВЩИКОВ

"Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) разрабатывает проекты танкера и сухогруза типа "река-море", работающих на сжиженном природном газе (СПГ), сообщил президент ОСК Алексей Рахманов на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в понедельник.

"В сегменте "река-море" на сегодняшний день два наших бюро разрабатывают проекты танкера и сухогруза, работающих на сжиженном природном газе. Прорабатываются различные виды экипировки, включая возможность замены танков, которые содержат сжиженный природный газ, "как батарейки", - сказал он.

ОСК также разработала проекты судов-бункеровщиков на СПГ вместимостью от 2 до 5 тыс. куб. м, а также газовоз на 70 - 80 тыс. куб. м, добавил Рахманов.

Другими перспективными направлениями строительства судов на СПГ являются сегменты ледокольного и маломерного пассажирского флота.

По словам главы корпорации, ключевым вопросом остается создание сети инфраструктуры бункеровки для судов на СПГ. "Поскольку экономически целесообразно, уходя на СПГ-топливо, дальше к солярке не возвращаться. Сохранение би-топливных моторов приводит к удорожанию как строительства судна, так и его эксплуатации", - отметил Рахманов.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; КАЗТРАНСОЙЛ И ТРАНСНЕФТЬ ДОГОВОРИЛИСЬ О КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА ЗА ОТГРУЗКУ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ В УСТЬ-ЛУГЕ

Генеральный директор АО "КазТрансОйл" Димаш Досанов и президент ПАО "Транснефть" Николай Токарев достигли договоренности о компенсации ущерба казахстанским грузоотправителям за отгрузку некондиционной нефти в порту Усть-Луга, сообщила пресс-служба "КазТрансОйла" во вторник.

Стороны достигли соглашения 20 июня в рамках заседания правления международной Ассоциации транспортировщиков нефти в Санкт-Петербурге, уточняется в сообщении.

"Все участники трубопроводного рынка впервые столкнулись с проблемой загрязнения нефти хлорорганикой. Я считаю, что "Транснефть" отреагировала профессионально, сделала все возможное для ликвидации последствий. Мы достигли договоренностей с российскими партнерами по возмещению затрат за отгрузку некондиционной нефти в порту Усть-Луга", - сказал Досанов, слова которого приводятся в сообщении.

Генеральный директор "КазТрансОйла" пояснил, что "Транснефть" предложила механизм компенсации, который существенно упростит расчеты и выплаты за некондиционную нефть. Детали механизма и сумму выплат "Транснефть" предоставит заинтересованным сторонам в установленном порядке, отмечается в информации.

В апреле в нефти, поступающей из России в Белоруссию по магистральному трубопроводу "Транснефти" "Дружба" было обнаружено повышенное содержание хлоридов. По данным "Транснефти", загрязнение произошло на участке Самара-Унеча.

Как сообщал журналистам вице-министр энергетики Казахстана Асет Магауов, в результате внештатной ситуации порядка 590 тыс. тонн казахстанской нефти, отгруженной по системе "Транснефти", оказалось некондиционной.

Казахстанский участок магистрального нефтепровода "Узень-Атырау-Самара" составляет 1 тыс. 235,3 километров. По его трубам транспортируется нефть с месторождений Западного Казахстана, которая далее перекачивается по системе ПАО "Транснефть" до портов Усть-Луга и Новороссийск.

"КазТрансОйл" является субъектом естественной монополии на рынке услуг по трубопроводному транспорту нефти. Входит в состав национальной компании "КазМунайГаз".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; НЕВСКИЙ ССЗ В ИЮЛЕ СПУСТИТ НА ВОДУ 1-Й ПАРОМ ДЛЯ ПЕРЕПРАВЫ УСТЬ-ЛУГА - БАЛТИЙСК

"Невский судостроительно-судоремонтный завод" (НССЗ, г.Шлиссельбург, Ленинградская область) в конце июля спустит на воду первый автомобильно-железнодорожный паром для эксплуатации на переправе Усть-Луга (Ленобласть) - Балтийск (Калининградская область), сообщил президент "Объединенной судостроительной корпорации" Алексей Рахманов на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в понедельник.

"Мы надеемся, что в конце июля первый паром будет спущен на воду", - сказал он, отметив, что строительство судна идет в графике.

ОСК в конце мая закрыла сделку по продаже финской верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy (AHS) владельцам "Водохода" Ришату Багаутдинову и Владимиру Касьяненко в обмен на 100% акций "Невского судостроительно-судоремонтного завода" и 35 млн евро.

По словам главы корпорации, ОСК не будет менять условия контракта на строительство паромов. "У нас при совершении сделки были очень четко обговорены все вопросы постройки судов по контрактам Невского судозавода", - отметил Рахманов.

Как сообщалось, ФГУП "Росморпорт" (подведомственное **Росморречфлоту**) в 2018 году заключило с НССЗ контракты на строительство двух паромов для ж/д переправы Усть-Луга Балтийск. Срок сдачи первого парома заказчику - 2020 год, стоимость - 5 млрд рублей.

Паром длиной до 200 метров и осадкой около 7 метров рассчитан на перевозку 80 железнодорожных цистерн, 54 полувагонов и 36 грузовых вагонов. На судне также предусмотрено место для 56 автопоездов без перевозки ж/д составов.

Невский ССЗ специализируется на строительстве всех типов судов под ключ: танкеров, сухогрузов, буксиров, служебно-разъездных теплоходов, судов технического флота и флота обеспечения.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.25; НЕ В ДЕНЬГАХ ШАССИ: МАЛЫЕ АЭРОПОРТЫ СОЧЛИ НЕБЕЗОПАСНЫМИ; НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИВОДИТ К ИЗНОСУ ОБОРУДОВАНИЯ И ЗАКРЫТИЮ НЕБОЛЬШИХ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ

Отсталость в оснащении аэропортов, не имеющих федерального статуса, становится угрозой безопасности полетов. Износ инфраструктуры достигает 80%, на модернизацию не хватает 70–75 млрд рублей ежегодно. Такие данные приводятся в докладе ассоциации «Аэропорт» в Совет Федерации. С 1991 года количество населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое. Крупнейшие инвесторы не готовы вкладывать в небольшие аэропорты и аэродромы с пассажиропотоком до 500 тыс. человек в год, а у государства не хватает денег на поддержание инфраструктуры по всей стране, отмечают эксперты. В **Росавиации** признали дефицит госфинансирования, но не смогли оценить объективность цифр ассоциации.

Дефицит финансов

Не имеющим федерального статуса российским аэропортам ежегодно, начиная с 2000-го, не хватает финансирования на сумму 70–75 млрд рублей для того, чтобы они отвечали всем нормам и требованиям, включая показатели по безопасности полетов. Такие данные приводятся в докладе ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации (ГА), который будет представлен в Совете Федерации на этой неделе. С документом ознакомились «Известия». Износ основных фондов воздушных гаваней достигает 80%, средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями не превышает 60%.

Например, работающие сегодня малые аэропорты зачастую не отвечают современным нормам безопасности, пояснил «Известиям» глава Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев.

— К примеру, использование старых уборочных машин может негативно сказаться на качестве взлетно-посадочной полосы зимой, а неисправный топливозаправщик — задержать вылет самолета. И это касается практически всего аэропортового оборудования, — пояснил он.

В документе отмечается, что, с одной стороны, ежегодные госинвестиции на развитие аэродромной сети выросли за последние пять лет с 20 до 40 млрд рублей, создано семь федеральных казенных предприятий, обеспечивающих развитие 81 аэропорта местных воздушных линий. Но с другой стороны, общее количество аэропортов в регионах в стране уменьшилось за 26 лет с 1450 до 226, говорится в докладе.

В результате без работы оказались 60 тыс. специалистов, местное население «осталось без средств передвижения», а уничтожение значительной части наземной инфраструктуры негативно отразилось на обеспечении безопасности полетов. С 1991 года, по данным ассоциации, в России количество городов и других населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое (с 2200 до 800), а число перевезенных пассажиров — в 15 раз.

Большинство аэропортов регионального и местного значения «пребывают либо в критическом состоянии, либо в стадии прекращения деятельности», говорится в документе. Особенно остро эта проблема стоит в районах Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера.

В **Минтрансе** переадресовали вопросы «Известий» в **Росавиацию**. Там признали дефицит госфинансирования инфраструктуры аэропортов в регионах, но не смогли оценить объективность цифр, которые приводит ассоциация «Аэропорт» ГА. Чтобы сформировать объективную картину, необходимо знать, данные каких аэропортов рассматривались экспертами ассоциации в расчетах, пояснили в **Росавиации**.

Линия закрыта

Виктор Горбачев подтвердил «Известиям» актуальность цифр из доклада. Частота полетов в некоторые воздушные гавани местных линий составляет от одного в день до одного в неделю, рассказал он. Наибольшую тревогу вызывают именно аэропорты с малой интенсивностью полетов, то есть с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год, добавил он. Многие из них на грани закрытия.

В Якутии и Магаданской области, по прогнозам ассоциации, в ближайшие три-четыре года могут закрыться 25 из 31 воздушной гавани, входящей в объединение «Аэропорты Севера». Они имеют только грунтовые взлетно-посадочные полосы, поэтому в осенне-весенний период фактически не могут эксплуатироваться. При этом такие малые аэропорты, по мнению Виктора Горбачева, имеют стратегическое значение для региона, в том числе для вывоза людей, работающих вахтовым методом.

Несколько лет назад администрация Карелии фактически ликвидировала аэропорт Пески в Петрозаводске.

— В его состав входили семь аэродромов, поэтому местные воздушные перевозки фактически прекратились. То есть добраться из населенных пунктов Пудож, Сегежа, Калевала и других в Петрозаводск самолетом Ан-2 или вертолетом Ми-8, как раньше, теперь невозможно, — пояснил он.

Для решения проблем ассоциация подготовила предложения, которые будут обнародованы 27 июня в Совете Федерации на парламентских слушаниях. Упростить процесс сертификации аэродромов, устранить избыточные требования по обеспечению транспортной безопасности для местных и региональных аэропортов, позволить **Росавиации** оперативно в течение года перераспределять средства по заявкам воздушных гаваней, отменить льготы по НДС на аэропортовые услуги для российских авиакомпаний — это лишь часть из них. Есть в этом списке и весьма радикальные инициативы — например, освободить небольшие аэропорты (прежде всего, с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год) от всех федеральных и местных налогов.

Бремя сильных

Необходимо активнее распространять государственно-частное партнерство в форме концессий и эффективнее распределять государственные деньги, которые в основном идут на развитие Московского авиаузла (МАУ), считает Виктор Горбачев.

В МАУ осталось не так много проектов, за которые платит бюджет, — строительство двух ВПП (в Шереметьево и Домодедово) и некоторые работы по перронам, возразил в разговоре с «Известиями» исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. В дальнейшем расходы на поддержание и развитие аэродромов в крупнейших воздушных гаванях страны, по его мнению, будут лежать на их операторах.

Развитие сети аэропортов с потоком менее 500 тыс. пассажиров в год, по мнению руководителя InfraONE Research Александры Галактионовой, возможно только за счет дотаций. Эти воздушные гавани, как правило, уже убыточны либо работают в ноль.

В последние десятилетия частные инвесторы охотно вкладывали средства в аэропорты, обслуживающие от 1 млн человек ежегодно, отметила она. Но сейчас практически все крупные авиаузлы уже распределены среди ведущих авиахолдингов — «Новопорт» Романа Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга или «Базэл Аэро» (структура «Базового элемента», крупнейшим акционером которого является Олег Дерипаска). В холдингах на вопросы «Известий» на момент публикации не ответили.

— Развитие перевозок в обход Москвы важно, но касается в основном крупных воздушных гаваней региональных столиц. У государства нет средств на развитие сети малых аэропортов и аэродромов по всей стране, — уверена Александра Галактионова.

Заслуженный пилот России, бывший летный директор «Внуковских авиалиний» Юрий Сытник сказал «Известиям», что рассматривать развитие малых аэропортов можно только в контексте региональной авиации. А ее в России, по мнению эксперта, создать так и не удалось. В стране фактически нет и серийной авиатехники, которая позволяла бы садиться на аэродромы с короткими грунтовыми взлетно-посадочными полосами, а также достаточного количества учебных центров для пилотов, считает эксперт.

По словам Олега Пантелеева, в дальневосточных регионах и в Сибири воздушный транспорт «остается единственным доступным видом круглогодичного сообщения» как для малых поселков, так и для крупных городов. Если государство не найдет на него денег, бремя сохранения наземной инфраструктуры для авиации регионального и местного значения ляжет на субъекты, а также крупный частный бизнес — холдинги нефтегазового сектора, золотодобытчиков и прочих.

<https://iz.ru/892210/aleksandr-volobuev/ne-v-dengakh-shassi-malye-aerorty-sochli-nebezopasnymi>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСАВИАЦИЯ И РОСТУРИЗМ БУДУТ ЕЖЕДНЕВНО МОНИТОРИТЬ ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

Росавиация и Ростуризм введут ежедневный мониторинг пунктуальности чартерных рейсов в период высокого летнего сезона, сообщила Ассоциация туроператоров (АТОР).

Решение принято по итогам очередного заседания рабочей группы при **Росавиации**, которая выдает разрешения на чартеры в следующем месяце; оно обусловлено "ростом интенсивности полетов". До сих пор мониторинг велся в ежемесячном режиме.

На заседании рассматривалась статистика чартерных рейсов в период с 15 мая по 14 июня: всего российскими перевозчиками выполнен 4131 рейс, из них 117 - или 2,8% - были задержаны.

"В **Росавиации** отметили тенденцию к сокращению длительных задержек чартерных рейсов перевозчиками. Несмотря на старт высокого сезона и значительного увеличения интенсивности полетов, большинство задержанных рейсов вылетели на 2-4 часа позже назначенного времени. Еще одна положительная тенденция - российские авиакомпании активно наращивают свой флот. Все перевозчики, выполняющие чартерные рейсы в летнем сезоне-2019, на данный момент обеспечены необходимым резервом бортов для выполнения своих программ", - указано в сообщении.

По итогам заседания рабочая группа одобрила все заявки на чартеры в июле. Ожидается, что российские авиакомпании перевезут на 11% больше, чем годом ранее: за месяц будет выполнено 4,6 тыс. чартеров, большинство из них - в Турцию, Тунис, Кипр, Грецию.

"Важно отметить, что **Росавиация** учитывает только туристические рейсы со статусом чартеров. Многие перевозчики, специализирующиеся на туристической перевозке, увеличивают количество регулярных рейсов в своем ассортименте. Таким образом, общее количество отправленных туроператорами туристических бортов значительно превысит обозначенное выше количество рейсов", - отмечает АТОР.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА ДОПУСКИ НА НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ У ПЯТИ АВИАКОМПАНИЙ ПО ИХ ПРОСЬБЕ

Росавиация отозвала допуски на выполнение ряда международных рейсов у пяти российских авиакомпаний.

В приказе **Росавиации** от 24 июня содержится информация о 65 зарубежных маршрутах, по которым перелеты больше осуществляться не будут. Наибольшего числа допусков лишилась авиакомпания Azur Air, которой запретили летать по 40 маршрутам, все - в Китай (Шанхай, Гуанчжоу, Чэнду и другие города). Большинство рейсов выполнялись из российских регионов.

Допусков также лишись авиакомпании "Победа", "Сибирь", "ИрАэро" и "Аэрофлот". "Победа" не сможет осуществлять рейсы из Москвы в Хельсинки, Ренс, Подгорицу и Базель, а также из Перми и Махачкалы в Анталию. "Сибирь" и "ИрАэро" не смогут выполнить ряд рейсов в Китай, "Аэрофлот" - на греческий остров Кос.

Все допуски были отозваны по просьбе самих авиаперевозчиков.

Тем же приказом **Росавиация** утвердила часть новых допусков на выполнение рейсов. Так, "Уральские авиалинии" и Azur Air из регионов смогут летать на китайский остров Хайнань, "Икар" - в города Южной Кореи, iFly - в Сербию.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190624/1555865640.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; КАЗАХСТАНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ SCAT В ИЮЛЕ ЗАПУСТИТ РЕЙС ИЗ НУР-СУЛТАНА В МОСКВУ

Казахстанская авиакомпания SCAT с 6 июля начнет выполнять полеты из Нур-Султана в Москву, говорится в сообщении компании.

"Рейс запланирован на ежедневной основе, поэтому будет удобен не только для туристических путешествий, но и для деловых поездок", - отмечается в сообщении. Рейсы будут выполняться на самолете Boeing-737. Время в пути составит 3 часа 20 минут.

SCAT - один из крупных авиаперевозчиков Казахстана. В настоящее время парк воздушных судов авиакомпании состоит из 21 самолета производства США и Канады: Bombardier CRJ-200, Boeing-737-300/500/700-NG, Boeing-757-200 и Boeing-767-300, Boeing-737 MAX 8.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.24; "ДОМОДЕДОВО" ЗАМЕДЛИЛО СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В МАЕ ДО 1,4%

Пассажиропоток аэропорта "Домодедово" в мае 2019 года составил 2,5 млн человек, что меньше показателя аналогичного периода прошлого года на 1,4%, следует из сообщения аэропорта.

В январе "Домодедово" демонстрировало снижение пассажиропотока на 10,5%, в феврале - на 9,8%, в марте и апреле - на 3,6%.

На внутренних воздушных линиях в мае перевозки выросли на 3%, до 1,38 млн человек. Наибольший прирост зафиксирован на рейсах в Минеральные Воды, Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург и Иркутск.

На международных линиях перевозки снизились на 6,2%, до 1,12 млн пассажиров. Лидеры по росту объема перевозок - Анталия, Ереван, Батуми, Мюнхен, Доха.

Как отмечается, в июне открылись новые рейсы из "Домодедово": "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) начали летать в Бордо и Монпелье, S7 - в Ниццу. Также авиакомпания-партнеры увеличили количество рейсов в Пальму-де-Майорка, Измир, Аликанте, Энфиду, Барселону, Ираклион.

По итогам 2018 года пассажиропоток "Домодедово" снизился на 4,2%. На динамику повлиял уход нескольких компаний. Осенью 2017 года перестала летать базировавшаяся в "Домодедово" "ВИМ-Авиа", вслед за ней рынок, а вместе с ним и аэропорт покинули "Саратовские авиалинии". В течение прошлого года из "Домодедово" во "Внуково" перебазировались "РусЛайн", AZUR air, Uzbekistan Airways. В этом году о переводе

рейсов из "Домодедово" в "Шереметьево" с летнего расписания объявили Vietnam Airlines и Brussels Airlines.

Как сообщалось, пассажиропоток "Шереметьево" в мае 2019 года вырос на 13%, до 4,1 млн человек (статистика "Шереметьево" включает детей до 2 лет). "Внуково" увеличило пассажиропоток в прошлом месяце на 21%, до 2,1 млн человек.