



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПУТИН В СРЕДУ ПРОВЕДЕТ ГОССОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ ДОРОГ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА РФ ЮРЧИК СМЕНИЛ МИНИСТРА ДИТРИХА В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.06.25; В СОВФЕДЕ ОБСУДИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ «ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ»	5
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; НАВИГАЦИЯ НА УЧАСТКЕ КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ В РАЙОНЕ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ ВОЗОБНОВИТСЯ НЕ РАНЕЕ КОНЦА ИЮЛЯ - РОСМОРРЕЧФЛОТ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; РОСМОРРЕЧФЛОТ В ИЮЛЕ ПЕРЕДАСТ ПРОЕКТ II ЭТАПА НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ЭКСПЕРТИЗУ, ЗАКАНЧИВАЕТ ПРОЕКТИРОВАНИЕ	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.06.25; ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА; ДОСТУП ТУРИСТОВ К ОЗЕРУ БАЙКАЛ МОЖЕТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕН ..	7
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ЗАВЕСТИ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО ПОВЛЕЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ..	8
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ ПРОЙТИ ЧЕРЕЗ ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД - АКИМОВ	9
ТАСС; 2019.06.25; ВЛАСТИ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОЖИДАЮТ ОТ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ РОСТА ИНВЕСТИЦИЙ И ТУРПОТОКА	10
НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.06.25; ДОРОЖНЫЙ ВОПРОС	10
ТАСС; 2019.06.25; ТРАССУ, ВЕДУЩУЮ К НАЦПАРКУ "АЛХАНАЙ" В ЗАБАЙКАЛЬЕ, ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ	11
ТАСС; 2019.06.25; ВАЖНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ДЛЯ ТОМСКА, НОВОСИБИРСКА И КРАСНОЯРСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ	12
ТАСС; 2019.06.25; ДЕСЯТЬ ПУНКТОВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ МАШИН ОТКРОЮ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ СОХРАННОСТИ ДОРОГ	12
ТАСС; 2019.06.25; УДМУРТИЯ ВЫДЕЛИТ ДО 360 МЛН РУБЛЕЙ НА ДИАГНОСТИКУ И ПАСПОРТИЗАЦИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ	13
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2019.06.25; НАДЗОРНЫЕ ОРГАНЫ БУДУТ РАССМАТРИВАТЬ ДЕЛА О НАРУШЕНИЯХ ПРАВ ИНВАЛИДОВ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ НА 2019 ГОД	14
ГУДОК; 2019.06.26; БОЙЦЫ СТУДОТЯДОВ ТРУДЯТСЯ НА ВАЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТАХ	15
ГУДОК; 2019.06.26; ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ	16
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.26; ЗА ГРЯЗНЫЕ НОМЕРА ОСТАВЯТ БЕЗ ПРАВ; ВЕРХОВНЫЙ СУД РАЗЪЯСНИЛ, КАК НАКАЗЫВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД	17
КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.26; РЕГИСТРАЦИЮ МАШИН РАСПИШУТ ПО ЧАСАМ; МВД РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ НОВОГО РЕГЛАМЕНТА ПО ПОСТАНОВКЕ АВТОМОБИЛЕЙ НА УЧЕТ	19

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН МАРКЕЛОВ; 2019.06.25; ФАС НЕ УВИДЕЛА ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ РОСТА ЦЕН НА АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН МАРКЕЛОВ; 2019.06.25; МИНФИН И МИНЭНЕРГО СОГЛАСОВАЛИ ТОПЛИВНЫЕ ЛЬГОТЫ НА 2020 ГОД	20
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПЛАТА ЗА ПЛОМБЫ ПРИ ТРАНЗИТЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РФ НЕ БУДЕТ ВЗИМАТЬСЯ ПЕРВЫЕ ПОЛГОДА	20
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.25; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА КРИТИЧЕСКИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	21
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ХОЖАТЕЛЕВА; 2019.06.26; "НАЛОГ НА ФУРЫ" ПОВЫСИЛИ. ЖДАТЬ ЛИ РОСТА ЦЕН?	22
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.25; ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА СВХ ОТ ЯРОСЛАВСКОГО ДО ДМИТРОВСКОГО ШОССЕ ОПРЕДЕЛЯТ В ИЮЛЕ	22
ТАСС; 2019.06.25; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ 320 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НА ЧЕГДОМЫН	23
ТАСС; 2019.06.25; В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 13 КМ ДОРОГИ К МАПП "ВЯРТСИЛЯ" НА ГРАНИЦЕ С ФИНЛЯНДИЕЙ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВ; 2019.06.25; В ЧЕБОКСАРАХ В РАЙОНЕ "НОВЫЙ ГОРОД" ЗАПУСТИЛИ ТРОЛЛЕЙБУС.....	24
ТАСС; 2019.06.25; ВО ФРАНЦИИ ЗАПУСТИЛИ ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ ВМЕСТО АККУМУЛЯТОРОВ ВОДОРОД	24
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.26; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОВЕРНУЛИ ПОД ГОРУ; ОПЕРАТОРЫ ЖДУТ СПАДА ПОСЛЕ ПИКА ПЕРВОГО КВАРТАЛА	25
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.06.26; ФАС НЕ РАЗРЕШИЛА ГТЛК КУПИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОПЕРАТОРА BRUNSWICK RAIL; ЭТО МОЖЕТ НАВРЕДИТЬ КОНКУРЕНЦИИ, СЧИТАЕТ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА	26
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ФАС ЗАПРЕТИЛА ГТЛК ПОКУПКУ BRUNSWICK, МОТИВИРОВАВ ОТКАЗ ЕЕ СТАТУСОМ ГОСКОМПАНИИ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ВТОРАЯ ЛИНИЯ СБОРКИ ПОЯВИТСЯ НА ТОРЖОКСКОМ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ - ГУБЕРНАТОР	28
КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.25; МАРШРУТЫ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» МОГУТ РАСШИРИТЬ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ У ПЛАТФОРМЫ "ДОЛГОПРУДНАЯ" РЕКОНСТРУИРУЮТ К КОНЦУ ГОДА.....	29
ТАСС; 2019.06.25; РЖД ЗАПУСКАЕТ ПЕРЕВОЗКУ АВТОМОБИЛЕЙ ПАССАЖИРСКИМ ПОЕЗДОМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-МУРМАНСК	29
RNS; 2019.06.25; РЖД ИЗМЕНИЛИ МАРШРУТЫ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА ВЗРЫВА В КАЗАХСТАНЕ.....	29
ГУДОК; НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ; 2019.06.25; ВАГОН ПРЕТКНОВЕНИЯ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГОСКОМПАНИИ СМОГУТ НЕ УЧИТЫВАТЬ ЗАКУПКУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКИХ СУДОВ ПРИ РАСЧЕТЕ ГОДОВОГО ОБЪЕМА ЗАКУПОК У МСП.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ И МИНФИН СОГЛАСОВАЛИ ПРОЕКТ РЕШЕНИЯ О КВОТИРОВАНИИ ЭКСПОРТА ЛОМА С 1 ИЮЛЯ - ИСТОЧНИК.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГЕРМАНСКАЯ KOCKS ARDELТ ПОСТАВИЛА КАЛИНИНГРАДСКОМУ МТП ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН ЗА 600 МЛН РУБ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 4,1 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВЕРФИ В ЯКУТИИ	33
РИАМО; 2019.06.25; МОСТ СОЕДИНИЛИ ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ НА ЦКАД В ПОДМОСКОВЬЕ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТВЕРСКОЙ ГУБЕРНАТОР ПРИГЛАШАЕТ ПУТИНА НА ТУРИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ "РЕКИ РОССИИ"	34

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.26; ПЕРЕСАДКА ПО ТРЕБОВАНИЮ: КТО ЗАРАБОТАЕТ НА ЗАПРЕТЕ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ; ЗАРУБЕЖНЫЕ АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ЗАБРАТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ, ОДНАКО СПРОС НА ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ УПАЛ В ЧЕТЫРЕ РАЗА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБЕЩАЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ПОТЕРИ АВИАКОМПАНИЙ ОТ ЗАКРЫТИЯ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТУРОПЕРАТОРЫ РАССКАЗАЛИ О РЕАКЦИИ ТУРИСТОВ НА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ АВИАЛИНИИ" НЕ НАМЕРЕНЫ МЕНЯТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ГРУЗИНСКИЕ ГОРОДА ИЗ-ЗА РЕШЕНИЯ РФ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ	38
ТАСС; 2019.06.25; ИСТОЧНИК: "АЭРОФЛОТ" ПРОДАЛ 36 ТЫС. АВИАБИЛЕТОВ В ГРУЗИЮ С ВЫЛЕТОМ ДО КОНЦА ГОДА	38
РБК ТВ/ТЕМАТИЧЕСКАЯ БЕСЕДА; 2019.06.25; СТРАТЕГИЯ ПОДДЕРЖКИ: КАК НЕ ДОПУСТИТЬ КРИЗИСА В АВИАОТРАСЛИ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ДЕМПФЕР БУДЕТ ВКЛЮЧЕН В ОБРАТНЫЙ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ - МИНФИН РФ	45
ТАСС; 2019.06.25; МИНЭНЕРГО РАЗРАБОТАЛО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА АВИАКЕРОСИН	45
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ НЕ ПОДОРОЖАЛА В МАЕ	46
RNS; 2019.06.25; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА НАИБОЛЬШИЙ РОСТ ЦЕН НА АВИАКЕРОСИН НА КАМЧАТКЕ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ШЕРЕМЕТЬЕВО СООБЩИЛО О ГОТОВНОСТИ ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ	47
ТАСС; 2019.06.25; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ОБСЛУЖИТ РЕКОРДНОЕ ЧИСЛО ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В 2019 ГОДУ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АВИАКОМПАНИЯ "АЗИМУТ" С 9 ИЮЛЯ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ЕРЕВАН ЕЖЕДНЕВНО	48
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "НОВАПОРТ" МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 3/4 В СОЗДАВАЕМОМ АО НА БАЗЕ АЭРОПОРТА ПЕНЗЫ, ДЕНЬГИ ПОЙДУТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ	48
ТАСС; 2019.06.25; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОВОКЗАЛА В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ЗАКЛЮЧАТ С ЕДИНСТВЕННЫМ ПОСТАВЩИКОМ	49
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ В СЕНТЯБРЕ - МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ	50
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "АЭРОПОРТЫ ЧУКОТКИ" ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ПЕВЕК ЗА 3,6 МЛРД РУБЛЕЙ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АВИАКОМПАНИЯ "АЭРОФЛОТ" ЗАХЕДЖИРОВАЛА 70% ТОПЛИВНЫХ КОНТРАКТОВ В 2019Г - СЕО	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГЛАВА АЭРОФЛОТА ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ДЕМПИНГ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК РФ ИЗ-ЗА ПЕРЕИЗБЫТКА САМОЛЕТОВ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АЭРОФЛОТ С 2020 Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СОЧИ, ИРКУТСК, НОРИЛЬСК, ОМСК И ЕКАТЕРИНБУРГ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГРУППА АЭРОФЛОТ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В МАЕ НА 12%, ДО 5 МЛН ЧЕЛОВЕК	52
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.25; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ВПЕРВЫЕ ПУБЛИЧНО ВЫСКАЗАЛСЯ О РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЯ SSJ100; ЕСТЬ МНОГО ВОПРОСОВ, СКАЗАЛ САВЕЛЬЕВ	52
РИА НОВОСТИ; 2019.06.25; ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЙ ИЛ-96-400М ПОСТРОЯТ В 2023 ГОДУ	53
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЯН ГРИНЕВИЧ; 2019.06.25; КАЧЕСТВО НА ПЯТЬ; ПЕТЕРБУРГСКИЕ УЧЕНЫЕ ОПТИМИЗИРУЮТ СБОРКУ САМОЛЕТОВ	53

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПУТИН В СРЕДУ ПРОВЕДЕТ ГОССОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ ДОРОГ

Президент России Владимир Путин 26 июня в Кремле проведет заседание Государственного совета по вопросу развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения, сообщила пресс-служба Кремля.

"В ходе заседания будут рассмотрены предложения рабочей группы, направленные на повышение эффективности дорожного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшение организации дорожного движения", - говорится в сообщении.

С докладами выступят руководитель рабочей группы Госсовета по направлению "Транспорт", глава республики Бурятия Алексей Цыденов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр внутренних дел Владимир Колокольцев, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, а также временно исполняющий обязанности губернатора Курской области Роман Старовойт.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6592353>

<https://rns.online/transport/Putin-provedet-zasedanie-Gossoveta-po-voprosu-razvitiya-avtodorog-2019-06-25/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА РФ ЮРЧИК СМЕНИЛ МИНИСТРА ДИТРИХА В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Акционеры АО "Международный аэропорт Шереметьево" (МАШ) на годовом собрании, состоявшемся в понедельник, избрали новый состав совета директоров, говорится в сообщении компании.

Новым по сравнению с предыдущим составом членом совета стал заместитель министра транспорта РФ, куратор авиационной отрасли в ведомстве **Александр Юрчик**. Он сменил в совете МАШ **министра транспорта Евгения Дитриха**.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.06.25; В СОВФЕДЕ ОБСУДИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ «ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ»

Благодаря крупным инвестиционным проектам, запланированным в Красноярском крае, валовый региональный продукт может увеличиться, по самым скромным оценкам, на 300-350 миллионов рублей в год. Кроме того, в области появятся десятки тысяч рабочих мест, а российские компании укрепят своё присутствие на мировом рынке.

«Сибирь — приоритет развития страны на весь XXI век. Наши проекты позволят переломить тренд на снижение доли России на мировых рынках и сохранить лидерство отечественных компаний, обеспечат существенный вклад в ВВП», — сказал вице-премьер краевого правительства Сергей Верещагин на заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике 25 июня, прошедшего в рамках Красноярской недели.

Чиновник попросил сенаторов поддержать строительство новых взлётно-рулежных дорожек в краевых аэропортах (на это потребуется около 1,5 миллиарда рублей), автодорожного моста через Енисей (проект входит в программу комплексной модернизации инфраструктурных объектов) и новой железной дороги в Богучанском районе Красноярского края, которая обеспечит связность с новым целлюлозно-бумажным комбинатом (проект Внешэкономбанка).

Кроме того, считает вице-премьер, нужно на федеральном уровне выделить средства на строительство двух речных судов для Красноярского края, которые заменят судна постройки 50-х годов, подлежащие выводу из обращения.

«Для сбалансированного развития региона крайне важен элемент связности, — подчеркнул Верещагин. — При этом вопрос эффективного функционирования невозможен без поддержки федерального Центра. Поэтому для реализации амбициозных планов мы хотели бы вашей поддержки».

Сенатор от Томской области, член Комитета по экономической политике Владимир Кравченко отметил, что реализация существующих национальных проектов и существенные вложения в инфраструктуру обеспечат революционное развитие Сибири. И предложил коллегам поддержать проект постановления комитета, в котором содержатся соответствующие рекомендации Правительству.

Присутствовавший на заседании глава Росавиации Александр Нерадько сообщил сенаторам, что средства на строительство взлётно-рулёжных дорожек в ведомстве будут найдены.

«Ищем средства. Их нет в бюджете, но есть идея взять их из резервного фонда Правительства. Мы этим занимаемся», - заверил он.

<https://www.pnp.ru/economics/v-sovfede-obsudili-realizaciyu-krupnykh-proektov-v-ramkakh-eniseyskoy-sibiri.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; НАВИГАЦИЯ НА УЧАСТКЕ КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ В РАЙОНЕ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ ВОЗОБНОВИТСЯ НЕ РАНЕЕ КОНЦА ИЮЛЯ - РОСМОРРЕЧФЛОТ

Участок канала имени Москвы над Тушинским тоннелем, где в январе произошла авария, может открыться для навигации не ранее конца июля, сообщил журналистам замминистра транспорта - глава Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Юрий Цветков.

"Скорее всего, нет", - сказал Цветков, отвечая на вопрос, возобновится ли судоходство по аварийному участку канала им. Москвы до конца июля.

По его словам, сейчас проводятся работы по выяснению причины повторной протечки воды на аварийном участке, далее будут проведены ремонтные работы, после которых планируется вновь провести плановое наполнение канала.

"Заполнение по технологии занимает 10 дней, оно закончится в конце июля", - уточнил глава Росморречфлота.

По словам Цветкова, до конца июня появится информация о причинах аварии. "Есть предположение, что она (проблема - ИФ) небольшая, но нельзя исключать и других вариантов. При локальности этой проблемы и ее решаемости, до конца июля мы этот участок опять заполним, выстоим несколько дней, проверим работу и, потом запустим. Если проблема будет носить более системный характер, тогда придет начинать ремонтные работы", - сказал он.

"В любом случае мы будем планировать в последующем реконструкцию всего канала. Мы хотели выйти с инициативой, чтобы в межнавигационный период провести его реконструкцию независимо от результатов исследования, которое сейчас проводится", - отметил Цветков.

Он уточнил, что для реконструкции аварийного участка (порядка 1200 метров) необходимо выполнить соответствующие проектные работы, по результатам которых будет определена стоимость проекта по реконструкции.

Проблему отсутствия навигации по аварийному участку канала им. Москвы со стороны судоходного сообщества во вторник озвучил генеральный директор АО "Порт Коломна" Владимир Алексеев. "Только наша судоходная компания на этом участке перевозит в период навигации более 700 тыс. тонн грузов. Пройти этот участок мы не можем: мы выгружаем груз в Северном порту или в Кимрах и потом машинами перевозим на южную часть Москвы", - сказал он в ходе конференции "Водный форум".

По слова Алексеева, речь идет о перевозке таких грузов, как гранитная щебенка с Северо-Запада, гипсового камня с Камы, а также гранулированного шлака из Череповца. "Каждый день мы теряем 3 млн рублей, остальные мои коллеги в три раза больше суммарно, - и в целом 2 млрд (рублей - ИФ) в год будет недополучено, и порядка 2 млн тонн грузов не будет перевезено", - сказал он.

"Каждую ночь через Москву (на большегрузных автомобилях - ИФ) возят 2-3 тыс. тонны грузов (которые должны были идти по реке - ИФ)", - пояснил Алексеев журналистам. С начала года убытки "Порта Коломна" составили 150 млн рублей, уточнил он.

Как сообщалось, 21 июня при наполнении водой участка канала им. Москвы в районе Тушинского автомобильного тоннеля была вновь обнаружена утечка воды.

В конце мая сообщалось, что навигацию на поврежденном участке канала после восстановительных работ планируется восстановить с 10 июня, однако к этому времени движение судов в районе Тушинского тоннеля так и не началось.

Тогда руководитель канала Герман Елянюшкин сообщил, что проектом предусмотрен уровень воды на этом участке канала на отметке 7,3 метра. По его словам, на восстановление поврежденного участка были затрачены 211 млн рублей - собственных средств ФГБУ.

10 января 2019 года в результате размыва дамбы канала над Тушинским тоннелем разрушился ее низовой откос, произошел провал грунта и, как следствие, была нарушена целостность напорной дамбы канала. В итоге из ее тела было вымыто около 3 тыс. куб. м грунта, что сопоставимо с объемом 200 самосвалов.

На участок канала им. Москвы, где произошла авария в январе, приходится 2,6% от всего объема судопропуска Центральной России. Так, в 2018 году здесь прошло 2,9 тыс. судов, а по всему Московскому бассейну - более 112 тыс. судов. При этом водная магистраль над Волоколамским шоссе используется в основном грузовым флотом, который идёт транзитом через Москву с юга на север и наоборот. На этом участке транспортируется около 2 млн тонн грузов в год.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20190625/830103901.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; РОСМОРРЕЧФЛОТ В ИЮЛЕ ПЕРЕДАСТ ПРОЕКТ II ЭТАПА НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ЭКСПЕРТИЗУ, ЗАКАНЧИВАЕТ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) в июле планирует отдать на госэкспертизу проектную документацию строительства основных объектов Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге, сообщил журналистам глава **Росморречфлота** Юрий Цветков.

"По (нижегородскому - ИФ) гидроузлу заканчиваем стадию проектирования второго этапа, надеемся в июле зайти в Главгосэкспертизу", - сказал Цветков.

Как сообщалось ранее, целью инвестпроекта по созданию Нижегородского низконапорного гидроузла является сохранение сквозного судоходства по Волге, создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры и снижение транспортных издержек.

Строительство Горьковского гидроузла и наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 63 м вместо проектной отметки 68 м привело к необратимой деформации русла Волги в нижнем бьефе Городецкого гидроузла и уменьшению судоходных глубин. Создалась ситуация, при которой флот вынужден подолгу простаивать в ожидании шлюзований. Крупнотоннажные суда, в том числе смешанного плавания ("река-море"), используются с недогрузом, ограничено движение судов пассажирского флота. Кроме того, затрудняется оперативная переброска по кратчайшему маршруту средств технической поддержки Минобороны РФ.

Предлагаемый Нижегородской областью проект строительства низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища.

Сообщалось также, что проектные работы планируется завершить в декабре 2018 года, в 2019 году должно начаться строительство гидротехнического сооружения, а к навигации 2021 года Нижегородский низконапорный гидроузел должен быть сдан в эксплуатацию. Предельная стоимость строительства, включая обустройство водохранилища, нижнего бьефа и работы по проектированию, определена в 43,462 млрд рублей.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ГУСЕНКО; 2019.06.25; ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА; ДОСТУП ТУРИСТОВ К ОЗЕРУ БАЙКАЛ МОЖЕТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕН

Доступ туристов к озеру Байкал может быть ограничен, а со дна Волги в ближайшие годы планируется поднять сотни затонувших судов.

Об этом сказал спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов в ходе Всероссийского водного конгресса, который проходит в Москве.

Он напомнил, что в России начал реализовываться федеральный проект по оздоровлению Волги, и в его рамках будет не только сокращаться объем грязных стоков в реку и очищаться ее вода, но и впервые за последние несколько десятков лет из реки будут подниматься и утилизироваться сотни брошенных и затопленных судов, которыми забита дельта Волги.

Как уточнил руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**, всего в Волге затоплено 539 судов, которые подлежат объему и утилизации. Но решить эту задачу не так просто, поскольку по законодательству нужно отыскать владельцев этих судов и передать им их после подъема.

Сергей Иванов коснулся загрязнения Байкала - сейчас основную угрозу для озера представляют туристы. "Байкал вызывает все большее беспокойство, несмотря на то, что промышленных сбросов на сегодня в него практически нет. Строятся очистные сооружения в Улан-Удэ, а бытовые отходы растут невероятными темпами", - сказал Иванов. Отдыхать на берег Байкала приезжают миллионы туристов, среди них много "диких", кроме того, на Байкале каждый год строятся гостиницы, но почему-то все они без очистных сооружений, тонны мусора валяются на берегу.

"Волонтеры из года в год убирают мусор, но это похоже на сизифов труд, тут же появляется новый. И возникает мысль, что рано или поздно нам придется искусственно ограничить приток туристов, - допускает Иванов. - Если мы хотим сохранить уникальность Байкала и его чистоту, надо что-то делать с людским потоком. Мы же в другие особо охраняемые природные территории не пускаем людей бесконтрольно, наверное, то же самое надо делать с туристическим потоком на Байкале".

По словам **Юрия Цветкова**, сейчас заканчивается строительство уникального судна, которое будет круглогодично заниматься сбором мусора на озере.

Также спецпредставитель президента рассказал, что на внедрение наилучших доступных технологий для сохранения окружающей среды будет совокупно потрачено 2,4 триллиона рублей.

"Начиная с этого года все крупнейшие загрязнители окружающей среды приступают к своей экологической модернизации, которая будет включать в себя строительство и реконструкцию очистных сооружений. Никогда еще государство не выделяло столько денег на решение проблем водопользования", - сказал Иванов.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ЗАВЕСТИ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО ПОВЛЕЧЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ

Власти прорабатывают идею строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург через Великий Новгород, сообщил **вице-премьер Максим Акимов**, курирующий в правительстве транспортную инфраструктуру (его цитирует ТАСС). Сам проект он оценил в 1,5 трлн руб., примерно столько же стоит проект ВСМ Москва – Казань.

Куда именно строить ВСМ из Москвы – до Казани или Санкт-Петербурга, – власти не могли решить уже много лет. Промежуточное решение в апреле принял президент – поручил проектировать ВСМ в Санкт-Петербург. В текущий президентский срок начнется строительство как минимум одной ВСМ, говорил помощник президента по экономике Андрей Белоусов.

Строительство ВСМ до Казани стоит 1,6 трлн руб., оценивал заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин. По словам собеседника «Ведомостей», близкого к РЖД, стоимость строительства ВСМ в Санкт-Петербург может обойтись дороже – 1,7 трлн руб.

Акимов в интервью «Ведомостям» оценивал оба проекта в 1,5 трлн руб. Более тщательные расчеты будут готовы к концу лета. Техничко-экономическое обоснование проекта пока не готово, сказал **Акимов**. Проектирование может начаться осенью.

Высокая стоимость ВСМ объясняется сопоставимой протяженностью проектов (почти 800 км), а также необходимостью «зайти» железной дорогой в крупнейшие города – Москву и Санкт-Петербург, объяснил **Акимов**. Самая сложная часть подобных проектов – строительство заходов в города, а не протяженных линейных участков железной дороги, отметил он. Но зайти ВСМ может еще в один крупный город – Великий Новгород. Прорабатывается идея сделать трассировку с заходом в Великий Новгород, «там получается небольшая петля», рассказал **Акимов**.

Оба варианта трассировки ВСМ в Санкт-Петербург – через Великий Новгород и по кратчайшему пути – рассматривались и ранее. Но в 2012 г. обсуждение проекта прекратилось, тогда власти заморозили проект, вспоминает участник проработки проекта несколько лет назад. У проекта была отрицательная NPV (чистая приведенная стоимость), объясняет он. Приоритетной же считалась трассировка по кратчайшему пути – так достигалась бы максимальная экономия времени, рассказывает собеседник «Ведомостей». Представители **Минтранса** и **Акимова** не ответили на вопросы «Ведомостей». Нужно актуализировать технико-экономическое обоснование проекта, сейчас эта работа идет, лаконичен представитель РЖД.

Если ВСМ будет заходить в Великий Новгород, это увеличит протяженность проекта и его стоимость, говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Многие зависит от того, зайдет ВСМ непосредственно в Великий Новгород или пройдет поблизости, считает заместитель гендиректора ИПЕМа Владимир Савчук. Логично делать вокзал за чертой города, указывает он: в Китае даже в города численностью населения 6–8 млн человек ВСМ не всегда заходят, а для комфорта пассажиров вокзал в пригороде связан с центром города многополосной автомобильной дорогой, говорит Савчук. Такой вариант обойдется значительно дешевле, полагает он.

Построив магистраль в Санкт-Петербург, можно восстановить движение электричек и грузовые перевозки, говорит главный научный сотрудник Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Наталья Зубаревич. Но идея поменять направление ВСМ волонтаристская и не очень понятная, считает она. ВСМ не меняет транспортную доступность Нижнего Новгорода, который ездит «Стрижами», а турпоток Великому Новгороду скоростная магистраль не прибавит, заключает Зубаревич.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/25/805042-pravitelstvo-vsm>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6590601>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ ПРОЙТИ ЧЕРЕЗ ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД - АКИМОВ

Железнодорожная высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург может пройти через Великий Новгород.

"Мы прорабатываем такую идею, чтобы иметь возможность услугу сделать, в том числе, и для Новгорода. Там получается небольшая петля, отклонение на запад, на небольшое расстояние. Это интересная идея, и она вроде как может получиться", - заявил журналистам **вице-премьер РФ Максим Акимов** во вторник.

Он отметил, что предварительно стоимость ВСМ оценивается в 1,5 трлн руб. "Она примерно такая же как Москва-Казань. Это не маленький, самый дорогой участок земли, он 800 км - ровно столько, сколько до Казани. Это строительство новых путей, заход в Москву и в Санкт-Петербург. Вы попробуйте железной дорогой зайти в Париж, например, или в Рим: самое тяжелое это заходы в города, а не строительство линейных протяженных участков", - подчеркнул чиновник.

В то же время, по его словам, финансовой модели проекта пока нет. "Мы внутри прикидываем, но ответственно говорить об этом пока не приходится. И цифра, которую я

назвал, - очень предварительная. Потому что нет не только проекта, даже предТЭО пока нет", - отметил **Акимов**, добавив при этом, что ВСМ - "это очень перспективная мысль". Говоря об источниках финансирования, вице-премьер заявил, что идут "переговоры с разными партнерами". "Приходят люди, которые говорят: мы тут готовы, но..., и дальше начинается длинное "но". Госгарантии - это самое маленькое. Прежде всего, это неисполнимое условие по локализации на территории иностранных государств всех ресурсов и технологий, что нас не устраивает в принципе", - заметил чиновник. "Мы точно договорились по локализации производства подвижного состава", - напомнил он. "У нас есть решение и по зарубежному партнеру, и по российской площадке, и договоренности по графику локализации производства. (Мы говорим - ИФ) про немецких партнеров. Думаю, что это, в любом случае, будет какое-то распределенное производство", - добавил **Акимов**.

ТАСС; 2019.06.25; ВЛАСТИ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОЖИДАЮТ ОТ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ РОСТА ИНВЕСТИЦИЙ И ТУРПОТОКА

Власти Новгородской области ожидают роста инвестиций, турпотока и развития туристической сферы региона благодаря появлению высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург. Кроме того, для жителей области появятся новые рабочие места, об этом ТАСС сообщили в пресс-службе регионального правительства во вторник. Высокоскоростная магистраль Москва - Санкт-Петербург, предварительная стоимость которой составляет 1,5 трлн рублей, может зайти в Великий Новгород, сообщил ранее журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов**. Идею он назвал интересной и отметил, что ее выполнение может получиться и прорабатывается.

"Вырастет пассажиропоток через Великий Новгород, что положительно скажется на экономике города и области, развитии туристической сферы", - сообщили в пресс-службе правительства Новгородской области.

Кроме того, в ведомстве добавили, что подобное строительство обеспечит приток инвестиций в регион, в чем Новгородская область заинтересована, появятся новые рабочие места.

"Также важно, чтобы Великий Новгород оказался на прямой железнодорожной линии, соединяющий Москву и Петербург", - добавили в пресс-службе.

В середине апреля стало известно, что президент РФ Владимир Путин поддержал начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. РЖД уже осенью могут приступить к проектированию.

<https://tass.ru/ekonomika/6591943>

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.06.25; ДОРОЖНЫЙ ВОПРОС

В: Белгородская область стала первым российским регионом, где завершили работы в рамках нацпроекта "**Безопасные и качественные дороги**". За год там отремонтировали около 140 километров трасс и улиц. Хорошие показатели и у Самарской области: качественное дорожное покрытие там появилось даже в отдаленных районах, а в некоторых поселках впервые за много лет оборудовали тротуары, пешеходные переходы, а также нанесли разметку.

Репортаж Александры Тонких.

КОРР: Строительный сезон в разгаре, а на дорогах Белгорода вместо техники кураторы - проверяют подрядчика. Контролеров больше, чем рабочих - от властей всех уровней до активистов "Народного фронта".

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Светоотражение - 179. Это говорит о том, что для данной категории дороги все нормативные требования выполнены.

КОРР: Здесь класть асфальт в снег не придется: в сроки уложились. Белгородская область первой из регионов отчиталась о завершении работ по проекту "Безопасные и качественные дороги" на этот год. 139 километров свежего асфальта, который, как уверяют, после первой зимы не растает.

ВЛАДИМИР КУЗНЕЦОВ (ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПОДРЯДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ): Обычные межремонтные сроки - это порядка, там, 5-7 лет. Здесь мы даем гарантию 7 лет,

минимум 7 лет, на верхний слой покрытия. Но мы ожидаем, что оно без каких-то там больших проблем прослужит 10 лет.

КОРР: Власти обещают обойтись без ситуаций, при которых через месяц раскапывают отремонтированную дорогу, чтобы поменять трубы. Комплексный подход - одно из условий нацпроекта.

ЮРИЙ ГАЛДУН (ГЛАВА АДМИНИСТРАЦИИ г. БЕЛГОРОДА): Здесь сегодня на Князя Трубецкого теплосеть вся заменена. На перекрестке, который перед вами, две камеры канализационных водного хозяйства тоже приведены в порядок. То есть сегодня мне ничто не мешает эксплуатировать эту улицу в течение, там, 15 лет без проведения работ по инженерным инфраструктурам.

КОРР: Национальный проект рассчитан до 2024 года. За это время в области должны отремонтировать в пять раз больше трасс. Такие же масштабные работы ведутся в других регионах.

ИННОКЕНТИЙ АЛАФИНОВ (ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ): Деньги выделяются действительно на автомобильные дороги по всей стране. Как я сказал, 83 региона - это далеко не тонкий слой. Я бы хотел отметить, что дополнительно федерация в течение шести лет выделяет полтора триллиона рублей. В этом году это 111 миллиардов.

КОРР: Безопасные дороги - это когда не нужно перебегать региональную трассу, чтобы попасть с одного конца села на другой. Пешеходные переходы и освещение здесь появятся впервые. В Самарской области дороги прокладывают в села вместе с дорожной разметкой и тротуарами - туда, где их никогда не было и где обещанного все 33 года ждут.

АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВ (ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЕР): Мы еще, скажем, в 80-е годы, делая анализ аварийности, в **Минтранс**, в правительство области писали ходатайства о необходимости проведения капитального ремонта дальнего участка дороги - убрать вот эту кривизну. Ну, наконец-то дождались.

КОРР: Основная задача - снизить ДТП и смертность. По этой загруженной трассе, кроме местных жителей, проезжает транзитный транспорт на юг России и в Казахстан. Узкая дорога с глубокой колеей далека от нормативов. К осени увеличится и толщина асфальта, и ширина трассы.

МИХАИЛ ПАНИН (ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПОДРЯДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ): Вот срез старой дорожной одежды. Здесь щебень низкопрочный. И толщина дорожной одежды порядка, местами 5 сантиметров достигал слой асфальтобетона, когда мы здесь фрезеровали.

КОРР: Ручной труд заменила трехмерная система управления строительной техникой. Погрешность при укладке дорожного полотна - не больше сантиметра.

ДЕНИС КУЗНЕЦОВ (ГЕОДЕЗИСТ): Мы загружаем сюда проект с проектными отметками, с проектными уклонами, все. И уже по этим данным смотрим, на какое расстояние, то есть где у нас край дороги, где ось дороги.

КОРР: Современные технологии применяют не только в строительной сфере. Безопасность на дорогах, кроме ремонта, подразумевает ответственное вождение. К 2024 году на дорогах страны появится в два раза больше камер.

Александра Тонких, Сергей Скворцов, Владимир Хазов, Андрей Островерхов. НТВ. Белгородская и Самарская области.

ТАСС; 2019.06.25; ТРАССУ, ВЕДУЩУЮ К НАЦПАРКУ "АЛХАНАЙ" В ЗАБАЙКАЛЬЕ, ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ

Автодорогу в Забайкалье, ведущую к российско-монгольской границе и к популярному у туристов нацпарку "Алханай", отремонтируют в рамках реализации **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Об это сообщили журналистам в пресс-службе министерства территориального развития Забайкальского края.

"В Карымском районе проводится реконструкция участка автодороги с расположенным на ней аварийным мостом, который долгое время был закрыт для проезда. Реконструкция

проводится в рамках реализации **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, - сообщили в пресс-службе.

Стоимость ремонта - около 85 млн рублей. "Сдача в эксплуатацию планируется в 2019 году", - уточнили ТАСС в пресс-службе.

По словам главы краевого Минстроя Алексея Гончарова, ремонт этой дороги очень важен, "так как в летнее время по ней двигается большой поток автомобилей с туристами к национальному парку "Алханай". "Кроме этого, дорога обеспечивает подъезд к одному из крупных многосторонних автомобильных пунктов пропуска на границе России с Монголией, - приводит слова Гончарова пресс-служба. - Работы идут в соответствии с календарным графиком. Есть небольшие проблемы с отводом участка земли на землях лесного фонда, но вопрос решается", - сказал он.

Протяженность автодорог общего пользования в Забайкальском крае превышает 21,6 тыс. км, из них более 7 тыс. - дороги регионального и межмуниципального значения. В 2019 году в регионе в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** планируют привести в порядок около 90 км региональных автодорог. "На большинстве объектов, по которым в этом году заключены контракты в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, [работы] уже ведутся", - добавили в пресс-службе министерства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/591683>

ТАСС; 2019.06.25; ВАЖНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ДЛЯ ТОМСКА, НОВОСИБИРСКА И КРАСНОЯРСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ

Областные власти заключили контракт на сумму 131 млн рублей для ремонта объездной дороги Томска - стратегически важного транспортного узла, который позволяет провозить товары из Новосибирской области в Красноярский край в обход Томска, сообщил во вторник ТАСС заместитель начальника департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области Игорь Назаров.

"Сумма контракта (на ремонт объездной дороги Томска) - 131 млн рублей. Стратегическое значение северного обхода города Томска в том числе в обеспечении транспортной доступности автомобильной дороги Новосибирск - Томск - Мариинск в сторону Красноярского края. То есть весь транспорт, который может идти из Новосибирска в Мариинск или Красноярск, он не в город (Томск) заходит и не движется по центральным улицам, а есть возможность по северному обходу уйти на трассу Томск - Мариинск", - сказал Назаров.

Как сообщила в четверг журналистам пресс-служба областной администрации, ремонт объездной дороги Томска протяженностью 4,3 км проходит в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и завершится в 2019 году. На объекте задействована современная дорожно-строительная техника. Контроль качества выполненных работ заказчик - "Томскавтодор" - проводит с привлечением независимой лаборатории.

"В рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** мы продолжаем ремонтировать самые проблемные и стратегически важные дороги региона. В план нацпроекта в 2019 году вошли 20 дорожных объектов общей протяженностью более 112 км. На их ремонт выделено более 2,5 млрд рублей, в том числе свыше 1,768 млрд рублей - федеральные средства", - приводятся в сообщении слова вице-губернатора Игоря Шатурного.

<https://tass.ru/sibir-news/6588880>

ТАСС; 2019.06.25; ДЕСЯТЬ ПУНКТОВ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ МАШИН ОТКРОЮ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ СОХРАННОСТИ ДОРОГ

Правительство Тульской области планирует в 2019 году установить на дорогах региона десять автоматических пунктов весогабаритного контроля большегрузов. Эта система не требует остановки машин для измерений, поэтому не повлияет на снижение скорости транспортного потока, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе правительства региона.

"Система весогабаритного контроля подразумевает установку десяти автоматических пунктов весогабаритного контроля грузовых транспортных средств, что увеличит срок службы дорожного полотна и повысит безопасность движения. Оборудование современное, оно позволит делать необходимые замеры без остановки машин и даже снижения скорости, при этом проверят через федеральную и региональную базы данных наличие специального разрешения на проезд. То есть участие, например, сотрудников ГИБДД, представителей дорожных служб для этого не требуется", - сказал собеседник агентства.

В составе пунктов контроля также есть камеры фотовидеофиксации госномеров машин, нарушений скоростного режима, случаев выезда на полосу встречного движения. Контрольные пункты планируется установить, в том числе, на дорогах Егорьевск - Коломна - Кашира - Ненашево, Кашира - Серебряные Пруды - Кимовск - Узловая, Тула - Белев и других. "Работы будут выполнены в рамках национального проекта "Безопасные и качественные дороги" до конца 2019 года. Для этого между компаниями "Тулаупрадор" и "Ростелеком" заключен соответствующий контракт", - сказали в пресс-службе, не уточнив общую сумму затрат.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/596091>

ТАСС; 2019.06.25; УДМУРТИЯ ВЫДЕЛИТ ДО 360 МЛН РУБЛЕЙ НА ДИАГНОСТИКУ И ПАСПОРТИЗАЦИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Власти Удмуртии выделяют до 360 млн рублей на проведение работ по диагностике и паспортизации региональных дорог, соответствующую документацию разместили во вторник на портале госзакупок.

Согласно информации, опубликованной на портале, заявки на участие принимаются до 11 июля. Подрядчик до конца ноября 2021 года должен будет поставить на кадастровый учет более 600 участков дорог протяженностью около 4,5 тыс. км, подготовить паспорта для более чем 700 объектов, протяженностью 5,9 тыс. км.

В пресс-службе регионального офиса **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** журналистам пояснили, что проведение работ необходимо для того, чтобы иметь полное представление в том числе о транспортно-эксплуатационном состоянии объектов дорожной инфраструктуры.

"Отсутствие результатов диагностики дорожной сети республики делает невозможным формирование объективных краткосрочных и долгосрочных планов проведения ремонтных работ. В таких условиях освоение денежных средств ведется по принципу - кто больше жалуется, тому и дорога. При этом не учитываются промышленно-экономические потребности региона, а сама дорожная деятельность имеет крайне противоречивый и хаотичный характер. На фоне реализующихся в регионе республиканских программ и **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** эта ситуация просто недопустима", - приводит слова замминистра транспорта и дорожного хозяйства Удмуртии Ирины Шкляр пресс-служба.

Кроме того, по мнению министра, паспортизация дорог позволит в дальнейшем избежать опасных ситуаций, которые возникают на дорогах в том числе из-за растущих рядом деревьев, которые на данный момент дорожные службы не имеют права вырубать. "Так, например, на некоторых загородных трассах в полосе отвода растут деревья, которые ограничивают видимость и создают ненужный водосбор вблизи земляного полотна. Но вырубать их мы не имеем права, так как земля в полосе отвода за нами не закреплена", - цитирует пресс-служба замминистра.

В региональном офисе нацпроекта уточнили, что диагностика будет осуществляться не только визуальным способом: во время работ будут применять специальное оборудование, также проведут видеосъемку трасс несколькими камерами.

О нацпроекте

Как сообщалось ранее, власти Удмуртии планируют направить более 11 млрд рублей на ремонт и строительство дорог по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в 2019-2024 гг. В основном ремонт будет идти на дорогах Ижевской агломерации, куда входит Ижевск и его пригородная зона, а также на

территории Сарапульского, Воткинского и Завьяловского районов. В 2019 году за счет средств нацпроекта будет отремонтировано более 130 км дорог республики.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/596523>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2019.06.25; НАДЗОРНЫЕ ОРГАНЫ БУДУТ РАССМАТРИВАТЬ ДЕЛА О НАРУШЕНИЯХ ПРАВ ИНВАЛИДОВ

Дела о нарушениях прав инвалидов на доступность жилых домов, социальной инфраструктуры и услуг будут рассматривать в пяти различных ведомствах - **Ространснадзоре**, Роскомнадзоре, Ростехнадзоре, Росздравнадзоре, Рособрнадзоре. Такой правительственный законопроект приняли во втором чтении на заседании Госдумы 25 июня.

Поправки вносят в Кодекс об административных правонарушениях.

Сегодня в КоАП функции по привлечению к административной ответственности за уклонение от обязанностей сделать инфраструктуру и услуги доступными для инвалидов возлагаются на органы социальной защиты. Но они не могут выполнять такие полномочия во многих сферах, например в сферах транспорта, связи, культуры, ЖКХ, здравоохранения, говорится в пояснениях к документу.

Поэтому в законопроекте прописывают, что дела о правонарушениях, связанные с уклонением от исполнения требований по обеспечению условий для доступа инвалидов к объектам и услугам, и составление таких протоколов возложат на компетентные органы в каждой сфере.

Ространснадзор будет осуществлять контроль требований по обеспечению доступа инвалидов к услугам по перевозке; Роскомнадзор - к объектам и услугам связи; Ростехнадзор - по обеспечению доступности зданий для групп населения с ограниченными возможностями передвижения при проектировании и строительстве жилых зданий, объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктур. Росздравнадзор проконтролирует обеспечение доступности для инвалидов в зданиях больниц, поликлиник и аптек и предоставляемых ими услуг; Рособрнадзор - доступность образовательных организаций и их услуг.

Аналогичные обязанности будут у региональных надзорных органов в сфере жилищного и строительного надзора и социального обслуживания.

В окончательном, третьем чтении законопроект планируют рассмотреть 27 июня.

<https://www.pnp.ru/social/nadzornye-organy-budut-rassmatrivat-dela-o-narusheniyakh-prav-invalidov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ НА 2019 ГОД

Госдума РФ приняла во втором чтении поправки в бюджет 2019 года. По сравнению с первым чтением на 2 млрд рублей увеличено финансирование Фонда дольщиков, на 3 млрд рублей вырос объем субсидий производителям сельхозтехники, перераспределены средства в рамках поддержки автомобильной отрасли РФ.

Согласно принятому документу, доходы бюджета в 2019 году составят 20 трлн 175 млрд рублей, что на 205,6 млрд рублей больше заложенного в закон о бюджете. В том числе прогнозируемый объем дополнительных нефтегазовых доходов в 2019 году составит 3 трлн 177 млрд рублей против действующего показателя в размере 3 трлн 369 млрд рублей. Расходы составят 18 трлн 294 млрд рублей, что на 256,5 млрд рублей больше запланированного объема.

Профицит федерального бюджета заложен на уровне 1 трлн 881 млрд рублей против действующего профицита в объеме 1 трлн 932 млрд рублей.

Траектория цены на нефть в 2019 году сохранена без изменений на уровне \$63,4 за баррель. Прогноз по курсу рубля по итогам года пересмотрен в сторону ослабления - до 65,1 руб./\$1 с 63,9 руб./\$1. Фонд национального благосостояния (ФНБ) на конец 2019 года увеличится за счет нефтегазовых доходов, сложившихся по итогам 2018 года, и курсовой разницы, и составит 8 трлн 404,6 млрд рублей. Прогноз по инфляции (4,3%) не менялся.

По сравнению с первым чтением ко второму были добавлены и одобрены поправки, которые увеличивают на 2 млрд рублей объем субсидий для Фонда защиты прав дольщиков. Средства планируется направить на поручительства по кредитным договорам на строительство объектов недвижимости или предоставление кредитов в целях рефинансирования застройщиков. В рамках первого чтения фонду было выделено 16 млрд рублей для достройки проблемных объектов. В итоге дополнительное финансирование фонда в 2019 году составит 18 млрд рублей.

Кроме того, Госдума поддержала перераспределение средств на поддержку автопрома и авиапрома. Согласно принятому в первом чтении законопроекту, российскому автопрому предлагалось дополнительно выделить более 12 млрд рублей. Так, на компенсацию части затрат на содержание рабочих мест российским автопроизводителям предлагалось направить 11,019 млрд рублей (к общему объему на год в размере 51,5 млрд рублей в 2019 году). На компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по колесным транспортным средствам, соответствующим нормам "Евро-4", "Евро-5", выделяется 1,079 млрд рублей. Ко второму чтению правительство предложило снять со статьи по содержанию рабочих мест в автопроме 11,019 млрд рублей и перенаправить их полностью на субсидии на гарантийную поддержку. Таким образом, итоговая цифра дополнительной поддержки автопрому не изменилась.

В рамках поддержки приобретения российскими авиакомпаниями на условиях лизинга 100 самолетов "Сухой Суперджет 100" (SSJ-100) предлагается дополнительно выделить в 2019 году 200 млн рублей. "Это поддержка, уплата части лизингового платежа", - уточнила ранее первый замминистра финансов Татьяна Нестеренко. Общая сумма субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских банках на закупку самолетов для российских авиакомпаний (а также по кредитам, полученным на приобретение тренажеров для российских воздушных судов) в 2019 году была запланирована в размере 5,8 млрд рублей, в 2020 году - 7 млрд рублей, в 2021 году - 9,4 млрд рублей. Также, по словам Нестеренко, 100 млн рублей будет дополнительно выделено для лизинговой поддержки закупки 104 вертолетов для услуг санитарной авиации в субъектах РФ.

Для ускоренного введения в эксплуатацию мобильного досмотрового комплекса в рамках строительства Крымского моста в 2019 году дополнительно выделят 554 млн рублей. Общая сумма не увеличивается, идет перераспределение между годами.

На предоставление субсидий производителям сельхозтехники будет дополнительно направлено 3 млрд рублей, на дотации (гранты) регионам за достижение социально-экономических показателей - 30 млрд рублей, межбюджетные трансферты на реализацию отдельных полномочий в области лекарственного обеспечения - 2 млрд рублей (закупка инсулиновых помп).

ГУДОК; 2019.06.26; БОЙЦЫ СТУДОТЯДОВ ТРУДЯТСЯ НА ВАЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТАХ

Движение студенческих отрядов – одна из форм развития профессиональных компетенций будущих работников транспорта. Создание профилированных отрядов в отраслевых вузах позволяет студентам приобрести и закрепить профессиональные навыки, увидеть изнутри производственные процессы и отношения в коллективах, где им предстоит трудиться по окончании университета.

В настоящее время студенческие отряды – это одна из наиболее действенных форм развития и поддержания студенческого самоуправления и трудового воспитания молодежи.

Сегодня во всех образовательных организациях, подведомственных Минтрансу и его федеральным агентствам, сформированы студенческие отряды. В вузах действуют строительные, поисковые, педагогические отряды и отряды проводников общей численностью около 30 тыс. человек. Самые многочисленные – отряды проводников, которые насчитывают порядка 22 тыс. бойцов.

Деятельность студенческих отрядов в образовательных учреждениях транспортной отрасли основывается на Стратегии развития движения студенческих отрядов в

Российской Федерации на период до 2020 года. Основная цель – привлечение обучающихся к реализации проектов государственной важности, чтобы показать их значимость для отрасли как будущих специалистов.

Руководство транспортной отрасли, понимая важность бойцов студенческих отрядов как отраслевого кадрового потенциала, доверяет им работу на важнейших государственных объектах. Так, первые студенческие отряды, приступившие к работе на строительстве олимпийских объектов в Сочи и транспортного перехода через Керченский пролив, были из транспортных университетов.

Участники студенческих отрядов транспортной отрасли внесли весомый вклад и в транспортное обеспечение чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в России, работая в качестве координаторов гостей чемпионата на объектах транспорта. Также наши студенты были задействованы в строительстве космодромов «Плесецк» и «Восточный».

Во время летнего трудового семестра студенты отраслевых вузов являются завсегдатаями транспортных предприятий. Например, бойцы ежегодно принимают участие в строительстве отдельных участков железных и автомобильных дорог. Отраслевые вузы реализуют комплекс мер по организации обучения участников студенческих отрядов дополнительным профессиям (монтер железнодорожного пути, проводник пассажирского вагона, помощник машиниста, вожатый, проводник высокоскоростного поезда). Студотрядовские лидеры направляются в окружные и региональные школы Молодёжной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды» для развития личностных компетенций.

Ежегодно бойцы студенческих отрядов могут работать на производственных объектах до трёх месяцев, приобщаясь тем самым к корпоративной культуре транспортной отрасли. Немаловажный момент – основываясь на рекомендациях Департамента государственной политики в сфере высшего образования и молодёжной политики Министерства науки и высшего образования России, руководство вузов транспортной отрасли засчитывает студентам работу в студенческих отрядах в качестве производственной практики.

Отраслевые организации, с которыми, в основном, сотрудничают вузы транспорта, заинтересованы в рабочей силе с базовыми теоретическими знаниями по специальности. А профилированные студенческие отряды могут обеспечить рост профессиональной квалификации молодого специалиста ещё на студенческой скамье.

Студотрядовское движение позволяет бойцам закалить характер, раскрыть свои лидерские качества, получить профессиональные навыки, научиться работать в коллективе, приобрести верных друзей, узнать свою страну, а порой и найти свою любовь.

Константин Пашков, директор Административного департамента Министерства транспорта РФ

https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1468149&sphrase_id=66784

ГУДОК; 2019.06.26; ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ

Студенческие отряды - это не только эффективный способ прохождения производственной практики, но и хорошая форма социальной поддержки молодых людей. Вступая в отряд, студент получает возможность расширить свои профессиональные компетенции по основной специальности, получить дополнительную рабочую профессию и ощутить специфику работы предприятий транспортной отрасли.

Сотрудники, преподаватели и студенты Российского университета транспорта (МИИТ) стояли у истоков создания студенческих строительных отрядов. Первый отряд университета был организован в 1931 году для оказания помощи Мосгорсовету (высший орган государственной власти в Москве с 1917 по 1993 год) по благоустройству столицы.

Наши студенты-строители первыми в 1972 году приступили к строительству Байкало-Амурской магистрали, еще за два года до объявления БАМа всесоюзной студенческой стройкой. Ребята принимали участие и в строительстве Московского метрополитена, Останкинской телебашни, объектов летних Олимпийских игр 1980 года. Без наших студентов не обошлось и строительство объектов зимних Олимпийских игр, которые прошли в 2014 году в Сочи. А в прошлом году бойцы студенческих отрядов были привлечены к работе на чемпионате мира по футболу FIFA - 2018, где они занимались

координацией пассажиропотоков на транспортных объектах, оказывали помощь болельщикам на стадионах, обеспечивали безопасность на столичных объектах транспорта совместно с транспортной полицией.

В настоящее время численность объединенного студенческого отряда университета составляет около 600 человек, в Российском университете транспорта сформировано 16 разнопрофильных отрядов.

Этим летом основная часть наших студентов работает на объектах железнодорожного транспорта и транспортного строительства. Они трудятся проводниками пассажирских вагонов, в том числе и на высокоскоростных поездах "Ласточка" и "Сапсан", операторами бортового сервиса на "Сапсанах", воспитателями и вожатыми в детских оздоровительных лагерях ОАО "Российские железные дороги", стюардами на столичном стадионе "Спартак", монтерами пути, электромонтерами и связистами в Московском метрополитене, в отряде по обеспечению пожарной безопасности университета.

Продолжит свою работу знаковый исторический отряд волонтеров-строителей на объектах Иосифо-Волоцкого монастыря.

Передовой студенческий отряд университета снова отправится на строительство подходов к Крымскому мосту со стороны полуострова Крым. К слову, в прошлом году бойцы стройотряда "Москвич" РУТ (МИИТ) принимали участие в сборке пролетов железнодорожного моста, а также обеспечивали чистоту и занимались благоустройством строительных площадок.

В вузе есть отряд проводников "Юность" и отряды по ремонту подвижного состава и протяжке новых систем коммуникации в Московском метрополитене. Как правило, их бойцы трудятся не только летом, но при необходимости и в течение всего года.

Развитие движения студотрядов совместно с организациями-партнерами, которые принимают на работу членов молодежных студенческих отрядов, позволяет сформировать отраслевой кадровый резерв из выпускников вуза, имеющих реальный опыт работы в отрасли и понимающих начальные производственные аспекты.

Александр Климов, ректор Российского университета транспорта (МИИТ)

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1468150>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.26; ЗА ГРЯЗНЫЕ НОМЕРА ОСТАВЯТ БЕЗ ПРАВ; ВЕРХОВНЫЙ СУД РАЗЪЯСНИЛ, КАК НАКАЗЫВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД

Пленум Верховного суда принял постановление, разъясняющее нижестоящим судам, как наказывать водителей при нарушениях правил дорожного движения. За установку нештатных газоразрядных (ксеноновых) ламп лишать прав больше не будут, максимально возможное наказание — 500-рублевый штраф. А вот за умышленное загрязнение номера грязью или снегом, наоборот, можно будет остаться без удостоверения. В случае аварии по вине водителя, который двигался по обочине, у последнего не будет возможности защититься в суде.

Пленум Верховного суда своим постановлением разъяснил нижестоящим судам нюансы применения 12-й главы КоАП, в которой прописаны санкции за нарушения ПДД. Суды начнут применять документ с момента публикации. Предыдущее постановление от 24 октября 2006 года будет частично отменено. Актуализация документа понадобилась в связи с большой долей отмененных решений судов (более 30% по делам в области дорожного движения).

Разъяснения, в частности, даны по применению ст. 12.2 КоАП (наказания за нечитаемые номера). Если водитель намеренно закрыл госзнак листом бумаги, картоном, листвой, грязью, снегом, то суд может назначить штраф до 5 тыс. руб. или даже лишить прав. Для этого инспектор должен доказать суду умышленность действий автомобилиста (например, на фото видно, что вся машина чистая, а госзнак грязный). Если номер покрылся грязью или снегом при движении по трассе (умышленность действий водителя не доказана), то применять можно только 500-рублевый штраф.

Если водитель механически удалил символы на номере, подчистил или подкрасил буквы, то суды должны расценивать это как управление авто с подложными номерами. За это можно лишиться прав на срок до года.

Также разъяснены ситуации с установкой на автомобиль нештатных газоразрядных (ксенонных) ламп: они пользуются большой популярностью у автомобилистов, так как светят гораздо ярче обычных галогеновых и потребляют меньше электроэнергии. При этом установка ксенона в непредназначенные для этого фары приводит к ослеплению встречного потока (источник света в газоразрядных лампах расположен иначе, лучи отражаются неправильно). ГИБДД за подобный «тюнинг» раньше оформляла материалы по ч. 3 ст. 12.5 КоАП, суды лишали водителей прав. Активная борьба с такими нарушителями началась в 2009 году в Татарстане, после чего практика распространилась на всю страну. Теперь, согласно разъяснениям Верховного суда, за подобное нарушение будет применяться штраф в 500 руб. (ч. 1 ст. 12.5 КоАП).

«С точки зрения наведения порядка с фарами данное решение ухудшит ситуацию,— пояснил “Ъ” эксперт по световым приборам в автомобилях Григорий Шухман.— Но для соответствия правоприменения закону такое постановление приветствуется, поскольку теперь при принятии решений уменьшается человеческий фактор. У инспектора раньше была возможность произвольно решать, по какой части ст. 12.5 КоАП наказывать водителя за проблемы со световыми приборами, включая нештатный ксенон и якобы “неправильный” цвет. Теперь такой возможности не будет».

Чего ждать водителям в 2019 году

Еще одна тема, описанная в постановлении пленума,— выезд на обочину в нарушение ПДД. В судебной практике известны случаи, когда водители, двигаясь по обочине, врезались в машины, поворачивающие направо из основного ряда. «Обочечник» впоследствии пытался доказать (в том числе в судах), что он ехал прямо, не меняя траекторию движения, и ему должны были уступить дорогу. В постановлении пленума разъясняется, что такого права у нарушителя нет,— уступать ему никто не должен был, поскольку машина двигалась там, где запрещено правилами.

Уступать дорогу также не нужно, если машина движется во встречном направлении по улице с односторонним движением, выезжает на перекресток под красный свет.

Уточнены нюансы применения ст. 12.24 КоАП, в которой прописано наказание для водителей, которые спровоцировали аварию с пострадавшими (за это можно получить штраф в 2,5 тыс. руб. или лишение прав). Сам водитель не может являться одновременно и лицом, в отношении которого ведется производство, и потерпевшим, следует из разъяснений ВС. Иными словами, если автомобилист по своей вине врезался в дерево и повредил себе руку при ударе, при этом других пострадавших не было, то материалы по ст. 12.24 передаваться в суд не должны.

Разъяснены ситуации, связанные с освидетельствованием на состояние опьянения.

В частности, если водитель «предпринимает усилия, препятствующие» проверке, и это зафиксировано в протоколе, то это может быть расценено судом как отказ от обязательной процедуры (чревато лишением прав).

Суд также может проверить сведения о подготовке врача либо фельдшера, а также лицензию на осуществление медицинской лицензии (должна быть у медпункта или больницы, где проверяют водителей). Юрист, эксперт по безопасности дорожного движения Катерина Соловьева назвала этот пункт постановления «важной новеллой». «Фактически закрепляется обязанность суда запрашивать данные о враче и организации, если водитель (или его защитник) подают соответствующее ходатайство,— пояснила она “Ъ”.— Ранее суды такие ходатайства часто отклоняли».

Внесен еще ряд технических, но при этом важных уточнений. Если машина буксируется на тросе, то находящийся за рулем гражданин также является водителем и должен выполнять все обязанности, за исключением случаев, когда сцепка жесткая. Если у водителя истек срок лишения прав, при этом он не выполнил требования для возврата удостоверения (не прошел тест на знание ПДД, не оплатил все штрафы, не представил медсправку об отсутствии противопоказаний к вождению), то попытка сесть за руль будет расценена по ч. 1 ст. 12.7 КоАП (штраф до 15 тыс. руб.). Дополнительно объяснено, как принимать решения в отношении водителей, оставивших место ДТП (ч. 2 ст. 12.27 КоАП):

суды должны устанавливать вину водителя, умысел действий, учитывая характер наезда, размер и локализацию повреждений. Эксперты, напомним, давно говорят о проблеме, когда водители случайно царапают чужое авто (не зная об этом) на парковках у ТЦ, уезжают домой, и несут за это полную ответственность (минимальная санкция — год лишения прав). Пояснение ВС должно частично решить эту проблему.

Довольно много вопросов остаются неразъясненными, отмечает юрист Общества защиты прав автомобилистов Равиль Ахметжанов. «Всякие надстройки местечковых властей в виде КоАП Москвы, к примеру, не исследовались», — говорит он. Напомним, что в Москве для борьбы со стоянкой на газоне и зеленых насаждениях МАДИ используется штраф в 5 тыс. руб., прописанный в ст. 8.25 столичного КоАП, ее применение вызывает дискуссии. Из постановления пленума следует, что в случае, если владелец ТС поменял место жительства, он должен внести изменения в регистрационные данные — до переоформления документов управлять автомобилем запрещено под угрозой наказания (штраф 500 руб.), отмечает господин Ахметжанов. «Появление разъяснений Верховного суда является, по сути, оценкой деятельности законодателя, который дал закон, нуждающийся в толковании, — говорит он. — На этом фоне ВС лучше бы внес свои возражения против КоАП в непонятной части».

<https://www.kommersant.ru/doc/4011819>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6588619>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.26; РЕГИСТРАЦИЮ МАШИН РАСПИШУТ ПО ЧАСАМ; МВД РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ НОВОГО РЕГЛАМЕНТА ПО ПОСТАНОВКЕ АВТОМОБИЛЕЙ НА УЧЕТ

МВД разработало проект регламента по регистрации транспортных средств в подразделениях ГИБДД. Документ необходим для исполнения на практике нового закона о регистрации автомобилей, который вступит в силу в августе этого года. В регламенте описываются, в частности, процедуры взаимодействия подразделений и автосалонов: последние получают право самостоятельно ставить на учет машины клиентов и печатать номера. Документ закрепляет максимальную продолжительность процедуры регистрации автомобиля — она должна занимать не более одного часа.

МВД опубликовало на regulation.gov.ru проект нового административного регламента по регистрации транспортных средств в ГИБДД. Документ придет на смену приказам МВД №605, №399, которые будут впоследствии отменены. Новый регламент носит технический характер: документ необходим для исполнения закона «О государственной регистрации транспортных средств», который вступает в силу с 4 августа, и связанных с ним нормативных актов (постановления правительства, приказы МВД и т. д.). “Ъ” неоднократно рассказывал об этом законе: с вступлением его в силу водителей ждет масштабная реформа в области регистрации транспортных средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4012216>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН МАРКЕЛОВ; 2019.06.25; ФАС НЕ УВИДЕЛА ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ РОСТА ЦЕН НА АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не видит на данный момент предпосылок для роста стоимости автомобильного топлива из-за окончания с 1 июля срока действия соглашения между правительством и нефтяными компаниями по контролю за ценами. Об этом заявил журналистам замглавы ФАС Анатолий Голомолзин.

По его словам, сейчас созданы все необходимые механизмы для стабильных цен на топливо. "Ресурсная обеспеченность существует, резервы созданы по бензину на уровне прошлого года, по дизелю - больше, чем в прошлом году. Зимнего топлива качественного стало выпускаться больше - во время модернизации НПЗ это произошло, раньше у нас возникали проблемы с недостаточностью именно зимнего дизеля", - рассказал Голомолзин (цитата по ТАСС).

Ранее газета "Ведомости" сообщила, что правительство не станет продлевать соглашение с нефтяниками по контролю за ценами на бензин на розничном и мелкооптовом рынках. По мнению собеседников издания, такое решение не приведет к подорожанию топлива. Стороны договорились о контроле за ценами в прошлом году на фоне резкого роста стоимости топлива на заправках. Соглашение, действующее до 1 июля, позволило тогда остановить этот рост.

<https://rg.ru/2019/06/25/fas-ne-uidela-predposylok-dlia-rosta-cen-na-avtomobilnoe-toplivo.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН МАРКЕЛОВ; 2019.06.25; МИНФИН И МИНЭНЕРГО СОГЛАСОВАЛИ ТОПЛИВНЫЕ ЛЬГОТЫ НА 2020 ГОД

Минфин и Минэнерго согласовали источники компенсации нефтяникам по демпфирующему механизму на 2020 год за поставку топлива на внутренний рынок. Поправки об этом будут внесены в правительство в среду, 26 июня, заявил глава департамента налоговой и таможенной политики Минфина Алексей Сазонов.

"Да, поправки мы завтра внесем, и все будет известно. Пока только в правительство. В Госдуму тоже должны быстро внести", - сообщил он (цитата по ТАСС). По его словам, изменения в демпфирующем механизме позволят сдержать стоимость топлива на внутреннем рынке.

Демпфирующий механизм работает с 1 января 2019 года, это часть налогового маневра в отрасли. По нему нефтекомпаниям должна была быть компенсирована часть разницы (60 процентов) между высокими экспортными ценами на топливо и условной внутренней ценой на него. Однако по итогам первого квартала демпфер сработал не в пользу нефтяников, после чего компании настояли на снижении цен в его формуле (с 56 тысячи до 51 тысячи рублей за тонну бензина и с 50 тысяч до 46 тысяч рублей за тонну дизельного топлива). Планируется, что с 2020 года параметры компенсации снова изменятся, однако до последнего времени Минфин и Минэнерго не могли договориться об окончательной конструкции демпфера.

Также в конце 2018 года правительство договорилось с нефтяниками о контроле за ценами на бензин на розничном и мелкооптовом рынках. Это соглашение действует до 1 июля 2019 года.

<https://rg.ru/2019/06/25/minfin-i-minenergo-soglasovali-toplivnye-lgoty-na-2020-god.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПЛАТА ЗА ПЛОМБЫ ПРИ ТРАНЗИТЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РФ НЕ БУДЕТ ВЗИМАТЬСЯ ПЕРВЫЕ ПОЛГОДА

Плата за наложение, снятие и постановку на контроль пломб при транзитных перевозках грузов через РФ, а также штрафы не будут взиматься первые шесть месяцев - для адаптации грузоперевозчиков.

"С 1 июля российские и международные перевозчики смогут осуществлять транзит "санкционных" грузов через Россию при условии использования электронных навигационных пломб. Такой режим установлен указом президента РФ от 24 июня. Мониторинг будет осуществляться с помощью системы отслеживания перевозок. Она обеспечит сбор, обработку, хранение и передачу контрольно-надзорным органам данных о местоположении и сохранности грузов", - напоминает министерство транспорта РФ.

Внедрение системы позволит использовать транзитно-логистический потенциал страны, увеличить транзит на 82 тыс. международных перевозок в год, повысить его прозрачность, считает **Минтранс**.

"Развертывание системы отслеживания - масштабный национальный проект, который разрабатывается при участии Федеральной таможенной службы РФ, **Ространснадзора**, Минфина, Минэкономразвития, Минсельхоза, ОАО "Российские железные дороги", - напомнил **заместитель министра транспорта Алексей Семенов**, слова которого приводятся в сообщении.

Он добавил, что ключевые задачи, которые призвана решить система, - увеличение скорости доставки, упрощение административных процедур, получение достоверной

информации о нахождении и сохранности грузов всеми участниками перевозок и внедрение на базе сервиса электронного документооборота.

В течение двух месяцев проводятся предварительные испытания системы на 30-ти автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска через границу России. В них добровольно принимают участие российские и зарубежные грузоперевозчики и логистические операторы - ООО "Адженс", ЗАО "Рустранс-Спедишн", ООО "РустаЛогистик", "Деловые линии", "Совтрансавто", отмечает ведомство.

Минувшей осенью система электронных навигационных пломб была протестирована ФТС на территории стран ЕАЭС между Россией и Казахстаном. "Мы принимали участие в эксперименте в 2018 г., высказали свое мнение, дали комментарии. Сейчас вновь участвуем в испытаниях, смотрим, как работает система и пломба. В целом система нам понятна, готовы подключаться к ней", - заявил директор "Адженса" Дмитрий Суханов, слова которого также приводятся в сообщении.

"Система вызывает большой интерес у нас и наших клиентов. Если пломба обеспечит сохранность груза, позволит получать достоверную информацию о его местонахождении, будут сокращены простои и на ее базе будет реализован электронный документооборот, то это будет эффективно для бизнеса. Ждем, когда система заработает в полном объеме", - отметил глава "Рустранс-Спедишн" Кондратий Гайкевич.

По информации **Минтранса**, на рассмотрении правительства РФ находится проект постановления, которое утвердит правила перевозки "санкционных" грузов, пункты пропуска через границу России, а также размер обеспечительного платежа за пломбу. На первом этапе система будет работать для контроля только "санкционных" грузов. В дальнейшем она может быть масштабирована, применяться для транзита других товаров, перевозимых через территорию РФ, сообщило ведомство. При министерстве транспорта создана рабочая группа, где прорабатывается данный проект с грузоперевозчиками и логистическими компаниями.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6588815>

<https://rns.online/transport/Mintrans-razyasnil-usloviya-provoza-sanktsionki-cherez-Rossiyu-2019-06-25/>

<https://ria.ru/20190625/1555887594.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.25; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА КРИТИЧЕСКИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ НАРУШЕНИЙ ПДД

В Госдуме предложили установить для пользователей каршеринга критический показатель нарушений ПДД на арендованных автомобилях для последующего отключения от системы проката. С соответствующей идеей выступил член комитета нижней палаты парламента по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР). Об этом он сообщил Агентству городских новостей «Москва».

«Вопрос стоит в том, как правильно выявлять на этих людей, которые являются потенциальными убийцами на дорогах. Может быть, делать анализ дорожно-транспортных происшествий, ведь владельцы каршеринга четко видят, сколько нарушений и дорожно-транспортных происшествий во время движения допускает тот или иной автолюбитель, который пользуется машинами каршеринга. Может быть, если наступает критическая масса правонарушений, которые видит владелец каршеринга по отношению к этому автолюбителю, например, совершает он в месяц десяток этих нарушений скоростного режима или еще какие-то нарушения, и штрафы приходят, стоит ограничивать возможность использования автомобилей каршеринга вот этому автолюбителю, отключать его от системы. Может, подумать над этим как о профилактической мере», - сказал А.Старовойтов.

По его мнению, компании-операторы каршеринга должны быть сами заинтересованы в том, чтобы их автомобилями не управляли водители, систематически нарушающие ПДД, так как они могут спровоцировать ДТП и повредить арендованный транспорт.

«Понимаю, что там все (автомобили - прим. Агентства «Москва») застраховано, но тем не менее. Работающая машина приносит деньги. Ремонтирующаяся - деньги не приносит. Поэтому надо встретиться с владельцами каршеринга, спросить их, что видит их система, что сможет администрировать эта система. Логичным алгоритмом может быть ограничение возможности управления транспортным средством - автомобиля каршеринга - тем, у кого есть такая критическая масса этих штрафов», - добавил депутат.

Ранее СМИ сообщили, что в МВД России подсчитали количество ДТП с участием каршеринговых автомобилей с начала 2019 г.: зарегистрировано 132, в которых погибло четыре человека и 169 получили ранения. Девять ДТП с участием арендованных автомобилей произошли с водителями в состоянии опьянения.

Также «Известия» сообщали, что начальник управления надзорной деятельности ГИБДД МВД РФ Роман Мишуков предложил запретить пользоваться каршерингом водителям, которые регулярно нарушают правила дорожного движения и хотя бы раз были лишены прав.

<https://www.mskagency.ru/materials/2902225>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ХОЖАТЕЛЕВА; 2019.06.26; "НАЛОГ НА ФУРЫ" ПОВЫСИЛИ. ЖДАТЬ ЛИ РОСТА ЦЕН?

Ставка "Платона" увеличится с 1 июля на 14 копеек за километр.

С 1 июля 2019 года повышаются расценки оплаты проезда грузовиков массой более 12 тонн по федеральным трассам (система "Платон"). Тариф вырастет с 1,9 до 2,04 рубля за километр.

Расценки "Платона" не меняли 3 года. Но теперь за 2,5 года грузоперевозчиков ждут еще две волны роста тарифов. С 1 февраля 2020 года ставка составит 2,2 за километр, а с 1 февраля 2021 года - 2,35, сообщил министр транспорта **Евгений Дитрих**.

Повышение тарифов "Платона" касается не только дальнобойщиков и транспортных компаний, но и косвенно всех покупателей, потому что большая доля товаров повседневного спроса и продуктов перевозится именно фурами.

Ждать ли роста цен в магазинах? Этот вопрос "Комсомолка" задала экспертам.

По словам главы Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Бориса Рыбака, расходы перевозчиков увеличатся на сотые доли процента, поскольку все траты на "Платон" укладываются в 4% их издержек.

- На нас с вами это никак не скажется, - уверен Рыбак. - После введения исходного тарифа 1,5 рубля проводили много исследований. Его повышение никак не сказывается на стоимости конечной продукции. "Платон" пытались представить катастрофой, но ее не произошло. Если цены повысятся, то виноват будет точно не "Платон".

Однако, по прогнозу Давида Шамаева, директора по маркетингу логистической компании Рону-Express, перевозчикам все-таки придется увеличивать расценки на свои услуги.

- Кажется, что 14 копеек - это очень маленькая сумма. Но если умножить на километраж всех грузоперевозок по трассам, это достаточно много. Пока мы не прогнозируем серьезного повышения затрат - 3%, максимум 5%. Но рост тарифов "Платона" может заставить клиентов переориентироваться на железную дорогу, где ниже себестоимость.

Напомним, систему сбора платы с большегрузных автомобилей ввели в ноябре 2015 года. Сегодня в системе "Платон" зарегистрировано 1,2 млн грузовиков. За 4,5 года работы собрали 77 млрд рублей. Деньги пошли на ремонт 2700 км дорог, восстановление и постройку более 30 мостов в 40 регионах страны. За счет средств "Платона" продолжается реконструкция трассы Р243 от Костромы до Перми.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.06.25; ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА СВХ ОТ ЯРОСЛАВСКОГО ДО ДМИТРОВСКОГО ШОССЕ ОПРЕДЕЛЯТ В ИЮЛЕ

Подрядную организацию для строительства объектов улично-дорожной сети на участке Северо-Восточной хорды от Ярославского шоссе до Дмитровского шоссе планируют выбрать в июле. Об этом сообщили в пресс-службе департамента строительства.

«Подведомственным департаменту строительства Москвы ГКУ «Управление дорожно-мостового строительства» объявлен конкурс с ограниченным участием в электронной форме на выполнение подрядных работ по строительству участка СВХ от Ярославского до Дмитровского шоссе. Начальная (максимальная) цена контракта 52,221 млрд руб. Работы предстоит выполнить в течение трех лет. Подведение итогов запланировано на 22 июля», - говорится в сообщении.

Отмечается, что проектом строительства предусмотрено строительство дорог общей протяженностью 17,9 км. Среди них числятся: три эстакады основного хода; две эстакады съезда суммарной протяженностью 5,316 км; реконструкция моста через реку Язузу протяженностью 31,39 м; строительство трех мостов через реку Лихоборку суммарной протяженностью 148,3 м.

«Также предстоит реконструкция подземного пешеходного перехода вблизи станции метро «Ботанический сад». Будет реконструировано два выхода, построен дополнительный лестничный сход, пандусный сход и лифт для маломобильных граждан», - поясняется в сообщении.

В пресс-службе добавили, что планируется строительство пешеходного тоннеля в районе д. 16, стр. 33 в Сигнальном проезде.

«Строительство участка Северо-Восточной хорды от Ярославского шоссе до Дмитровского шоссе завершится в 2022 г. В настоящее время проводятся конкурсные процедуры для определения подрядной организации на строительство объектов улично-дорожной сети», - приводят в пресс-службе слова руководителя департамента строительства Андрея Бочкарева.

<https://www.mskagency.ru/materials/2902137>

ТАСС; 2019.06.25; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ 320 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НА ЧЕГДОМЫН

Средства в размере 320 млн рублей выделены Хабаровскому краю на строительство участка дороги Комсомольск-на-Амуре - Березовый - Амгунь - Могды - Чегдомын. Об этом сообщается на сайте правительства региона во вторник.

"Для обеспечения круглогодичного транспортного сообщения надо достроить 55 км дороги, поставить два моста. На эти цели региону выделили 320 млн рублей из федерального бюджета. В будущем году размеры финансирования будут значительно увеличены, что позволит ускорить темпы возведения транспортной артерии", - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожного хозяйства края Валерия Немытова.

Трасса Комсомольск-на-Амуре - Березовый - Амгунь - Могды - Чегдомын является важной составляющей опорной сети дорог региона, она строилась в рамках федеральной программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года". После окончания действия программы из-за отсутствия финансирования проект был остановлен. Всего для продолжения строительства дороги до Чегдомына требуется 15,5 млрд рублей. Отмечается, что это будет способствовать реализации инициативы правительства РФ по комплексному развитию монопоселений, в число которых входит Чегдомын.

В будущем трасса должна связать 17 населенных пунктов вдоль Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, объединить Верхнебуреинский, Солнечный район и район имени Полины Осипенко в общую сеть автодорог Дальнего Востока.

"Проектно-сметная документация уже готова. В июле дорожные бригады выйдут на объект [на участок трассы]. У нас достигнуты договоренности с федеральным центром. При условии финансирования проекта в полном объеме мы сможем сдать трассу в эксплуатацию за три года", - цитирует пресс-служба слова губернатора Хабаровского края Сергея Фургала.

<https://tass.ru/ekonomika/6587648>

ТАСС; 2019.06.25; В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 13 КМ ДОРОГИ К МАПП "ВЯРТСИЛЯ" НА ГРАНИЦЕ С ФИНЛЯНДИЕЙ

Последний участок дороги к международному пропускному пункту (МАПП) "Вяртсиля" в Карелии на российско-финляндской границе отремонтируют до 2020 года. Об этом сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе главного офиса управления автомобильной магистрали Санкт-Петербург - Мурманск **Росавтодора**.

"Проектно-сметная документация на четвертый участок [подъезда к МАПП "Вяртсиля"] получила разрешение госэкспертизы, сейчас готовятся документы на торги, чтобы заключить контракт с подрядчиком", - уточнили в офисе.

По информации дорожного управления федеральной трассы, первые три участка, ведущих к МАПП "Вяртсиля", будут готовы к осени 2019 года. Ориентировочная стоимость капитального ремонта последнего 13-километрового участка, ведущего непосредственно к границе, составила 988 млн рублей. В ближайшие дни начнутся конкурсные процедуры, по результатам которых итоговая стоимость работ может снизиться. Ремонт начнется в 2019 году, а завершится в 2020 году.

По информации Главгосэкспертизы России, на дорожном участке облеченный тип дорожной одежды сменят на капитальный, способный выдерживать большие нагрузки. В некоторых местах трассы расширятся проезжая часть и обочины. "В ходе реализации проекта будут обустроены переходно-скоростные полосы у площадок весового контроля, переложены кабели связи и воздушные линии электропередач. Также здесь будут проложены новые водопропускные трубы и построена система отведения и очистки поверхностных вод с проезжей части", - отметили в госэкспертизе.

Движения транспортных средств на этом участке дороги составляет в среднем 1756 автомобилей в сутки. Планируется, что к 2043 году этот показатель достигнет 1823 автомобилей.

МАПП "Вяртсиля" - крупнейший российско-финляндский пограничный переход на территории Карелии.

<https://tass.ru/spb-news/6585807>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВ; 2019.06.25; В ЧЕБОКСАРАХ В РАЙОНЕ "НОВЫЙ ГОРОД" ЗАПУСТИЛИ ТРОЛЛЕЙБУС

Строительство контактной сети протяженностью пять километров и сооружений троллейбусной линии стало третьим этапом реконструкции магистральных дорог районного значения в районе "Новый город".

Велось оно в рамках проекта по стимулированию программ развития жилищного строительства.

Общая стоимость работ составила более 200 миллионов рублей, из которых порядка 160 миллионов выделил федеральный бюджет, остальное - республиканская и городская казна.

Вместе с четырехполосной дорогой и контактной сетью в "Новом городе" появились широкие тротуары с разметкой для пешеходов и велосипедистов, а также диспетчерская и полностью автоматизированная тяговая подстанция.

Как сообщил директор МУП "Чебоксарское троллейбусное управление" Александр Каныгин, с продлением контактной сети протяженность маршрута в Новом городе составит 33 километра. Число троллейбусов на линии вырастет с 7 до 10 единиц. В рабочие дни интервал ожидания составит не более 10 минут.

"Введение дороги в эксплуатацию и запуск троллейбуса в Новый город - это результат совместных сплоченных действий руководства Чувашской Республики и города. "Новый город - динамично развивающийся микрорайон, скоро здесь будут построены школа и детские сады", - подчеркнул глава администрации города Чебоксары Алексей Ладыков на торжественном открытии линии.

Отметим, что Чебоксары один из немногих городов России, где электрический транспорт не сокращает пассажирские перевозки, а напротив, планомерно их увеличивает.

На сегодняшний день построена контактная сеть в юго-западный микрорайон, которая должна обеспечить устойчивую транспортную связь заводского микрорайона с юго-западным и северо-западным микрорайонами города.

Запущена троллейбусная линия в микрорайон "Садовый", куда с мая 2019 года курсируют троллейбусы на автономном ходу.

В планах - соединить транспортными маршрутами микрорайоны "Садовый" и "Альгешево". Это предложение городской администрации уже поддержано чебоксарцами, проголосовавшими на портале "Открытый город".

<https://rg.ru/2019/06/25/reg-pfo/v-cheboksarah-v-rajone-novyj-gorod-zapustili-trollejbus.html>

ТАСС; 2019.06.25; ВО ФРАНЦИИ ЗАПУСТИЛИ ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ ВМЕСТО АККУМУЛЯТОРОВ ВОДОРОД

Шесть первых пассажирских электробусов, работающих на водороде, были выпущены на линию во французском городе Уден, расположенном на севере страны в департаменте Пад-де-Кале. Как сообщил портал 20minutes.fr, длина маршрута нового для Франции экологичного транспорта, составила 13 км.

На крыше каждого электробуса расположен бак, рассчитанный на 30 кг водорода, и топливный элемент, отвечающий за генерацию электричества из водорода. Машины достаточно заправлять один раз в день на специальной станции.

"Мы производим водород прямо на месте с помощью электролиза воды - разложения ее на водород и кислород. Полученный водород мы сжимаем и заправляем им электробусы. Наш транспорт бесшумен и не загрязняет окружающую среду", - объяснила Софи Мазюр, руководитель проекта в транспортном профсоюзе регионов Артуа и Гоэль, расположенных в Па-де-Кале.

В проект было вложено почти €13 млн. По данным разработчиков, технология поможет снизить выбросы углекислого газа на 530 т в год. "Будущее - за водородным транспортом. Его нужно выдвигать на первый план на европейском уровне", - отметил Тьерри Майе, гендиректор транспортной компании Transdev, которая приступит к обслуживанию маршрута к концу лета.

Запуск маршрута является частью масштабной программы реорганизации транспортной системы, которая предполагает закупку гибридных автобусов, модернизацию остановок и внесение изменений в систему продажи билетов. Общая сумма инвестиций в программу составит €405 млн.

<https://tass.ru/ekonomika/6585487>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.26; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОВЕРНУЛИ ПОД ГОРУ; ОПЕРАТОРЫ ЖДУТ СПАДА ПОСЛЕ ПИКА ПЕРВОГО КВАРТАЛА

В первом квартале рынок оперирования железнодорожным подвижным составом прошел циклический пик и показал хорошие результаты, но не без тревожных ожиданий. Аналитики солидарны в том, что парк на сети перешел в фазу профицита, темпы роста погрузки в силу как ослабления экспортной конъюнктуры сырьевых рынков, так и локальных проблем с отдельными видами грузов отстают от плана. И хотя в первом квартале и, возможно, в первом полугодии на финансовых результатах отрасли эта тенденция не отразится, операторы уже начали снижать ставки на полувагоны, и во втором полугодии возможно заметное ухудшение рынка.

Рейтинг операторов Infoline Rail Russian Top за первый квартал свидетельствует, что январь—март для отрасли складывался благоприятно. Первая десятка рейтинга почти не претерпела изменений, по-прежнему лидируют Федеральная грузовая компания (ФГК, часть ОАО РЖД), Первая грузовая компания (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) и Globaltrans (основные акционеры — Никита Мишин, Андрей Филатов и Константин Николаев).

Несмотря на то что суммарный объем перевозок у топ-20 рейтинга вырос (на 0,7%), у обоих лидеров рынка, ФГК и ПГК, этот показатель падал — на 7% и 6,2% соответственно.

У Globaltrans он, напротив, вырос на 2,7%. Первая тройка сократила грузооборот: его падение для ФГК составило 3,6%, ПГК — 11,9%, Globaltrans — 9,1%. В ФГК “Ъ” пояснили, что падение объема перевозок произошло преимущественно в сегменте нефтяных грузов, что обусловлено выводом из аренды в 2018 году 8 тыс. цистерн. В рейтинге отмечается, что наиболее высокие показатели — у компаний, специализирующихся на маршрутных перевозках по закольцованным маршрутам, в том числе использующих собственные локомотивы: «Нефтетранссервис» (35 локомотивов), «Трансойл» (47) и Globaltrans (69), а также СУЭК, за счет развития движения по твердым ниткам графика и использования инновационных вагонов.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в первом квартале можно отметить две важных тенденции. В нефтеналивном сегменте — падение перевозок у кэптивных операторов («Газпромтранс», «ЛУКОЙЛ-Транс», «РН-Транс» в интервале 9–18%) и рост у независимых — «Нефтетранссервиса», «Трансойла», RailGo, которые активно консолидируют парк цистерн. В сегменте полувагонов — вытеснение типового парка инновационным на длинных закольцованных экспортных маршрутах, причем тенденция будет усиливаться в условиях ухудшения конъюнктуры на европейском рынке угля. В целом, говорит господин Бурмистров, первый квартал — период пиковых ставок, которые с июня начали снижаться в сегменте полувагонов, и за ними неизбежно последуют платформы, крытые вагоны, цементовозы. В апреле-мае ухудшение конъюнктуры сырьевых рынков не оказало сильного влияния на результаты работы операторов, но во втором полугодии динамика будет ухудшаться в условиях падения погрузки на сети, отмечает эксперт.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что операторы уже начали предоставлять грузоотправителям скидки на предоставление полувагонов, причем эти скидки исчисляются «десятками процентов». Это — следствие того, что парк на сети увеличивается, а погрузки для него недостаточно: она растет вовсе не теми темпами, которые заложены в долгосрочной программе развития ОАО РЖД до 2025 года, а по некоторым грузам — падает. Спад погрузки связан и с глобальной рыночной ситуацией, и с частными явлениями этого года — например, в сегменте строительных грузов, отмечает эксперт, основные контракты до сих пор не выданы, и поступление на сеть строительных грузов, являющихся основой обратной загрузки, откладывается.

Председатель экспертного совета Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин также подчеркивает, что в 2019 году рынок окончательно перешел в фазу профицита вагонов, рост общего парка опережает рост рабочего. Погрузка падает: «Даже если по итогам года она останется на уровне прошлого года, операторам придется приложить усилия для сохранения финансовых показателей на том же уровне». Серьезнее всего изменения коснутся полувагонов, полагает господин Иванкин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4012204>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.06.26; ФАС НЕ РАЗРЕШИЛА ГТЛК КУПИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОПЕРАТОРА BRUNSWICK RAIL; ЭТО МОЖЕТ НАВРЕДИТЬ КОНКУРЕНЦИИ, СЧИТАЕТ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отказалась согласовать ходатайство Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) о покупке железнодорожного оператора Brunswick Rail Ильи Беляева, сообщило ведомство 25 июня. По мнению службы, «усиление доминирующего положения ГТЛК на рынке финансовой/операционной аренды вагонов за счет поглощения частных компаний может негативно повлиять на состояние конкуренции». ГТЛК — крупнейшая лизинговая компания в России: ее портфель на 1 января 2019 г. составлял 925,8 млрд руб., увеличившись за год в 1,7 раза, гласят данные рейтингового агентства «Эксперт РА». «ГТЛК, как институту развития, рекомендовано использовать ограниченные бюджетные ресурсы на лизинг новых вагонов, добавляющих предложение на сети и способствующих сокращению дефицита провозных мощностей, а не на скупку б/у вагонов и частных компаний на вторичном рынке», — заявила ФАС. Служба предписала ГТЛК «обратить

самое строгое внимание на недопустимость сдачи вагонного парка в аренду конечным грузоотправителям через длинную цепочку посредников, использование которой приводит к удвоению цен на услуги по предоставлению вагонов для экономики».

На конец сентября 2018 г. в парке Brunswick Rail было около 28 000 вагонов. Это почти в 5 раз меньше, чем у крупнейшего в России оператора – Федеральной грузовой компании. ЕУ оценивала Brunswick Rail в 29,8 млрд руб. при 37,7 млрд руб. чистого долга, а ГТЛК договорилась о базовой цене в 24 млрд руб. с возможностью ее корректировки, писал «Коммерсантъ» со ссылкой на источники. ГТЛК ранее хотела купить и Первую тяжеловесную компанию, но эта сделка тоже не состоялась.

ГТЛК, по словам ее представителя, подала ходатайство в ФАС России 17 мая и официального письма об отказе не получала. По его словам, сейчас ГТЛК готовит дополнительные материалы по запросу ФАС – их нужно прислать до 28 июня. Представитель Brunswick Rail отказался от комментариев.

«Решение ФАС выглядит более чем странным, учитывая, что совет директоров ГТЛК, председателем которого является курирующий транспорт вице-премьер Максим Акимов, а членами – замминистра транспорта Иннокентий Алафинов и заместитель министра промышленности и торговли Олег Бочаров, единогласно сделку одобрил», – комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Кроме того, ГТЛК не занимает доминирующей доли ни на рынке финансовой (доля составляет около 17%), ни на рынке операционной аренды подвижного состава (доля ГТЛК не превышает 4%, у Brunswick Rail – около 15%), приводит он данные. Также ему непонятен тезис про сдачу парка в аренду конечным грузоотправителям через цепочку посредников: «ГТЛК не может влиять на ценообразование или ценовую политику своих клиентов, которые распоряжаются арендованным парком в соответствии со своими коммерческими интересами».

«Решение ФАС по ходатайству ГТЛК – это вопрос менеджмента госкомпании, – говорит представитель Акимова. – Компания получит материалы, изучит, если нужно – доложит совету директоров. На совете директоров ГТЛК отказ ФАС в удовлетворении ходатайства на данный момент не обсуждался». Документы ФАС по данному вопросу в Минтранс не поступали, сказал представитель министерства.

По мнению Бурмистрова, ГТЛК очень долго готовила сделку по покупке активов Brunswick Rail и вряд ли будет рассматривать альтернативные варианты. Компания может предоставить в ФАС дополнительную информацию, чтобы обосновать позицию, как это удалось сделать «Трансконтейнеру» при покупке компании «Логистика-терминал», которую ФАС также сначала отказалась согласовать, замечает Бурмистров. Скорее всего, ФАС согласует сделку, прогнозирует он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/25/805018-fas-ne-razreshila-gtlk>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ФАС ЗАПРЕТИЛА ГТЛК ПОКУПКУ BRUNSWICK, МОТИВИРОВАВ ОТКАЗ ЕЕ СТАТУСОМ ГОСКОМПАНИИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отказалась согласовывать ходатайство "Государственной транспортной лизинговой компании" (ГТЛК) о покупке Brunswick Rail (BR, актив Ивана Беляева), говорится в сообщении регулятора на официальном сайте.

"ГТЛК как институту развития рекомендовано использовать ограниченные бюджетные ресурсы на лизинг новых вагонов, добавляющих предложение на сети и способствующих сокращению дефицита провозных мощностей, а не на скупку б/у вагонов и частных компаний на вторичном рынке", - отмечается в пресс-релизе.

По мнению регулятора, усиление доминирующего положения ГТЛК на рынке финансовой/операционной аренды вагонов за счет поглощения частных компаний может негативно повлиять на состояние конкуренции.

"Кроме того, ГТЛК предписано обратить самое строгое внимание на недопустимость сдачи вагонного парка в аренду конечным грузоотправителям через длинную цепочку посредников, использование которой приводит к удвоению цен на услуги по предоставлению вагонов для экономики", - говорится на сайте ФАС.

Двумя неделями ранее о подаче ходатайства сообщала со ссылкой на свои источники газета "Коммерсантъ". По данным издания, сделка прошла корпоративные этапы согласований, были достигнуты договоренности с кредиторами. В частности, основной текущий кредитор BR - ВТБ (МОЕХ: VTBR) - согласился выделить ГТЛК деньги на приобретение актива.

По данным "Коммерсанта", 27 марта совет директоров ГТЛК единогласно проголосовал за сделку. Однако она затормозилась, потребовав дополнительного согласования. Впрочем, представитель вице-преьера РФ Максима Акимова 7 июня сказал газете, что сделка одобрена советом директоров, председателем которого является чиновник.

ГТЛК первоначально собиралась создавать свой операторский дивизион, сделав ряд покупок, в том числе приобретя "Первую тяжеловесную компанию" (ПТК), отмечает издание. Но этого не произошло, и государственная компания решила ограничиться сегментом операционного лизинга и Brunswick Rail. BR, по состоянию на конец 2018 г. владевшего 28,2 тыс. вагонов, ЕУ на 30 сентября 2018 г. оценивала в 29,8 млрд руб. при 37,7 млрд руб. чистого долга (единственный кредитор - ВТБ).

ГТЛК, по информации "Коммерсанта", согласовала с продавцом базовую цену в 24 млрд руб., но эта цифра подлежала корректировке в зависимости от ряда параметров, в том числе уровня долга и выбытия парка, но в любом случае не должна была превысить оценку ЕУ. В рамках сделки ГТЛК должна была купить 99% ООО "ГТЛК-1520" (это произошло 18 апреля), а оно, в свою очередь, - 100% кипрской BRG Holding Ltd у Amalgam Rail Беляева.

Базовая цена существенно выше той, по которой сама Amalgam приобрела компанию в начале 2017 г. с сопоставимым уровнем долга. Цена официально не называлась, но на рынке говорили о \$25 млн, и бывший совладелец "Нефтетранссервиса" Александр Тертычный, делая тогда альтернативное предложение (\$32,5 млн), настаивал на том, что его цена "намного выше" предложенной Amalgam. Однако обе эти цифры более чем в 10 раз ниже текущего предложения ГТЛК, пишет газета.

Один из ее источников пояснял, что основную стоимость компании составляет собственный парк, который ЕУ оценила в 57 млрд руб., а интерес для ГТЛК представляет наличие у Brunswick Rail эффективного менеджмента, налаженной системы управления парком и его ремонта и возможность нарастить масштаб бизнеса. При этом ФАС, как заявили "Коммерсанту" в ведомстве, намерена оценить "необходимость поглощения частной компании государственным институтом развития".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ВТОРАЯ ЛИНИЯ СБОРКИ ПОЯВИТСЯ НА ТОРЖОКСКОМ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ - ГУБЕРНАТОР

Дополнительные производственные мощности будут развернуты на Торжокском вагоностроительном заводе (ТорВЗ), производящем моторвагонный подвижной состав.

"Там будет организована вторая линия сборки наших новых и специальных вагонов", - сообщил губернатор Тверской области Игорь Руденя на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

В конце 2018 г. холдинг "Транспортные компоненты" ("Транскомпонент", ХТК), близкий к акционерам "Трансмашхолдинга", стал владельцем имущественного комплекса ТорВЗ". ХТК приобрел его на публичных торгах, проводившихся в ходе процедуры банкротства завода, идущей с 2016 г. "Теперь эти два предприятия будут работать как единое целое", - заявил во вторник глава региона.

Также, по его словам, полностью погашена задолженность по зарплате перед сотрудниками завода. "Торжок" полностью погасил (все - ИФ) до рубля. Все рабочие места сохранены, организованы дополнительные. Никто не оказался (без работы - ИФ), Ваше поручение они выполнили в полном объеме", - доложил Руденя президенту.

На ту же тему:

<https://iz.ru/892762/sergei-izotov-angelina-galanina/otkrytaia-tver-igor-rudenia-priglasil-prezidenta-v-zavidovo>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.06.25; МАРШРУТЫ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» МОГУТ РАСШИРИТЬ

В Пермском крае могут расширить маршруты скоростных поездов «Ласточка». Об этом заявил сегодня на пресс-конференции губернатор Максим Решетников. «Мы обсуждаем с РЖД максимальное использование тех „Ласточек“, которые есть. Продлили маршрут до Кишерты, сейчас анализируем. Смотрим пассажиропоток. Он действительно очень большой, особенно на утренних рейсах,— отметил губернатор.— С учетом этого я не исключаю, что мы примем какие-то решения по расширению использования „Ласточек“».

Губернатор отметил также, что региональный минтранс выходит с предложением использования скоростных поездов по тактовому сообщению. Этот вопрос обсуждается. Рассматриваются варианты такого маршрута. Например, краевые власти предлагают РЖД рассмотреть возможность строительства нового железнодорожного моста через Каму, с подходами от площади Восстания, чтобы жители региона могли переезжать на другой берег, ехать мимо Пролетарки в Закамск. И по такому маршруту, считает глава Пермского края, можно было бы организовать тактовое сообщение скоростными поездами.

Напомним, скоростные поезда «Ласточка» курсируют в Пермском крае с 1 ноября 2018 года по двум маршрутам: Пермь II — Кунгур — Пермь II и Пермь II — Верещагино — Пермь II. При этом с 6 мая скоростной электропоезд скорректировал расписание движения в Кунгурском направлении: в утренние и вечерние часы маршрут будет продлен до станции Кишерть. По данным на сегодня, в общей сложности «Ласточки» перевезли более 225 тыс. пассажиров.

Кроме того, в настоящее время рассматривается возможность восстановления прямого железнодорожного сообщения между Пермью и Екатеринбургом с использованием электричек «Ласточка» и организацией минимального количества остановок (станции Кунгур, Шамары, Первоуральск).

<https://www.kommersant.ru/doc/4011933>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ У ПЛАТФОРМЫ "ДОЛГОПРУДНАЯ" РЕКОНСТРУИРУЮТ К КОНЦУ ГОДА

Работы по реконструкции железнодорожной инфраструктуры на остановочном пункте Долгопрудная Савеловского направления в подмосковном Долгопрудном проходят в рамках реализации проекта МЦД-1 "Одинцово - Лобня".

"Согласно проекту, на Долгопрудной вместо старых береговых платформ построят две новые островного типа, с обеих сторон которых станут прибывать и отправляться поезда. Это позволит существенно повысить пропускную способность остановочного пункта", - говорится в сообщении, опубликованном на официальном сайте Московской железной дороги (МЖД).

На сайте уточняется, что в настоящее время железнодорожники возвели две временные деревянные платформы, у которых с 26 июня начнут останавливаться пригородные поезда для посадки и высадки пассажиров.

"В районе остановочного пункта Долгопрудная запланировано построить новые и реконструировать существующие пути, развить инженерные сети и коммуникации", - сообщают в МЖД.

Завершить строительство новых платформ и конкурса запланировано в конце 2019 - начале 2020 года.

Московская железная дорога приносит пассажирам извинения за временные неудобства на период строительных работ.

ТАСС; 2019.06.25; РЖД ЗАПУСКАЕТ ПЕРЕВОЗКУ АВТОМОБИЛЕЙ ПАССАЖИРСКИМ ПОЕЗДОМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-МУРМАНСК

"Федеральная пассажирская компания" (ФПК, дочернее общество ОАО "РЖД") запускает услугу перевозки автомобилей пассажирским поездом на маршруте Москва-Мурманск, следует из сообщения монополии.

Вагон-автомобилевоз начнет курсировать в составе поезда №92 Москва-Мурманск в июле 2019 года. Первые рейсы запланированы на 12 и 30 июля, в обратном направлении - 14 июля и 1 августа. Регулярные перевозки начнутся с сентября.

Одновременно можно будет осуществлять перевозку восьми мотоциклов или трех-четырёх автомобилей.

С появлением нового маршрута осуществить перевозку автомобиля можно будет уже по 12 направлениям: Казань-Адлер, Казань-Ростов-на-Дону, Москва-Адлер, Москва-Казань, Москва-Мурманск, Москва-Петрозаводск, Москва-Ростов-на-Дону, Москва-Самара, Москва-Санкт-Петербург, "Лев Толстой" Москва-Хельсинки-Москва, Ростов-на-Дону-Адлер, Санкт-Петербург-Адлер.

<https://tass.ru/ekonomika/6590086>

RNS; 2019.06.25; РЖД ИЗМЕНИЛИ МАРШРУТЫ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА ВЗРЫВА В КАЗАХСТАНЕ

РЖД скорректировали маршруты следования пассажирских поездов через участок Шымкент – Арысь – Тимур (в Казахстане) из-за произошедшего на военной базе в Арысе взрыва, сообщили в компании.

Пассажиры поезда «РЖД» Челябинск – Ташкент высажены в Казахстане и будут доставлены в конечную точку на автотранспорте. Второй поезд направлением Бишкек – Москва укорочен и проследует только от Оренбурга и до него в обратном направлении.

«В настоящий момент поезд № 365 Челябинск – Ташкент остановлен на территории Казахстана в районе станции Шиели. 211 пассажиров обеспечены горячим питанием на вокзале, далее планируется организовать доставку пассажиров автотранспортом до границы с Узбекистаном», — сообщили в РЖД.

Поезд № 17/18 Бишкек – Москва, отправляющийся из Бишкека 24 июня, а из Москвы 27 июня, отменен. Вместо него «ФПК» («дочка» РЖД – RNS) назначила дополнительный поезд с укороченным маршрутом Оренбург – Москва. Поезд отправится из Оренбурга 26 июня, из Москвы – 27 июня и проследует по расписанию отмененного поезда.

Билеты на последний поезд пассажирам нужно приобрести отдельно, уточнили в компании.

Во вторник пресс-служба минобороны Казахстана сообщила, что на арсенале рядом с населённым пунктом Арысь, где проживают 44,3 тысячи человек, утром произошло возгорание, повлекшее разрывы части боеприпасов, сообщило РИА Новости. Город был эвакуирован. Возбуждено уголовное дело. На место ЧП вылетел президент страны Касым-Жомарт Токаев.

<https://rns.online/transport/RZHD-izmenili-marshruti-poezdov-iz-za-vzriva-v-Kazahstane-2019-06-25/>

ГУДОК; НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ; 2019.06.25; ВАГОН ПРЕТКНОВЕНИЯ

Сергей Гончаров, заместитель генерального директора АО "Первая грузовая компания" по техническому развитию.

Рост повреждаемости вагонов при выгрузке в портах и на территории грузополучателей - головная боль и дополнительные расходы для собственников. Одна из проблем, по их словам, заключается в отсутствии своевременного выявления факта повреждения. Чаще всего операторы узнают о необходимости отремонтировать вагон, когда тот уже выехал на пути РЖД. Сергей Гончаров, заместитель генерального директора АО "Первая грузовая компания" по техническому развитию, уверен: необходимо менять нормативную базу и культивировать бережное отношение к подвижному составу.

-Почему повреждения вагонов так беспокоят владельцев? Ведь если вагон поврежден, скажем, в порту, то за ремонт должен платить стивидор, а если на путях общего пользования - то перевозчик.

-При приеме подвижного состава из порта работники РЖД обязаны выявлять повреждения. Но зачастую для качественного контроля всех вагонов перед их выходом на сеть не хватает ресурсов. Выявляемые позже, например, при приеме вагонов под погрузку, повреждения кузовов и рам работники РЖД, как правило, квалифицируют как

эксплуатационные. И отправляют поврежденный подвижной состав в текущий ремонт, который оплачивается из кармана собственника. В итоге каждый наш вагон в среднем дважды в год ремонтируется в объеме ТР-1, на что требуется порядка шести тысяч рублей.

-Участвуют ли ваши сотрудники в осмотре вагонов?

-Мы формируем комиссии из числа работников филиалов ПГК. Они выезжают на крупные станции и проверяют состояние поступивших вагонов. Если удастся доказать, что это повреждения, а не техническая неисправность, то мы можем претендовать на компенсацию своих ремонтных расходов от владельца инфраструктуры. Добиваться ее приходится обычно через суд. Но, во-первых, наши работники не в состоянии постоянно контролировать весь парк, а во-вторых, никакие компенсации не решают проблему износа подвижного состава вследствие постоянных повреждений. ПГК обновляет свой парк с 2015 года, но при этом отцепок меньше не становится. По итогам 2018 года было повреждено 8640 вагонов, за пять месяцев 2019 года -3125.

-Вагоны получают повреждения только при выгрузке в портах или также при погрузке и выгрузке на территории клиентов?

-Значительная часть повреждений происходит в период нахождения вагонов на территории грузоотправителей и грузополучателей. И те и другие могут обращаться с вагоном довольно бесцеремонно, а иногда просто варварски. Скажем, для экономии времени и сил открывают или закрывают подвижной состав при помощи спецтехники или лома.

В мае мы провели выборочный осмотр 120 новых вагонов. Сотрудники ПГК анализировали, в частности, соблюдение требований нормативных документов к проведению погрузочно-разгрузочных и маневровых работ. В результате на станции Ростов-Западный Северо-Кавказской железной дороги был обнаружен вагон с проколами в обшивке двери. Выяснилось, что во время его выгрузки грузополучатель использовал для закрытия двери погрузочную технику. Это при том, что вагон был построен всего четыре месяца назад! И это далеко не единичный случай. С допуском поврежденных вагонов на сеть после погрузки на территории клиента примерно та же история, что и с портовиками. Но с грузоотправителем у нас хотя бы заключен договор на использование подвижного состава, позволяющий привлечь к ответственности виновника повреждений, если его вина установлена. А с грузополучателем никакого договора нет, ему интересен только груз, о сохранности вагона он думает в последнюю очередь.

-На нерадивых грузополучателей можно как-то воздействовать?

-Эффективных рычагов влияния на них у нас нет. Сегодня мы можем лишь совместно работать над повышением культуры обращения с вагоном. Исходя из того, что в его исправном состоянии заинтересованы все участники перевозочного процесса. Если исправного подвижного состава будет недостаточно, грузы просто будет не в чем возить. Вместе с тем мы рассматриваем различные варианты усиления контроля выгрузки. Например, обсуждается возможность использования средств видеоконтроля. Недавно ПГК запустила приложение "Мобильный репортер", которое позволяет получать от наших партнеров оперативную информацию о состоянии вагона. Но эти меры не решают проблему принципиально.

-Как можно изменить ситуацию?

-Необходимы изменения в нормативных актах и документах, которые зададут единые стандарты приема вагонов на инфраструктуру после выгрузки. Мы уже выступали в **Министерстве транспорта РФ** с такой инициативой, но, к сожалению, не были услышаны. Переговоры с ОАО "РЖД" также не дали ощутимого результата. Пока нормативный пробел не будет восполнен, серьезных изменений ждать не приходится.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГОСКОМПАНИИ СМОГУТ НЕ УЧИТЫВАТЬ ЗАКУПКУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКИХ СУДОВ ПРИ РАСЧЕТЕ ГОДОВОГО ОБЪЕМА ЗАКУПОК У МСП

Госкомпании смогут не учитывать закупку проектирования и строительства морских судов (кроме катеров и яхт) стоимостью более 200 млн рублей при расчете годового

объема закупок у субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП), следует из проекта правительственного постановления, опубликованного на портале проектов нормативных правовых актов.

Документ, подготовленный **Минтрансом** РФ, предусматривает внесение соответствующего изменения в правительственное постановление, определяющее особенности закупок госкомпаний у субъектов. В том числе, перечень закупок товаров, работ, услуг, которые не учитываются госкомпаниями при расчете совокупного годового стоимостного объема договоров, заключенных с субъектами МСП (в настоящее время этот показатель составляет 15%).

Необходимость такой поправки **Минтранс** объясняет тем, что в настоящее время на российском рынке отсутствует возможность закупок работ, услуг по строительству, проектированию и строительству морских судов у субъектов МСП. Соответственно, госкомпании вынуждены корректировки план закупок и обеспечивать выполнения годового объема закупок у субъектов МСП за счет других закупок, не связанных со строительством морских судов.

При этом в материалах министерства отмечается, что сейчас в реестре субъектов малого и среднего предпринимательства значится 27 компаний, которые имеют сертификаты соответствия производства по виду деятельности на постройку судов. Из них только два предприятия имеют технические и технологические возможности для строительства судов. Это "Рыбинская верфь" (может проектировать и строить катера и яхты) и "Белгородская судостроительная верфь" (катера, яхты, речные суда). На долю всех судостроительных МСП приходится около 2,5% от общей выручки всех предприятий судостроительной отрасли РФ.

Более того, в пояснительной записке **Минтранса** подчеркивается, что ни одна из судостроительных компаний из числа МСП не осуществляла строительства морских судов по контрактам с госкомпаниями. Только четыре из них заключали контракты, связанные со строительством судов - но не с госкомпаниями, а с госзаказчиками (в соответствии с положениями закона "О контрактной системе", 44-ФЗ).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ И МИНФИН СОГЛАСОВАЛИ ПРОЕКТ РЕШЕНИЯ О КВОТИРОВАНИИ ЭКСПОРТА ЛОМА С 1 ИЮЛЯ - ИСТОЧНИК

Ведомства финансово-экономического блока согласовали решение о введении временного квотирования экспорта отходов и лома черных металлов, сообщил "Интерфаксу" источник в финансово-экономическом блоке правительства.

"Признать целесообразным введение с 1 июля по 31 декабря 2019 года количественного ограничения на экспорт отходов и лома черных металлов (код 7204 ТН ВЭД) с территории РФ в государства, не являющиеся членами ЕАЭС", - говорится в проекте протокольного решения подкомиссии по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции, одобренном Минфином и Минэкономразвития, сообщил собеседник агентства.

Этим же решением Минпромторгу будет поручено внести в правительство проект соответствующего постановления.

Как сообщал ранее источник "Интерфакса", идея введения временного квотирования экспорта отходов и лома черных металлов, дифференцированного по регионам, обсуждалась в начале июня на совещании у вице-премьера РФ Дмитрия Козака. По словам собеседника агентства, квотирование в среднем по России будет находиться на уровне 60-70% от исторических экспортных поставок лома.

Квотирование не будет распространяться на страны ЕАЭС, в том числе Белоруссию, в которую ежегодно поставляется около 1 млн тонн лома при общем объеме российского экспорта в 5-5,5 млн тонн в год.

По мнению Фонда развития трубной промышленности (ФРТП), лоббирующего интересы крупнейших российских трубопроизводителей, ограничение экспорта стального лома позволит стабилизировать загрузку мощностей в отрасли и сдержать рост себестоимости трубной металлопродукции. По данным ФРТП, прирост средних цен на лом в 2017-2018

гг. составил 52%, при этом повышение себестоимости производства бурильных труб OCTG в 2018 году составило 22,5%, из них на лом пришлось более половины (13%). Фонд также указывал на недостаток сырья для электросталеплавильных мощностей, которые за период с 2010 по 2016 гг. увеличились на треть - до 36,7 млн тонн с 27,5 млн тонн.

Против ограничений экспорта лома активно выступают ломозаготовители и портовики. Так, "Национальная саморегулируемая организация предприятий по обращению с ломом металлов, отходами производства и потребления" ("Руслом.ком") заявляла в феврале этого года, что запрет на экспорт лома был инициирован некоторыми металлургами и предприятиями трубной промышленности "с целью влияния на цену сырья путем ограничений внешнеторговых операций", что говорит, убеждены ломозаготовители, "как о дискриминации экспортеров и импортеров лома, так и о наличии скрытых (и даже явных) ограничений торговли". Ежегодные объемы сырья "Руслом.ком" оценивает в не менее 35 млн тонн, в то время как объемы потребления отечественной металлургии составляют около 28,5 млн тонн лома. При этом, по данным ассоциации, образование лома в стране превышает 45 млн тонн с учетом оборотного и амортизационного лома.

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) в марте этого года также заявляла, что дефицит металлолома для переработки на российских металлургических предприятиях отсутствует, а суммарный объем заготовки превышает потребности российской металлургии. При этом значительные объемы экспорта осуществляются через порты тех регионов, где нет предприятий по его переработке. Запрет экспорта лома черных металлов, по мнению АСОП, может привести к "существенным негативным последствиям" для специализированных портовых операторов. В 2018 г. более чем 40 стивидорами во всех регионах страны было отгружено на экспорт чуть более 4 млн тонн этого вида груза. При этом у ряда портов металлолом составляет весомую долю грузооборота (до 30-40%).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГЕРМАНСКАЯ KOCKS ARDELT ПОСТАВИЛА КАЛИНИНГРАДСКОМУ МТП ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН ЗА 600 МЛН РУБ

АО "Калининградский морской торговый порт" (КМТП) приобрело у компании Kocks Ardelt Kranbau GmbH (Германия) электрический порталый кран грузоподъемностью до 100 тонн, сообщил "Интерфаксу" генеральный директор порта Владислав Дорофеев.

"Новый электрический кран на рельсовом ходу "Тукан 2000" грузоподъемностью 100 тонн, прежде всего, будет использоваться для перевалки металлических слябов, которые весят 60 тонн. Сегодня они грузятся благодаря синхронной работе двух кранов, грузоподъемность которых составляет по 40 тонн каждый", - сказал он.

По словам Дорофеева, перевалка металлов в порту на экспорт составляет около 1 млн тонн в год. При этом партнеры порта планируют перейти на экспорт слябов, вес которых будет составлять 80 тонн. "На сегодня КМТП работает по перевалке металлов по одному контракту. Но в перспективе их может быть три. И партнеры порта должны видеть нашу готовность к работе на более эффективной и производительной технике", - добавил гендиректор, уточнив, что основным партнером порта в экспорте металлов является ПАО "Новолипецкий металлургический комбинат" (МОЕХ: NLMK).

Согласно информации на сайте государственных закупок, КМТП заключил договор на лизинг порталый электрического крана "Тукан 2000" на рельсовом ходу за 602,9 млн рублей. Лизинг на него сроком на 7 лет оформлен в рамках закупки у единственного поставщика - ООО ЛК "Сименс финанс".

Kocks Ardelt Kranbau GmbH входит в группу Kranunion, которая специализируется на производстве и ремонте мощных кранов.

КМТП является одной из стивидорных компаний, работающих на территории Калининградского порта. Согласно данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", через ряд ООО компания принадлежит группе физических лиц. Грузооборот КМТП по итогам 2018 года составил 3,3 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 4,1 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВЕРФИ В ЯКУТИИ

Правительство РФ утвердило постановление, согласно которому АО "Жатайская судовой верфь" (основной владелец - ПАО "Ленское объединенное речное пароходство" (МОЕХ: LORP), ЛОРП) в течение трех лет будет выделено финансирование в размере 4,1 млрд рублей, говорится в сообщении Минпромторга РФ.

Инвестиции из федерального бюджета в 2019-2021 годах будут предоставлены в виде вноса РФ в уставный капитал общества для строительства и реконструкции производственных мощностей предприятия.

По словам министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, приведенным в сообщении, развитие транспортной инфраструктуры Ленского бассейна является ключевым условием обеспечения бесперебойного завоза необходимых грузов для населения арктических районов Якутии.

"В результате реализации инвестиционного проекта будут осуществлены строительство, реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей АО "Жатайская судовой верфь" с целью модернизации и строительства флота для обеспечения бесперебойных грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском бассейне и Арктической зоне России", - отметил министр.

Ранее сообщалось, что стоимость создания "Жатайской судовой верфи" оценивается в 5,75 млрд рублей. Проект необходим для успешной реализации других инвестпроектов формируемой Северо-Якутской опорной зоны развития Арктики. Кроме того, он входит в обновленную редакцию ФЦП "Развитие инфраструктуры Арктической зоны РФ на 2018-2027 годы". Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на конец 2021 года.

Согласно проекту, на заводе планируется ежегодно строить 10 речных судов, проводить модернизацию 6 судов, утилизацию двух списанных судов, выполнять 432 тыс. нормо-часов ремонта и межнавигационного обслуживания.

ООО "Жатайская судовой верфь" было образовано в 2016 году с уставным капиталом 2 млн рублей. Помимо ЛОРП, соучредителем выступила "Корпорация развития республики Саха (Якутия)". В 2018 году ООО преобразовано в АО.

РИАМО; 2019.06.25; МОСТ СОЕДИНИЛИ ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ НА ЦКАД В ПОДМОСКОВЬЕ

Во вторник был осуществлен первый проход по мосту через канал имени Москвы, который находится в составе третьего пускового комплекса ЦКАД, на объекте остались только работы по сварке замыкающего звена арок, говорится в сообщении пресс-службы государственной компании "Автодор".

В обходе приняли участие первый заместитель министра транспорта России **Иннокентий Алафинов** и замредседателя правления госкомпании "Автодор" Вадим Ермилов.

"Пройти по правой части моста все присутствующие смогли после стыковки последних частей арочных пролетов над русловой частью канала имени Москвы. На сегодняшний день остались лишь завершающие работы по сварке замыкающего звена арок", - говорится в сообщении.

Алафинов уточнил, что приехал на данный объект во второй раз.

"В прошлый раз мы записали дату и время сдачи, когда сможем пока пешком, но перейти с одного берега на другой. 18 августа мы будем здесь снова, чтобы сделать то же самое, но на соседнем пролете - тоже пройти с одного берега на другой. На ЦКАДе строится еще один подобный объект - в районе Бронниц", - уточнил замминистра транспорта РФ.

Мост через канал имени Москвы - самое масштабное сооружение всей Центральной кольцевой автомобильной дороги. Его длина составляет почти 1,5 километра. Сооружение проходит над шоссе, каналом имени Москвы, железнодорожной веткой Савеловского направления и местной дорогой.

Мост собирали по частям, как детскую железную дорогу, только гигантскую. 85-метровые береговые пролеты монтировали методом надвигки, мощными домкратами выталкивая по стапелям пролетные строения вперед, пристыковывая остальные части сзади.

Затем их соединили с центральными арочными пролетами, которые собирались "на земле" и монтировались методом навесного монтажа, то есть без опор, непосредственно над водной гладью.

"Это трудоемкий процесс, так как вес одного пролета составляет около 700 тонн, и сооружение арки велось двумя кранами грузоподъемностью 350 и 400 тонн", - уточняется в материале.

Следующим этапом строительства моста станет сооружение такой же арки на левом направлении дороги. Строители уже начали сооружать пролетное строение над каналом.

ЦКАД - кольцевая трасса, которая пройдет в 50 километрах от МКАД. Проект строительства дороги состоит из пяти пусковых комплексов, которые будут реализованы по принципу государственно-частного партнерства.

В настоящее время строится 339 километров дороги, а общая протяженность трассы составит около 530 километров. Реализацию проекта планируется завершить к 2025 году.

<https://riamo.ru/article/365285/most-soedinili-chez-kanal-imeni-moskvy-na-tskad-v-podmoskove.xl>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТВЕРСКОЙ ГУБЕРНАТОР ПРИГЛАШАЕТ ПУТИНА НА ТУРИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ "РЕКИ РОССИИ"

Губернатор Тверской области Игорь Руденя пригласил президента РФ Владимира Путина на Национальный туристический форум "Реки России".

В ходе встречи с главой государства в Кремле он напомнил, что форум проходит уже шесть лет и в этом году "будет особенным, потому что начала работать российская программа поддержки внутреннего туризма".

По словам губернатора, в рамках этой программы будет построен новый комплексный транспортно-пересадочный узел, который будет связывать Москву (Ленинградский вокзал) с курортом Завидово, с Московским морем.

Как отметил Руденя, "с этого места будут отправляться суда, в том числе новой постройки, которые сейчас спущены на воду в Астрахани - "Петр Великий" и следующие суда этой серии". "Таким образом, можно будет из этого порта дойти до Санкт-Петербурга, до Астрахани, до Каспийского моря. Это наш совместный проект с Ростуризмом и правительством России", - сказал губернатор.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.26; ПЕРЕСАДКА ПО ТРЕБОВАНИЮ: КТО ЗАРАБОТАЕТ НА ЗАПРЕТЕ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ; ЗАРУБЕЖНЫЕ АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ЗАБРАТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ, ОДНАКО СПРОС НА ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ УПАЛ В ЧЕТЫРЕ РАЗА

Россияне не хотят лететь в Грузию с пересадками. После отмены прямого авиасообщения количество запросов на эти направления на сайтах агрегаторов упало в четыре раза, а треть туристов, купивших билеты, намерены вернуть деньги. Об этом «Известиям» рассказали представители сервисов бронирования. С 8 июля улететь в Грузию можно будет только стыковочными рейсами — например, через Стамбул, Баку, Ереван или Минск. Авиакомпании именно этих стран больше всего заработают на запрете полетов. А российские перевозчики, наоборот, могут потерять до \$60 млн. Чтобы этого избежать, им придется перераспределить освободившиеся борты на другие направления — в том числе, увеличить количество рейсов в Крым, Сочи и на другие российские курорты, считают эксперты. Государство также обещает компенсировать потери перевозчиков.

Стыковка не интересует

Временный запрет на авиасообщение с Грузией вводится с 8 июля. С этого дня добраться туда на самолете можно только с пересадкой. Но эта перспектива не нравится россиянам. Как рассказал «Известиям» представитель сервиса по бронированию билетов «Туту.ру», количество запросов на перелеты в Тбилиси уже сократилось в четыре раза.

Продажи упали пока на 20%, добавили в «Купибилет».

— Мы получили около 500 обращений в связи с ситуацией в Грузии. Большая часть пассажиров просит вернуть деньги за билеты. Остальные ждут прояснения ситуации, — сообщил «Известиям» аналитик сервиса Андрей Лукашевич.

Тенденцию подтверждают и данные сервиса заказа отелей Ostrovok.ru. Более трети опрошенных им российских туристов сообщили о намерении отказаться от поездки в Грузию. При этом 24% уверены, что ситуация преувеличена, и не собираются менять свои планы. 18% граждан воспользуются авиаперелетом с пересадкой, а еще 17% планируют добираться до места назначения на автомобиле.

Долететь в Грузию после 8 июля можно будет через Минск, Баку, Ереван или, например, Стамбул. Поэтому поток туристов, который вынужденно потеряют отечественные авиаперевозчики, «заберут» их зарубежные конкуренты, считают опрошенные «Известиями» билетные агрегаторы и отраслевые эксперты.

Это, прежде всего, белорусская Belavia, а также Turkish Airlines, airBaltic и национальные перевозчики Армении и Азербайджана — Armenia и Azerbaijan Airlines. Большую часть турпотока получит Belavia, считает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта ВШЭ Федор Борисов.

Стоимость может значительно различаться в зависимости от того, какой стыковочный маршрут выбрать. Так, минимальная цена билета только в одну сторону по маршруту Москва–Баку–Тбилиси с вылетом 8 июля — 9 754 рубля, а Москва–Ереван–Тбилиси — более 18 тыс. рублей, уточнили в Aviasales. При этом если в первом случае перелет займет почти 10 часов, то во втором — всего 4,5 часа.

Прямой перелет из Москвы в Тбилиси занимает около 2,5 часов.

В «Туту.ру» зафиксировали повышение стоимости перелета в сегменте дешевых билетов. Средняя цена самого доступного по цене рейса в период 1–7 июля (пока прямое авиасообщение еще есть) составила 7 079 рублей в одну сторону. При этом наиболее дешевый перелет с пересадкой в период с 8–16 июля обойдется в среднем уже в 9 462 рубля.

Поддержат материально

Российские авиакомпании уже начали возвращать деньги за билеты в Грузию. Сюда летают шесть отечественных перевозчиков — «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «Победа», S7, Red Wings и Smartavia. На этом направлении также работают две грузинских авиакомпании — Georgian Airways и MyWay.

В «Уральских авиалиниях» сказали «Известиям», что возвратов пока немного, не уточнив конкретных цифр. Пресс-секретарь перевозчика Вера Гасникова добавила, что пассажирам также предлагают обменять билеты без доплат на любое направление по России и СНГ.

В Red Wings сообщили, что всем путешественникам, вне зависимости от даты вылета, авиакомпания вернет полную стоимость билета. В Smartavia сказали, что предлагают различные альтернативные варианты, включая обмен билета на даты до 8 июля. В S7 также готовы на такую замену. Кроме того, пассажиры перевозчика могут переоформить билеты на альтернативные маршруты — в Ереван, Владикавказ или Сочи.

В «Аэрофлоте» и «Победе» на запросы не ответили.

Авиакомпании Грузии также предупреждены о приостановке полетов с 8 июля. Однако Georgian Airways продолжает продавать билеты и на более поздние даты. На сайтах агрегаторов рейсы указаны как прямые. Но сама авиакомпания заявила, что «в случае вступления ограничения в силу» предложит пассажирам транзитные рейсы Тбилиси–Ереван–Москва без дополнительных сборов. Будут ли возвращаться деньги тем, кто не захочет лететь с пересадкой, перевозчик не уточнил.

Ростуризм ранее оценивал количество россиян, в настоящий момент отдыхающих в Грузии по путевкам, примерно в 5 тыс. человек. Из них 1,5 тыс. должны были вернуться на родину до 8 июля, остальные — после этой даты, сообщила руководитель ведомства Зарина Догузова.

Но число туристов, путешествующих самостоятельно, в несколько раз больше. 90% россиян ездят в Грузию, не покупая туры, пояснил гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

— У «Аэрофлота» было 14 рейсов в неделю на этих направлениях, примерно столько же — у S7. И билеты распроданы вплоть до октября. Поэтому данные Ростуризма объективно не отражают картину, — подчеркнул эксперт.

По некоторым данным, только «Аэрофлот» продал 36 тыс. авиабилетов в Грузию с вылетом до конца года.

Грузинские маршруты, по мнению Бориса Рыбака, были выгодными (средний чек составлял порядка \$200) и авиакомпаниям будет сложно найти им альтернативу. Максимальные потери российских перевозчиков в разгар сезона отпусков, по оценкам Infomost, могут достигнуть \$60 млн.

Финансовый ущерб не будет критичным, так как в общем объеме перевозок российских авиакомпаний Грузия не занимает значительной доли, возразил Федор Борисов. На эту страну приходилось менее 1% от всех продаж авиабилетов российских авиакомпаний, подтвердили в «Купибилет».

— А вот для «Грузинских авиалиний» потери будут значительными, потому что рейсы Россия–Грузия составляют примерно треть всей их маршрутной сети, — пояснили в сервисе.

В «Купибилет» добавили, что освободившиеся борты наши авиакомпании могут перераспределить на другие направления, увеличив количество рейсов в Крым, Сочи и на другие российские курорты.

Помочь перевозчикам уже пообещали в правительстве. Вице-премьер Максим **Акимов** заявил, что кабинет министров уже прорабатывает варианты компенсаций авиакомпаниям. Конкретные суммы пока не уточняются, ведутся расчеты.

Потери грузинской экономики в связи с остановкой прямого авиасообщения между странами будут весьма существенными. Основатель Федерации гостиниц и ресторанов Грузии Шалва Алавердашвили оценил их в 2,1 млрд лари (около \$750 млн) за летний сезон. Он предложил запустить бесплатные автобусы для туристов из аэропортов Баку, Еревана и турецкого Трабзона.

Как писали «Известия», запрет на авиасообщение с Грузией вряд ли отменят до конца года.

<https://iz.ru/892772/aleksandr-volobuev/peresadka-po-trebovaniuu-kto-zarabotaet-na-zaprete-poletov-v-gruziiu>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБЕЩАЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ПОТЕРИ АВИАКОМПАНИЙ ОТ ЗАКРЫТИЯ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ

Правительство РФ планирует компенсировать потери авиакомпаний от закрытия рейсов в Грузию, заявил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов** в Солнечногорске во вторник.

Отвечая на вопрос, оценены ли объемы средств, которые авиакомпаниям придется вернуть пассажирам, **Акимов** отметил, что "мы имеем предварительные данные".

"Я могу сказать, что мы будем уточнять в среду. Я проведу совещание, мы уточним данные прежде всего о людях, которые у нас запланировали выезд и уже имеют билеты на даты по выезду из Грузии после 8 июля - это нас волнует больше всего. Могу сразу сказать, что предварительные данные показывают, что таких людей немного - и мы имеем альтернативную транспортную услугу, транспортное предложение для всех наших граждан", - сказал он, пояснив, что речь идет о других аэропортах. Ранее представитель **Акимова** говорил, что российские авиакомпании готовы вывезти россиян из Грузии после 8 июля через аэропорты Армении и Северной Осетии.

"И, более того, как уже говорилось, у нас и до 8 числа есть значительный объем мест посадочных. Сейчас компании подбивают эту статистику", - добавил вице-премьер.

"Что касается финансов - там тонкий вопрос между упущенной выгодой, недополученными доходами и прямыми убытками. Это гораздо более серьезная работа, она потребует времени и расчетов. Один на один компании с этой ситуацией точно не останутся. То есть мы компенсационные меры точно предусмотрим, но будем подходить очень осторожно - речь, конечно, должна идти, прежде всего, о прямых потерях авиакомпаний", - подчеркнул **Акимов**, отметив, что "механизм (компенсации - ИФ) прорабатывается", а их объем компенсаций будет зависеть от подсчетов.

"Сколько граждане предъявят к возврату - это счётный вопрос, поэтому рано пока об этом говорить. Я поручил в субботу при проведении совещания к среде данные компаний предоставить, они будут готовы - я знаю, что эта работа идет", - добавил он.

По его словам, в совещании примут участие "все причастные: Минтранс, ФТС, ФСБ, МИД - все, кто собирались, все, кто работали - и авиакомпании, конечно". "Мы договорились собраться и посмотреть, актуализировать ситуацию по состоянию на начало недели и заодно приступить к вопросу по расчетам компенсаций", - заключил **Акимов**.

Президент РФ Владимир Путин в пятницу подписал указ, временно запрещающий российским авиакомпаниям выполнять с 8 июля рейсы с территории РФ на территорию Грузии. Туроператорам и турагентам рекомендовано воздерживаться от продаж туристических путевок в Грузию.

Из РФ в Грузию летают "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL), S7, Red Wings, "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR), "Победа". В направлении России рейсы выполняют грузинские авиакомпании "Джорджиан Эйрвейс" и "Майвэй Эйрлайнз".

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190625/1555898112.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТУРОПЕРАТОРЫ РАССКАЗАЛИ О РЕАКЦИИ ТУРИСТОВ НА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ

Большинство российских туристов, планировавших поездку в Грузию с возвращением до 8 июля, а также в сентябре-ноябре, не стали аннулировать туры, сообщили portalу "Интерфакс-Туризм" в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

"Вопреки негативным прогнозам, сложившаяся ситуация не так критична для российского туррынка. Количество аннуляций туров минимально, а на даты после 8 июля многие туристы бронируют билеты на стыковочные рейсы", - сказали в ассоциации.

По данным АТОР, российские туроператоры до конца года успели продать около 5 тыс. туров в Грузию стоимостью от 35 тыс. рублей

В ассоциации заметили, что туристы в вопросе аннуляции поездок в Грузию разделились на три группы. "Первая - это туристы, которые должны вылететь до 8 июля, здесь аннуляций практически нет. Вторая категория - это туристы, которые должны были отправиться в Грузию в период с 8 июля и до конца лета. Здесь больше всего аннуляций без замены на другие направления. Есть туристы, планирующие вылет в сентябре-ноябре. Они пока не аннулируют туры, надеясь на разрешение ситуации", - сообщили в АТОР.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ АВИАЛИНИИ" НЕ НАМЕРЕНЫ МЕНЯТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ГРУЗИНСКИЕ ГОРОДА ИЗ-ЗА РЕШЕНИЯ РФ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ

ЗАО "Азербайджанские авиалинии" (AZAL) не планирует увеличивать число рейсов на грузинском направлении с 8 июля, сообщил агентству "Интерфакс-Азербайджан" глава пресс-службы авиакомпании Паша Кесаманский.

"В настоящее время авиакомпании AZAL и Bvta Airways, входящие в структуру ЗАО "AZAL", выполняют рейсы в шесть российских городов - Москву, Санкт-Петербург, Казань, Уфу, Астрахань, Минеральные Воды и в два города Грузии - Тбилиси и Батуми. Эти авиакомпании уже запланировали свое расписание до конца летнего периода и на данный момент не планируют вносить в него корректировки", - сказал Кесаманский.

ТАСС; 2019.06.25; ИСТОЧНИК: "АЭРОФЛОТ" ПРОДАЛ 36 ТЫС. АВИАБИЛЕТОВ В ГРУЗИЮ С ВЫЛЕТОМ ДО КОНЦА ГОДА

"Аэрофлот" на данный момент для вывоза пассажиров из Грузии до 8 июля в связи с закрытием авиасообщения имеет 2 тыс. свободных мест, поэтому проблем с перевозкой пассажиров, включая тех, кто захочет поменять дату вылета на более ранний срок, не возникнет, сообщил ТАСС источник в группе "Аэрофлот". Компания при этом продала 36 тыс. авиабилетов в Грузию с вылетом до конца года.

Авиасообщение между Россией и Грузией будет приостановлено с 8 июля на фоне антироссийских выступлений в Грузии. Как уточнил во вторник вице-премьер **Максим**

Акимов, 26 июня он проведет совещание с авиакомпаниями и профильными ведомствами по ситуации с запретом полетов из РФ в Грузию, на котором в том числе планируется точно установить количество людей, которые приобрели авиабилеты в Грузию.

"Авиакомпания "Аэрофлот" продала 36 тыс. билетов на рейсы в Грузию с глубиной продаж до конца года", - сказал он.

На данный момент регулярные рейсы в Грузию осуществляют "Аэрофлот", S7, "Уральские авиалинии", "Победа", Red Wings, Nordavia. Все они уже закрыли продажу авиабилетов. В Россию летают грузинские Georgian Airways и MyWay Airlines.

Ранее в "Аэрофлоте" сообщали, что обработали уже более 850 обращений от граждан на возврат авиабилетов в Тбилиси. При этом в компании отмечали, что всем пассажирам, оформившим авиабилет, вне зависимости от тарифа авиакомпания вернет деньги в полном объеме.

<https://tass.ru/ekonomika/6591873>

РБК ТВ/ТЕМАТИЧЕСКАЯ БЕСЕДА; 2019.06.25; СТРАТЕГИЯ ПОДДЕРЖКИ: КАК НЕ ДОПУСТИТЬ КРИЗИСА В АВИАОТРАСЛИ

В: На РБК продолжается "Деловой день" . Меня зовут Кирилл Токарев. Здравствуйте! Одной из тем 17-й прямой линии Президента Владимира Путина, ну, неожиданно для меня, для экспертов это ожидаемо, стала ситуация с гражданскими авиаперевозками. В частности, президент потребовал принять меры по сдерживанию роста цен на билеты. При этом одной из основных проблем российский лидер назвал стоимость авиационного керосина, цена на топливо в прошлом году скакнула на 30 с лишним процентов, что, разумеется, сказалось и на стоимости авиабилетов - они подорожали почти на 10, если быть точнее, на 9,5%. По словам президента, подобная ситуация стала следствием реализации в России налогового маневра, мы о нем ни раз говорили, обнуление экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты при одновременном повышении налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ), при этом керосин не включили в соглашение по стабилизации цен с нефтяниками и это, цитирую президента : "Проблема", конец цитаты. Также Владимир Путин напомнил о важной мере, которая поможет снизить цену региональных перевозок - был принят закон об обнулении НДС на те полеты, которые осуществляются в обход столицы. Это по мнению некоторых экспертов несколько разгрузило московский авиаузел, правда, согласны с этим не все. Итак, что же сейчас происходит в сфере гражданских авиаперевозок? Как сдерживать рост цен? Что там в регионах? Насколько стабильно финансовое положение авиакомпаний и отрасли в целом? Выясняем сегодня. У меня в гостях главный эксперт Института экономики транспортной...транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов. Федор, приветствую вас!

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Добрый день!

В: И генеральный директор Центра стратегических разработок гражданской авиации Антон Корень.

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Здравствуйте!

В: Также приветствую вас! Давайте, я не знаю, мы к предложениям и к словам президента обязательно вернемся. Как же? Но я бы хотел начать ...пойти от общего к частному. На ваш взгляд, что сейчас происходит вообще в гражданской авиации? Как бы вы описали? Потому что, ну, не первый год интересуюсь этой темой, и вот сколько интересуюсь, такое ощущение, что постоянно она находится в каком-то состоянии такого затяжного предкризисного состояния или можно сказать системного кризиса уже что ли?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Да нет. Ну, речь, конечно, не о предкризисном, а вполне кризисном состоянии отрасли.

В: Ага!

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): И мы видим систематические убытки.

Даже там после отдельных более менее успешных лет, которые были связаны с тем, что уходили игроки. Уход Трансаэро на какое-то время благоприятно на рынок повлиял. Но это была краткосрочная история, очень быстро произошло замещение и отрасль продолжает генерировать убытки, притом что уровень и государственной поддержки, и всех форм вливания в отрасль, они очень большие, то есть, ну, речь идет о сумме, которая примерно в 1,5 от общего объема рынка, это те деньги, которые, скажем так, приходят в рынок так или иначе извне. При этом даже с учетом вот этих форм поддержки, мы видим продолжающиеся убытки. И поэтому, в общем, наверно, можно говорить о том, что в отрасли есть такой затяжной системный кризис.

В: А поясните еще раз, пятая часть вот приходит - это что? Это субсидии?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Это разные формы субсидий, это вложения в инфраструктуру, это определенные скрытые формы субсидирования, связанные с НРЗБ составляющей, и, так называемыми, роялти пролетными, которые поступают от иностранных компаний. То есть совокупный эффект, который приходит, повторяю, в отрасль со стороны, то есть те деньги, которые не зарабатываются непосредственно авиакомпаниями, это где-то составляет примерно 1/5 часть от общего объема индустрии, что, конечно, достаточно много. При этом, повторяю, убыток. То есть речь идет о том, что в отрасли есть систематическая проблема и отрасль систематически убыточна. И в общем вопрос дальше в том, насколько долго это может продолжаться, каким образом это можно компенсировать и какой результат? То есть..

В: Мы вот к этому всему, да, сейчас вернемся. Антон, согласны, что положение дел вот именно такое?

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Да. Я бы разделил все-таки подходы и к рассмотрению субсидирования то, что 1/5 часть вливается. На самом надо разделять авиаперевозочный бизнес и бизнес аэропортовый. Если говорить про авиаперевозочный, вот именно там сейчас существует проблемы, в аэропортовом бизнесе их нет как таковых. И это бизнес естественных монополий, который...

В: Ну все аэропорты, по-моему, согласятся с вами, что...

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): ...практически эффективно функционируют. В отношении большинства аэропортов. В части авиаперевозок. Непосредственно доходы авиакомпании выросли примерно и тарифы на 9,5%, расходы на 12% по итогам прошло года.

В: Не доходы стоимость...стоимость билетов.

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Стоимость билетов, да.

В: Да.

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Ну, примерно, доходы. Соответственно, мы видим разницу не в пользу авиакомпаний. И авиакомпании за прошлый год сгенерили примерно 61 миллиард убытков, в этом году в первом квартале порядка 45 миллиардов - итого, уже 106 миллиардов накопленного убытка, и эти...мы еще подведем итоги по второму кварталу - это будет гораздо большая сумма. Конечно же в данном...в данной ситуации мы понимаем основные причины - это стоимость авиакеросина, которая выросла в структуре себестоимости авиакомпаний, у крупных игроков, примерно до 30%. Мы понимаем, что стоимость и сейчас продолжает быть достаточно серьезной и те действия, которые озвучил президент, они просто необходимы. Но, это позволит стабилизировать непосредственно рост тарифов за счет стабилизации роста одной из основных, на данный момент уже основной статьи расходов - авиатопливо. Надо думать еще и о авиаперевозчиков...о авиаперевозчиках. Им же никто эти убытки накопленные не предлагает компенсировать. Хотя такие идеи и предложения есть у Министерства транспорта.

В: Еще убытки...еще убытки компенсировать?

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Да. И это тоже тот ход, который, наверное, следует обсуждать. То есть такие прецеденты у нас были, когда напрямую компенсируются либо затраты, либо убытки крупным игрокам рынка для того, чтобы стабилизировать их финансовое положение.

В: Ух, не знаю, не знаю. Как вам такая идея? И можно тоже вот...Понятно почему растут цены и прочее. А вот, что привело к этому системному кризису в отрасли? Вот хорошо, мы сейчас стабилизируем, ситуацию с ценами - это социальный вопрос, да, но в целом-то вот, в чем причины вот той ситуации, которая сейчас сложилась?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Мы склонны выделять три фактора. Первый - это безусловно макроэкономический, о котором мы говорим, то есть это внешняя среда и цены на топливо и курсовые разницы, которые влияют на стоимость владения воздушными судами - безусловно это доминантная составляющая.

В: Ну тут, да.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Вторая часть она связана, скажем так, с самими действиями отрасли. Это вопрос емкостей и очень часто избыточных емкостей. То есть мы склонны полагать, что во многом кризис отрасли спровоцирован, в том числе и самими перевозчиками, той частью, которая, скажем так, бесконтрольно наращивала объем предложений и ..

В: Имеется в виду, набирались суда, да, в "жирные"... "жирные" нулевые.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Совершенно верно. Даже не в "жирные" нулевые, самое удивительное то, что это продолжается позднее.

В: И позднее, да.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Потому что, например, уход компании Трансаэро оказал, повторюсь, очень благоприятный эффект на отрасль..

В: Да.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Вроде бы отрасль зафиксировалась на определенном уровне, получила прибыль, цены выросли. Но в течении очень короткого времени другие перевозчики, ВИМ-Авиа, мы помним, значит, очень быстро стали эту позицию заполнять, ВИМ-Авиа пошел, так сказать, по тому же пути, но при этом все равно ситуация не исправилась в полной мере. То есть риск избыточных емкостей он остается. То есть это вопрос внутри индустриальный. И третий - это, конечно, регуляторная составляющая, потому что есть определенные нюансы, несмотря на то, что правительство делает очень многое для того, чтобы индустрии помочь. В тоже время вопрос в части допустим подготовки пилотов, да, дефицит кадров, он во многом является следствием неэффективности регулирования. И безусловно здесь мы выделяем еще блок, связанный с регуляторикой. То есть три составляющих.

В: А что...в чем...в чем неэффективность вот регулирования? Какое ...какие изменения в регуляторной базе нужны сейчас?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Мы видим, одна из существенных проблем в структуре расходов авиакомпании, да, топливо - это очень важная часть, вторая часть - это персонал и в первую очередь это пилоты, но и любой авиационный персонал - это достаточно высокая...высокая стоимость на рынке труда, это высококвалифицированные специалисты. Сейчас мы видим в России огромную проблему, потому что, к сожалению, то развитие частных авиационных учебных центров, которое было в России, оно было, ну, можно сказать наверно, торпедировано **Росавиацией**, и должного развития история не получила. Более того, мы видим наоборот стагнацию в этом...в этом секторе. Что касается государственных учебных заведений, ну, во-первых, они живут, ну, скажем так, в большой степени прошлым, потому что подготовка пилота сейчас квалифицированного не требует 5-летнего высшего образования. Мировая

практика показывает, что 1,5-2 года вполне достаточно для того, чтобы коммерческого пилота подготовить. И качество выходящих выпускников, ну, с точки зрения авиакомпаний, ну, скажем так, рассматривается, как не вполне удовлетворительное. То есть очень часто людей приходится доучивать.

В: НРЗБ

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Да. То есть в этом отношении мы видим дефицит на рынке кадров. Причем мы отлично понимаем, что вот случись рост, да, вот уйди макроэкономические факторы, и рынок пойдет вверх, это станет определенной проблемой очень существенной для авиакомпании в очень коротком периоде, потому что замещать нехватку пилотов, на самом деле, будет нечем. И мы снова встанем перед вопросом импорта пилотов, что очень чувствительно и, в общем, вполне можно было бы этого избежать, если бы в стране работала нормальная система подготовки кадров, в том числе и в частном секторе, который, на самом деле, готовит вполне ответственные, вполне рабочие кадры. Вопрос только, наверное, в том, что это должен быть грамотный надзор над этим, да, то есть должна быть частная инициатива и должен быть достаточно строгий квалифицированный надзор. Пока такая система в России, к сожалению, не сложилась, и мы приходим здесь к дефициту. Это не главная проблема.

В: Ну это существенно.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Но, тем не менее, она очень...очень чувствительна, она очень существенна и ее безусловно необходимо в течении короткого времени каким-то образом решать.

В: Вот тоже. Сколько...сколько интересуюсь темой, столько вот про эту проблему слышу, а решение все тоже никак не...Но вместе с тем у нас соответствующие органы регули...фиксируют рост пассажирских авиаперевозок, год к году там январь-апрель 18-го...19-го к 18-му, соответственно. Этот рост-то откуда взялся? В случае, если да мы фиксируем ухудшение макроэкономической ситуации, в регионах тоже там не все гладко далеко. Что это такое?

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Если мы говорим о том росте, который был, допустим, за последние два года. За последние два года наш рынок авиаперевозок вырос на 30%, более, чем на 30%, сейчас этот рост продолжается. То предыдущие годы - это был восстановительный рост, в основном, восстанавливались те авиа...авиалинии и непосредственно рейсы, которые были закрыты. Также мы знаем, что восстановили свое присутствие, и достаточно динамично последние годы, зарубежные авиаперевозчики, которые вынуждены были в определенный кризисный период уйти с нашего рынка. Тот рост, который сейчас продолжается, это прежде всего, эффект того парка, отражение того парка, которые нарастили наши авиаперевозчики, его надо чем-то заполнять, и даже в условиях отсутствия достаточного платежеспособного спроса они вынуждены выполнять достаточно большие объемы перевозок, ну, тем не менее, надо понимать, что этот рост относительно умеренный, он составляет 10,6%...

В: Почти 11%, да.

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Наша отрасль за последние 10 лет росла более высоким ...среднем темпом. Соответственно, если говорить о том росте, который сейчас продолжается, это окончание восстановительного роста, и мы будем ожидать в ближайшие годы стабилизацию на уровне 7-10%.

В: То есть летают в убыток себе, возят, вернее, в убыток себе?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Да. Авиакомпании возят в убыток себе. Средний тариф в России он очень низкий. Да у нас есть определенные направления, где, скажем так, есть либо монополия, либо дуополия (недостаток конкуренции), и на этих маршрутах цены очень высокие, они привлекают общественное внимание, кажется что, действительно, вот по отрасли есть проблемы высоких цен. На самом деле, она, скажем так, она носит достаточно точечный эпизодический характер. Если мы возьмем средний

тариф по отрасли, который сейчас есть, он, в общем, очень низкий, и он существенно ниже мировых практик. И у нас те авиакомпании, которые, скажем так, относятся к мейнджерам, они очень часто имеют тариф, который, ну, мы видим там в мире на уровне дискаунтеров, да, Лоукост компания. Поэтому в этом отношении, конечно, тариф - это одна из составляющих вот этого роста, который мы характеризуем, как аномальный. По нашему мнению восстановительный рост закончился достаточно давно где-то лет 5-6 назад. А сейчас мы видим рост, который в первую очередь вот толкает вот эти низкие тарифы. Кроме того, есть еще некая составляющая, связанная с поведенческой историей. Но, к сожалению, по этому поводу таких глобальных системных исследований не производилось, но мы видим о том, что есть, в принципе, есть люди, которые не летали, но готовы летать. И здесь вопрос в том, что насколько...насколько глубока емкость вот этого сегмента, который просто в силу своей поведенческой позиции, ну люди не привыкли летать, либо привыкли к поезду, либо в принципе не знают, что можно взять и там достаточно спокойно полететь. То есть - стереотип.

В: Ну, самолет для богатых, даже смотреть не буду. Да.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Да. Совершенно верно. И на самом деле для большой страны, казалось бы, вроде все все знают, но огромный процент людей, у которых вот в силу поведенческой составляющей, для них авиатранспорт является, ну, такой темой, которую они даже не рассматривают. Вот...вот эта емкость она потенциально интересна, она тоже будет рынок толкать вперед, причем какое-то...какое-то время. Но при этом, повторяю, вторая составляющая - это низкий средний тариф. Если низкий средний тариф уходит, то мы можем столкнуться с тем, что будет обвальное предложение то, что, если сейчас мы повышаем тариф, авиакомпании повышают тариф, значит пустые самолеты, значит банкротство, мы можем прийти к ситуации, когда у нас будет там степень монополизации на рынке очень высокая. Поэтому здесь очень сложный выбор, очень непростой выбор стоит перед регулятором, перед правительством, потому что с одной стороны, оздоровление ситуации в отрасли, оно связано с повышением тарифа, да, то есть, нельзя все время работать в убыток, то есть нельзя иметь хронически убыточную отрасль. Но или надо признать это, но тогда у нас уже там не рынок, а мы понимаем, что это такая плановая государственная история, но тогда она должна быть, наверное, вся государственная. Насколько это правильно, насколько это поможет эффективности? У меня нет в этом уверенности. Поэтому надо выходить все равно на хотя бы...хотя бы на ноль, потому что нельзя все время жить дотациями.

В: Ну, нам тут, увы, макроэкономика тоже не очень на руку играет.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Не на руку.

В: Что делать. Да. В нашей студии в отеле Арарат Парк Хаятт находится партнер компании Concurios Дмитрий Миргородский. Дмитрий, приветствую! Рад видеть. Хотел бы к вам обратиться, как эксперту, в том числе по региональным авиаперевозкам. Ни раз уже с вами эту историю обсуждали. Президент вспоминал обнуление НДС, да, мимо московского авиаузла. Ведущий прямой линии, если мне память не изменяет, говорил, что есть некоторая даже разгрузка московского авиаузла. Действительно так? Что происходит с региональными авиаперевозками? Потому что, ну, я какого-то бурного роста не вижу. Ну и экономика авиакомпании, которые работают в регионах, региональных авиакомпаний, она тоже, насколько мне известно, далека, ну, даже не от прекрасной, а от адекватной. Как вы бы описали ситуацию здесь? Ну и слышали о чем говорили коллеги: можно добавить, поспорить и высказать свою точку зрения.

ДМИТРИЙ МИРГОРОДСКИЙ (ПАРТНЕР КОМПАНИИ Concurios): Кирилл, ну давайте начнем с региональных перевозок. Инициатива по-поводу обнуления НДС на рейсах, которые минуют Москву, она безусловно как-то сыграет положительно на увеличение количества рейсов, надеюсь, на их загрузку, которые минуют столицу. Но надо понимать, что это будет лишь только косвенный фактор, потому что до тех пор пока основной бизнес находится в Москве, а под бизнесом я имею в виду как бизнес как таковой, так и необходимость многих людей летать за, например, для получения различных указаний в министерства и ведомства, которые находятся в столице, все это не сильно разгрузит

московский узел. Тем не менее, это, безусловно, положительный фактор - это немножко облегчит задачу авиакомпании, которая выполняет рейсы минуя Москву.

В: Дмитрий, можно...можно сразу уто..."Разгрузит"? Сейчас никакой разгрузки вы не видите?

ДМИТРИЙ МИРГОРОДСКИЙ (ПАРТНЕР КОМПАНИИ Concueros): Я вижу очень небольшую разгрузку. Надо еще посмотреть, что даст летний сезон.

Теперь вот про региональные перевозки. Здесь тоже надо понимать, что региональные перевозки бывают разные. Например, перевозка Москва-Воронеж или Уфа-Екатеринбург, или, например, Иркутск-Бодайбо, как мы понимаем, это совершенно разные перевозки. И если последний тип перевозок то, что за Уралом, там, где это просто жизненная необходимость. Понятно, что во всем мире такие вещи субсидируются, понятно, что государство пытается делать многое, все большее с годами для того, чтобы поддерживать эти перевозки, и видимо, этот путь будет необходимо продолжать, потому что, действительно, обеспечить какую-то элементарную мобильность населения в этих регионах можно вот только таким образом. И лишь потом по ряду аэропортов там, где можно будет использовать те же типы воздушных судов, которые сетевые, в том числе Лоукост - перевозчики наши, я имею в виду "Победу" в первую очередь, да, ну, и Аэрофлот там в какой-то степени, да, ну S-7, значит, вот тогда уже эти авиакомпании смогут как-то за счет субсидий и за Уралом каким-то образом эту самую мобильность населения повышать, работая с приемлемыми для себя финансовыми показателями. Я намеренно не говорю с прибылью или убытками, потому что здесь нужно будет смотреть на конкретные связки, на конкретные сети маршрутов. Вот. Что касается других региональных перевозок? То здесь проблемы наиболее острые, поскольку вот, по-моему, сегодня еще не упоминали помимо роста топлива еще рост аэропортовых услуг, всех. В регионах аэропорт всегда монополист, ну, почти всегда, поэтому очень тяжело авиакомпаниям что-то противопоставить политике аэропортов, единственное, что авиакомпании могут - это, собственно говоря, вспомнить историю, которая давно отработана по всему миру, иметь максимально хорошую базу своих удельных расходов и очень грамотно выбирать какие же услуги они в этих аэропортах берут. Но повторю, чисто региональному бизнесу устойчивого, например, на протяжении там 10 и более лет, ну, в мире я хороших примеров не знаю, и всегда это приводит к тому, что региональный перевозчик либо имеет классическое коммерческое партнерство с сетевым, в том числе и лоукост-перевозчиков, тут разные варианты возможны, либо просто являются фидером в группе, ну, например, подобный фидер может появиться в группе Аэрофлот, а S-7 сама сегодня летает на парке Embraer и выполняет региональные рейсы, которые потом дают приличную долю трансфера на более длительных маршрутах. То здесь все будет вот так. Если прокомментировать то, что говорили мои коллеги, про авиаперевозки в целом, не только про региональные, я бы сказал, что сегодня, как и многие годы, кстати говоря, с переменным успехом, так скажем, основной фактор, который определяет, что мы имеем в финансовом смысле - это избыточную емкость, конечно, топливо существенно подкосило все, я имею в виду цену на топливо, и, конечно, те запоздалые, надо честно сказать, меры по обратному акцизу, они помогут авиакомпаниям стабилизировать ситуацию здесь, да. Значит ну на макроэкономику мы влиять не можем, поэтому мы будем смотреть как это будет все в мире и делать прогнозы здесь занятие не очень хорошее. Но надо сказать, что вот эти вот...вот эту стабильность с обратным акцизом, наверное, по моему мнению, ощутят не все, потому что убытки, о которых говорили, серьезные, и надо понимать, что это общий убыток. А есть конкретные авиакомпании, которые там находятся в тяжелом положении или в очень тяжелом положении. У нас одна из крупнейших авиакомпаний уже фактически летает в дефолтном состоянии несколько месяцев. Поэтому я думаю, что мы кого-то не досчитаемся. Когда? Ну, посмотрим. Обычно у нас все после лета происходит. Вот тогда все и будет ясно.

В: Спасибо, спасибо, Дмитрий. Дмитрий Миргородский, партнер Concueros был на связи с нами из нашей студии в Арарат Парк Хаятт. Ну что же? Ждать ухода с рынка кого-то? Согласны с коллегой?

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Если говорить непосредственно о том игроке, которого упоминал Дмитрий,....

В: Он его не назвал, кстати. Но все все поняли. Да. Понятно. Да.

АНТОН КОРЕНЬ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Ну все знают о ком мы говорим. То надо понимать, что сейчас на данный момент, серьезные структуры, серьезные банки, в том числе государственные, стоят за системой кредитования данной авиакомпании, и непосредственно, структура владельцев пока позволяет поддерживать на достаточно финансовой стабильном, условно стабильном уровне, деятельность данной авиакомпании. Но, в целом, нужно понимать, что государство должно иметь запасной вариант финансовой поддержки таких перевозчиков, которые оказались в сложной ситуации, и ни в коем случае не допускать историю с Трансаэро и ВИМ-Авиа, которые мы наблюдали. Это плановая история. Авиакомпании крупные прекращают свою деятельность периодически, и нужно быть готовым для того, чтобы заранее предусмотреть, предвидеть и не повторять эти истории.

В: Ну, вот пришло срочное сообщение, буквально уже в ходе эфира нашего. Гендиректор Аэрофлота впервые высказался о расследовании крушения Суперджет -100. На годовом собрании Виталий Савельев прокомментировал. Причиной крушения, которое произошло, напомню, в начале мая, он выразил соболезнования жертвам и заявил, что МАК (Международный авиационный комитет) опубликовал предварительный отчет катастрофы, "К нам много вопросов и у нас много вопросов". Ну, такой емкий комментарий. Что это за вопросы как вы думаете у господина Савельева?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Ну, я думаю, что это все-таки немножко другой вопрос. Это вопрос, связанный с безопасностью полетов. И я думаю, что вопрос надо все-таки адресовать господину Савельеву, какие у него вопросы к расследованию, поскольку мы сейчас не знаем, что именно для себя авиакомпания выделяет. Вопросов много, но здесь нужны не вопросы, здесь нужны ответы.

В: Да. Еще хотелось бы увидеть конечно разумеется.

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Возвращаясь к банкротству, я бы сказал, что, конечно, ситуация на рынке такова сейчас, что можно ожидать банкротства безусловно. То есть, скажем так, мы находимся в очень высокой ...зоне очень высокого риска банкротств перевозчиков, более того, возможно не одного, а возможно, целой серии банкротств перевозчиков. Это вполне возможно, потому что есть ряд тоже факторов, за счет которых компании существуют, они тоже относятся к факторам риска - это там китайские субсидии, там вопросы там сезонности, то есть август - традиционно месяц очень высокого риска, когда доходы уже падают, а расходы по-прежнему очень высокие. То есть в этом отношении риски банкротств есть. Что касается ситуации, которую вот сейчас подняли в отношении компании Utair, нужно понимать, что это не совсем там история, как была с Трансаэро или с ВИМ-Авиа, потому что уход Трансаэро, повторюсь, на рынок оказал такое благотворное влияние. Что касается Utair, то надо понимать, что на Utair приходится как раз очень большая часть тех самых региональных перевозок, которые убыточные, и на которые толпа сразу не бросится расхватывать.

В: Я понял. У нас время прям практически кончилось. Коротко: Да или Нет. Ситуация с закрытием неба в Грузию и из Грузии как-то на отрасль существенно повлияет?

ФЕДОР БОРИСОВ (ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ): Существенно нет.

В: Не повлияет.

Понятно. Спасибо большое, коллеги. Федор Борисов, главный эксперт института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики. Антон Корень, генеральный директор Центра стратегических разработок гражданской авиации. На РБК продолжается "Деловой день". Не переключайтесь.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ДЕМПФЕР БУДЕТ ВКЛЮЧЕН В ОБРАТНЫЙ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ - МИНФИН РФ

Демпферная надбавка, позволяющая стабилизировать рост цен на авиабилеты в рамках инфляции, будет включена в обратный акциз на авиакеросин для авиакомпаний, сообщил журналистам директор департамента налоговой политики Минфина РФ Алексей Сазанов.

"Сейчас уже есть отрицательный акциз у авиакомпаний, он уже есть в Налоговом кодексе. Авиакомпании сейчас получают отрицательный акциз в размере порядка 3 тысяч рублей. К этому отрицательному акцизу, видимо, надо настроить демпфирующий механизм, который бы позволял сдерживать рост цен на авиабилеты не более, чем на уровень инфляции", - сказал он.

"Это для авиакомпаний. Нефти это вообще не касается", - добавил чиновник.

По словам Сазанова, ведомствам необходимо будет провести встречу с авиаперевозчиками, разобраться в том, какая доля приходится на авиакеросин при подорожании билетов на перевозки и подготовить соответствующую формулу демпфера.

"Для этого нужно время, будем работать над этим. В этом году, конечно, успеем. Нам сказали, поручение дали исчерпывающее. Все усилия на это бросим, быстро что-то придумаем", - добавил он.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/economics/25/06/2019/5d12771f9a7947f86fa1ce00>

ТАСС; 2019.06.25; МИНЭНЕРГО РАЗРАБОТАЛО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА АВИАКЕРОСИН

Министерство энергетики разработало предложения по созданию механизма, который бы регулировал стоимость авиационного топлива по аналогии с механизмом, который уже работает на рынке бензина и дизельного топлива. Об этом сказал глава ведомства Александр Новак в интервью телеканалу "Россия-24".

"Это будет механизм аналогичный тому механизму, который применяется по демпфированию и колебанию цен на нефтепродукты, это будет внесение изменений в кодекс, будут сглаживаться цены с учетом колебания цен на мировых рынках нефти. Такие предложения уже подготовлены", - сказал он.

В ходе прямой линии президент РФ Владимир Путин предложил включить авиакеросин и битум в соглашение с нефтяниками о стабилизации топливных цен. В 2018 году авиабилеты подорожали на 9,5%, что связано, в том числе с ростом цен на авиационное топливо на 30%. Президент также отметил, что ситуация с высокими ценами на авиакеросин в России, которая отражается на стоимости авиабилетов, должна быть немедленно исправлена.

По соглашению с правительством, нефтяники должны сдерживать рост цен на топливо до июля 2019 года, повысив их в начале года на 1,7% из-за повышения НДС, а также на уровень прогнозной среднемесячной инфляции. Правительство в свою очередь пообещало не вводить экспортные пошлины на нефтепродукты. При этом власти также скорректировали формулу демпфера, который применяется для нефтяников, чтобы уменьшить потери компаний из-за продажи топлива по регулируемым ценам. Суть изменений, которые будут действовать с 2020 года, заключается в том, что при росте цены нефти размер компенсации нефтяникам также будет увеличиваться.

Однако аналогичные меры в сегменте авиакеросина до сих пор не обсуждались. При этом **Минтранс** неоднократно предлагал увеличить компенсации авиакомпаниям.

Участники авиационного рынка уже не в первый раз жалуются на сильный рост стоимости керосина. **Минтранс** РФ предложил частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста стоимости топлива еще в августе 2018 года. Тогда **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что цена на авиакеросин может вырасти на 30% по итогам 2018 года. В середине ноября вице-премьер РФ **Максим Акимов** отмечал, что решение о предоставлении компенсаций еще не принято. Решение может быть принято в марте 2019 года, сообщал **замминистра транспорта Александр Юрчик**.

<https://tass.ru/ekonomika/6590677>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ НЕ ПОДРОЖАЛА В МАЕ

Топливозаправочные компании, работающие в аэропортах Московского авиаузла, воздержались от поднятия цен на керосин в мае относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика **Росавиации**.

В аэропорту "Шереметьево" ценник не изменился ни у одной из трех ТЗК: ООО "Газпромнефть-Аэро Шереметьево" сохранило его на уровне 47,272 тыс. руб. за тонну керосина, АО "АЭРО-Шереметьево" ("дочка" "ЛУКОЙЛа" (МОЕХ: LKON) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding) - 46,86 тыс. руб., принадлежащее "Роснефти" (МОЕХ: ROSN) ЗАО "ТЗК Шереметьево" - 46,8 тыс. руб. Все цены указаны без НДС.

Тонна топлива ЗАО "Домодедово Фьюэл Фасилитис" (структура DME Ltd, холдинговой компании группы "Домодедово") в мае также не изменилась, оставшись на уровне 47,2 тыс. руб.

Работающие во "Внуково" ЗАО "Авиационно-заправочная компания" и ЗАО "Топливозаправочный сервис" в мае сохранили цены на отметках 47,3 тыс. руб. и 46,9 тыс. руб. соответственно.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период выросла на 0,44%, до 53,829 тыс. руб. за тонну, отмечает **Росавиация**. Относительно начала года показатель снизился на 1,46%.

RNS; 2019.06.25; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА НАИБОЛЬШИЙ РОСТ ЦЕН НА АВИАКЕРСИН НА КАМЧАТКЕ

Средняя стоимость авиакеросина в аэропортах России в мае 2019 года (без учета НДС) выросла на 0,44% (238 рублей) к апрелю – до 53, 829 тыс. рублей за 1 тонну, следует из материалов **Росавиации**. Наибольший рост зафиксирован на Камчатке.

Заправщик «Камчатское авиапредприятие» в мае повысил цены на авиатопливо в аэропорту Пахачи в Камчатском крае на 28,1% — до 96 141 рублей за тонну. В аэропорту Тигиль, откуда осуществляются регулярные рейсы в Петропавловск-Камчатский «Компания Солнечный ветер» повысила цены на авиатопливо на 9% — до 98,844 тыс. рублей за тонну, а другая заправочная компания ОАО «Камчатское авиапредприятие» — на 24,4%, до 92,999 тыс. рублей за тонну. Таким образом, самые высокие цены на авиатопливо в мае зафиксированы на Камчатке.

В московский аэропортах цены в мае не изменились и в среднем составляют 46,8 тыс. рублей за тонну.

Президент РФ Владимир Путин в ходе «Прямой линии» заявил, что авиакеросин и битум должны быть включены в систему получения обратного акциза на нефть для сглаживания колебания цен на эти виды нефтепродуктов.

«Подготовленные поправки в налоговое законодательство по корректировке "демпфера" будут оперативно доработаны с учетом возможности предоставления обратного акциза производителям авиационного керосина», — отметил официальный представитель вице-премьера Дмитрия Козака Илья Джус.

<https://rns.online/transport/Rosavatsiya-zafiksirovala-naibolshii-rost-tsen-na-aviakersin-na-Kamchatke----2019-06-25/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ШЕРЕМЕТЬЕВО СООБЩИЛО О ГОТОВНОСТИ ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ

Аэропорт "Шереметьево" сообщил о готовности принимать электронные посадочные талоны у пассажиров международных рейсов.

Ранее такой сервис стал доступен на внутренних линиях из "Шереметьево", напомнили в пресс-службе аэропорта.

"Электронный посадочный талон оформляется одновременно с регистрацией на рейс на сайте авиакомпании либо через мобильное приложение авиаперевозчика. После

оформления пассажир может получить посадочный талон со штрих-кодом на свое мобильное устройство. При необходимости есть возможность распечатать электронный посадочный талон на устройствах репринта в аэропорту "Шереметьево", - указано в сообщении.

При прохождении пограничного контроля штриховой код на талоне сканируется с помощью оборудования в кабинах паспортного контроля, отмеченных информационными стендами. Далее пассажир следует в "стерильную" зону и предъявляет электронный талон при посадке на борт.

Авиакомпании-партнеры "Шереметьево" (крупнейшие - "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), Nordwind, "Россия", Pegas Fly, Air France) проинформированы о запуске сервиса по обслуживанию пассажиров с электронными посадочными, отмечается в сообщении.

ТАСС; 2019.06.25; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ОБСЛУЖИТ РЕКОРДНОЕ ЧИСЛО ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В 2019 ГОДУ

Аэропорт Симферополя обслужит в течение 2019 года 344 чартерных рейса - это рекордное для воздушной гавани число, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе авиаузла.

"Международный аэропорт Симферополь в этом курортном сезоне обслужит 344 чартерных рейса. Это на треть больше, чем в прошлом году, и является рекордом за все время работы аэропорта. Всего чартерными рейсами в курортный сезон через аэропорт Симферополь планируется перевезти более 200 тыс. пассажиров, что также является рекордом. В прошлом году на таких рейсах в Крым и обратно перевезли 151 тыс. пассажиров", - говорится в сообщении.

Уточняется, что если в прошлом году чартерные рейсы в Крым начались с июля и закончились в конце августа, то в этом авиакомпании выполняют чартеры с апреля по сентябрь. Расширить программу удалось, в частности, благодаря сотрудничеству аэропорта с туроператором "Библио-Глобус", в рамках которого действуют рейсы из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбургa, Казани, Новосибирска, Уфы, Перми, Тюмени, Челябинска, Омска, Нижнего Новгорода и Самары.

"Увеличение чартерных рейсов свидетельствует не только о возрастающем спросе на организованный отдых в Крыму, но и о комфортных условиях, которые создаются в аэропорту Симферополь для туроператоров. Благодаря нашей совместной работе в этом курортном сезоне чартерами в Крым и обратно будет перевезено на 50 тыс. человек больше, чем прошлым летом. Мы открыты для сотрудничества и готовы предоставлять нашим партнерам наиболее оптимальные и выгодные условия", - приводятся в сообщении слова генерального директора ООО "Международный аэропорт "Симферополь" Евгения Плаксина.

Ранее сообщалось, что аэропорт Симферополя в 2018 году обслужил более 5,146 млн пассажиров. Это на 17 тыс. больше, чем в 2017 году.

В 2018 году в Крыму отдохнуло рекордное за постсоветские годы число туристов - около 6,8 млн человек. Это на 28% больше, чем годом ранее. Власти Крыма рассчитывают, что в 2020 году турпоток в республику превысит рекордные советские показатели в 8 млн человек.

<https://tass.ru/obschestvo/6587996>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/06/25/reg-ufo/aeroport-simferopol-na-tret-velichil-chislo-charternyh-rejsov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АВИАКОМПАНИЯ "АЗИМУТ" С 9 ИЮЛЯ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ЕРЕВАН ЕЖЕДНЕВНО

Авиакомпания "Азимут" с 9 июля сделает рейсы из Ростова-на-Дону в Ереван ежедневными, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе компании.

Сейчас самолеты по рейсу Ростов-на-Дону - Ереван - Ростов-на-Дону летают пять дней в неделю: в понедельник, среду, пятницу и воскресенье из Ростова-на-Дону в 8:30, обратно - в 12:00. По субботам вылет из Ростова в 20:05, из Еревана в 23:25.

С 9 июля вводятся еще два рейса. Так, по вторникам вылет из Ростова будет осуществляться в 20:05, обратно - в 23:25, по четвергам - из Ростова в 19:45, из Еревана - в 23:15.

В компании уточнили, что добавление рейсов планировалось давно и не связано с временным запретом на полет в Грузию для российских авиакомпаний.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "НОВАПОРТ" МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 3/4 В СОЗДАВАЕМОМ АО НА БАЗЕ АЭРОПОРТА ПЕНЗЫ, ДЕНЬГИ ПОЙДУТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

ООО "Новаяпорт Холдинг" может получить контрольный пакет акций АО, создаваемого на базе аэропорта Пензы, вклад "Новаяпорта" в уставный капитал будет направлен на реконструкцию и развитие комплекса.

В департаменте госимущества Пензенской области "Интерфаксу" сообщили, что в IV квартале текущего года регион планирует приватизировать аэропортовый комплекс г. Пензы. Доля участия Пензенской области в создаваемом АО "Аэропорт Пензы" (рабочее наименование) составит не менее 25,01% уставного капитала, регион внесет в новую компанию имущество аэропортового комплекса.

В свою очередь ООО "Новаяпорт Холдинг" на условия частно-государственного партнерства планирует внести в уставный капитал нового АО финансовые средства в обмен на 74,99% акций. Эти средства будут направлены на реконструкцию (строительство) аэровокзального комплекса, грузового терминала, топливозаправочного комплекса и других объектов.

Сумма средств не называется.

"До завершения процедур, связанных с учреждением нового общества и формирования его уставного капитала, государственного бюджетное учреждение Пензенской области "Аэропорт города Пензы" осуществляет свою уставную деятельность в прежнем режиме", - отметили в департаменте.

Ранее депутаты Заксобрания Пензенской области одобрили включение объектов движимого и недвижимого имущества ГБУ Пензенской области "Аэропорт города Пензы" в прогнозный план приватизации на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов.

Как сообщалось, правительство Пензенской области и "Новаяпорт Холдинг" 6 июня заключили соглашение о намерениях в области реализации комплексного проекта развития аэропорта Пензы.

Последняя реконструкция пассажирского терминала аэропорта проводилась 16 лет назад. За это время пассажиропоток увеличился в несколько раз. Только с 2014 по 2018 год численность пассажиров выросла с 74,5 тыс. до 181,5 тыс. человек в год. При этом пропускная способность пензенского аэропорта, где отсутствуют зоны прилета и выдачи багажа, осталась прежней.

В феврале 2019 года проект по строительству аэровокзала обсуждался в Совете Федерации РФ. По итогам данных обсуждений Минтранс России было поручено проработать возможность реализации данного проекта, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства. На встрече губернатора Пензенской области Ивана Белозерцева с гендиректором ООО "Новаяпорт Холдинг" Сергеем Рудаковым в апреле была подтверждена заинтересованность компании в участии в проекте. Сообщалось, что холдинг может взять аэропорт в управление с инвестиционными условиями.

Сообщалось также, что инвестиции в строительство нового здания аэровокзала в Пензе могут составить порядка 1 млрд рублей. После реконструкции аэровокзала пассажиропоток можно будет увеличить до 700 тыс. человек в год.

Аэропорт Пензы был открыт в 1934 году, пассажирский терминал построен в 1963 году и реконструирован в 2003 году. Для обслуживания пассажиров и обработки багажа предназначен 1-й этаж аэровокзала общей площадью 877,3 кв. м с пропускной способностью 100 человек в час. В настоящее время пензенский аэропорт является аэропортом федерального значения и имеет возможность принимать все типы пассажирских самолетов, кроме Boeing-747 и A380.

"Новаворт" на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время он является крупнейшим холдингом в РФ, инвестирующим в региональные аэропорты.

ТАСС; 2019.06.25; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОВОКЗАЛА В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ЗАКЛЮЧАТ С ЕДИНСТВЕННЫМ ПОСТАВЩИКОМ

Конкурсные процедуры на строительство аэровокзала в Петрозаводске были отменены для заключения госконтракта с единственным исполнителем по поручению президента РФ, сообщили во вторник ТАСС в управлении капитального строительства Карелии.

"В целях исполнения поручения президента РФ Владимира Путина от 20.05.19 года №Пр-866 <...> была отменена конкурсная процедура по объекту "Строительство объектов на территории гражданского сектора аэропорта "Петрозаводск" (Бесовец) для заключения государственного контракта с единственным исполнителем", - говорится в официальном ответе на запрос ТАСС.

Новый аэровокзал должен появиться в столице Карелии в рамках федеральной программы развития республики до 2020 года. В апреле 2019 года власти региона во второй раз объявили конкурс на строительство после отмены результатов первого по решению карельского УФАС. Итоги аукциона должны были объявить 31 мая.

Подрядчик должен выполнить работы по строительству объектов на территории гражданского сектора аэропорта "Петрозаводск" и ввести их в эксплуатацию до 21 августа 2020 года. Начальная цена контракта - 817,9 млн рублей, которые будут предоставлены из федерального и республиканского бюджетов.

Реконструкция и планы развития

Аэропорт Петрозаводска - единственный аэропорт Карелии, он включен в список аэропортов федерального значения, предназначен для обслуживания внутренних и международных авиaperевозок. В 2014-2017 годах была проведена реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса, а также рулежной дорожки, перрона и мест стоянки воздушных судов и других объектов.

До 2020 года по федеральной целевой программе развития Карелии реализуется проект строительства объектов гражданского сектора аэропорта, по которому, в частности, сооружается здание аэровокзала, где будут обслуживаться не менее 300 пассажиров в час.

Первое здание аэровокзала было построено в 1964 году, площадь пассажирского терминала тогда составляла 320 кв. м, а пропускная способность - 30 пассажиров в час. В 2004 году было введено в эксплуатацию новое здание пассажирского терминала общей площадью 400 кв. м, что позволило увеличить пропускную способность до 70 пассажиров в час. В 2011 году проведена реконструкция здания, в результате которой его общая площадь составила 900 кв. м.

<https://tass.ru/spb-news/6588485>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ В СЕНТЯБРЕ - МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ

АО "Международный аэропорт Хабаровск" (АО "МАХ") в сентябре планирует ввести в эксплуатацию первую очередь нового терминала внутренних авиалиний, сообщила пресс-служба Минвостокразвития по итогам рабочей поездки гендиректора АО "Корпорация развития Дальнего Востока" (КРДВ) Аслана Канукоева по Хабаровскому краю.

В сообщении говорится, что пропускная способность терминала составит 3,5 млн человек в год (ранее назывался другой показатель - 3 млн человек).

АО "Хабаровский аэропорт" эксплуатирует два действующих терминала в аэропорту "Новый" суммарной пропускной способностью 2,2 тыс. пассажиров в час.

В настоящее время в аэропорту идет строительство нового терминала внутренних авиалиний площадью 26 тыс. кв. метров. Генподрядчик строительства - турецкий консорциум Limak Marashstroy.

Как сообщалось, в сентябре прошлого года японская Sojitz Corp. и АО "Хабаровский аэропорт" подписали меморандум о совместной реализации проекта по строительству и

эксплуатации нового аэровокзального комплекса международного аэропорта Хабаровск ("Новый"). На первом этапе сотрудничества стороны намерены реализовать проект по строительству нового терминала внутренних авиалиний, а затем будут совместно осуществлять операционное управление как новым терминалом внутренних линий, так и существующим международным терминалом аэропорта Хабаровск. В дальнейшем стороны также рассмотрят возможность строительства нового терминала международных авиалиний.

В декабре 2018 года сообщалось, что Sojitz и японские JOIN и JATCO приобретают 10% в АО "МАХ" у АО "Хабаровский аэропорт". "Общая стоимость проекта оценивается примерно в 10 млрд иен. Соглашение предусматривает, что консорциум начинает с приобретения доли в размере 10% в совместном японско-российском предприятии АО "Международный аэропорт Хабаровск", при этом консорциум может увеличить свои инвестиции в будущем", - говорилось тогда в сообщении Sojitz.

Средства от приобретения 10%-ной доли будут использованы для финансирования строительства нового пассажирского терминала внутренних линий. При этом предусмотрен опцион на увеличение доли консорциума японских компаний в АО "МАХ" до 25% + 1 акция.

Объем инвестиций в проект строительства нового терминала составляет 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей кредитных средств институтов развития - ВЭБа и АО "Фонд развития Дальнего Востока", 1 млрд рублей - собственные средства инвестора.

Согласно данным АО "Хабаровский аэропорт", 99,9994% акций аэропорта принадлежит АО "Кварц-Инвест" (Москва), 0,0006% - Константину Басюку, президенту и владельцу ООО "УК Комакс" (Москва, управляющая компания АО "Хабаровский аэропорт").

АО "Корпорация развития Дальнего Востока" - управляющая компания, которая определена правительством РФ для управления территориями опережающего развития и Свободным портом Владивосток.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; "АЭРОПОРТЫ ЧУКОТКИ" ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ПЕВЕК ЗА 3,6 МЛРД РУБЛЕЙ

ФКП "Аэропорты Чукотки" объявило конкурс с ограниченным участием на право реконструкции аэропорта "Певек" в Чукотском автономном округе, следует из данных системы "СПАРК-Маркетинг".

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 3,566 млрд рублей.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 17 июня, итоги будут подведены 24 июля.

Работы необходимо выполнить до 30 декабря 2022 года.

Как сообщалось, **Минтранс** РФ выделил 3,6 млрд рублей на реконструкцию аэропорта Певека в рамках проекта "Развитие региональных аэропортов и маршрутов". К 2023 году предполагается отремонтировать взлетно-посадочную полосу и здание аэропорта, а также обновить оборудование.

В связи с предстоящей реконструкцией региональные власти совместно с ФКП "Аэропорты Чукотки" и авиакомпаниями прорабатывают вопрос организации воздушных перевозок жителей города в центральные районы страны через Анадырь, Якутск и Петропавловск-Камчатский.

Аэропорт "Певек" имеет ВПП размером 2,5 тыс. метров на 42 метра, принимает самолеты и вертолеты. Площадка аэродрома находится в стесненных условиях, практически со всех сторон омывается водами, обводнению также подвержена территория между ВПП и перроном.

ФКП "Аэропорты Чукотки" создано в 2010 году на базе ФГУП "Чукотавиа", которое является в Чукотском АО основным региональным авиаперевозчиком. ФКП включает 10 аэропортов Чукотки в населенных пунктах Анадырь, Беринговский, Залив Креста, Кепервеем, Лаврентия, Марково, Мыс Шмидта, Омолон, Певек и Провидения.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АВИАКОМПАНИЯ "АЭРОФЛОТ" ЗАХЕДЖИРОВАЛА 70% ТОПЛИВНЫХ КОНТРАКТОВ В 2019Г - СЕО

ПАО "Аэрофлот - российские авиалинии" (МОЕХ: AFLT) захеджировало 70% топлива, закупленного в 2019 году, заявил глава авиакомпании Виталий Савельев на годовом собрании акционеров, передал корреспондент "Интерфакса".

"70% объемов закупки керосина мы захеджировали. То есть что бы ни случилось на рынке с ценой, у нас есть гарантия, что ту цену, которая заложена в бизнес-плане на этот год, мы будем сохранять", - сказал Савельев.

В пресс-службе "Аэрофлота" "Интерфаксу" уточнили, что речь идет о хеджировании топливных контрактов только флагманской авиакомпании группы.

"Аэрофлот" не хеджировал топливные риски с 2015 года, по итогам которого компания получила убытки по обоим стандартам отчетности: по РСБУ - в размере 18,9 млрд руб., по МСФО - 6,5 млрд руб. "Аэрофлот" объяснял такие результаты непредвиденными расходами из-за перевозки пассажиров "Трансаэро" (МОЕХ: TAER). При этом аналитики, в том числе "ВТБ капитала", связывали убытки с программами хеджирования, в том числе топливных контрактов: потери от них оценивались в \$300 млн.

О возможности вернуться к хеджированию рисков из-за роста цен на авиакеросин, нестабильности курсов валют и политической ситуации в Венесуэле Савельев говорил в начале этого года.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГЛАВА АЭРОФЛОТА ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ДЕМПИНГ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК РФ ИЗ-ЗА ПЕРЕИЗБЫТКА САМОЛЕТОВ

Глава "Аэрофлота" Виталий Савельев пожаловался на демпинг на рынке авиаперевозок РФ из-за переизбытка провозных емкостей.

"К сожалению, в целом рынок авиаперевозок в России сегодня имеет избыточное предложение по емкостям кресел - по разным оценкам от 10 до 12% - что вызывает определенный демпинг предложения на рынке. Соответственно, пассажиропоток авиакомпаний растет, а вот рентабельность оставляет желать лучшего", - заявил Савельев на годовом собрании акционеров "Аэрофлота", которое проходит во вторник.

Он отметил, что парк группы "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) на сегодня состоит из 366 воздушных судов, в том числе во флагманской авиакомпании - 253 самолета. Чистое увеличение парка группы в прошлом году по сравнению с позапрошлым произошло на 41 воздушное судно, и "это довольно много", признал Савельев.

"Это можно объяснить тем, что "Аэрофлот" - как и все авиакомпании - когда произошло введение санкций против РФ, мы ремаркетировали флот. То есть мы не могли отказаться от тех самолетов, которые были заказаны, но мы смогли перенести их поставку на более поздний срок - и вот они начинают подходить, поэтому мы получили 41 дополнительное воздушное судно", - сказал глава "Аэрофлота".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; АЭРОФЛОТ С 2020 Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СОЧИ, ИРКУТСК, НОРИЛЬСК, ОМСК И ЕКАТЕРИНБУРГ

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) с 2020 года планирует открыть рейсы из Красноярска в Сочи, Иркутск, Норильск, Омск и Екатеринбург, сообщил глава компании Виталий Савельев.

"Из Красноярска со следующего года мы планируем рейсы в Сочи, Игарку, Иркутск, Норильск, Омск, Екатеринбург. Считаем, что для первого этапа этого будет достаточно", - сказал Савельев на собрании акционеров "Аэрофлота" во вторник.

Базироваться там будут самолеты Boeing 737 и Sukhoi Superjet 100, добавил он.

"Что касается Красноярска, это региональный хаб, хаб - это расписание, которое авиакомпания должна привнести в аэропорт", - отметил Савельев.

Летом прошлого года "Аэрофлот", до сих пор базировавшийся в московском "Шереметьево", сообщил о новой пятилетней стратегии развития группы, которая предполагает создание баз и хабов в регионах РФ. Два из них планируется строить в аэропортах Сочи и Красноярска (контролируются "БазЭлом" Олега Дерипаски), один - в Новосибирске (входит в "Новпорт" Романа Троценко) и один - во входящем в

"Аэропорты регионов" "Кольцово" (Екатеринбург). Всего к 2023 году "Аэрофлот" планирует увеличить перевозки из регионов почти втрое, до 19 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.25; ГРУППА АЭРОФЛОТ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В МАЕ НА 12%, ДО 5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) увеличила перевозки в мае 2019 года на 12% относительно того же месяца прошлого года, до 5 млн человек, говорится в сообщении компании.

На внутренних линиях группа перевезла 2,7 млн пассажиров (+9,7%), на международных - 2,3 млн человек (+14,9%). Пассажирооборот за отчетный период увеличился на 12,1%, до 12,6 млрд пассажиро-километров. При этом занятость кресел уменьшилась на 0,3 процентного пункта, до 77%.

Авиакомпания "Аэрофлот - российские авиалинии" (МОЕХ: AFLT) в прошлом месяце перевезла 3 млн пассажиров (+6,2%). Внутренние перевозки выросли на 0,3%, до 1,4 млн человек, международные - на 12,1%, до 1,6 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 6,7%, до 8,1 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел компании снизилась на 0,6 п.п., до 74,2%.

С начала года пассажиропоток группы "Аэрофлот" составил 22,5 млн человек (+14,6%), флагманской компании - 14,5 млн человек (+11,3%).

В мае парк группы сократился на три самолета (выбыли А319, А320 и SSJ-100), до 367 единиц. Парк флагманской компании насчитывал 252 лайнера.

"Аэрофлот" - крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании "Аэрофлот - российские авиалинии" (работает в премиальном ценовом сегменте), "Россию" (средний сегмент), низкобюджетную "Победу" и работающую на Дальнем Востоке "Аврору".

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.25; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ВПЕРВЫЕ ПУБЛИЧНО ВЫСКАЗАЛСЯ О РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЯ SSJ100; ЕСТЬ МНОГО ВОПРОСОВ, СКАЗАЛ САВЕЛЬЕВ

На годовом собрании акционеров «Аэрофлота» гендиректор компании Виталий Савельев впервые публично прокомментировал расследование крушения пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), которое произошло в начале мая. Глава авиаперевозчика выразил соболезнование родственникам жертв катастрофы, при которой погиб 41 человек. «МАК (Межгосударственный авиационный комитет) опубликовал предварительный отчет катастрофы, к нам много вопросов, и у нас много вопросов», – заявил Савельев.

Пресс-служба «Аэрофлота» эту тему также никогда не комментировала. Но ранее компания жестко раскритиковала губернатора Хабаровского края Сергея Фургала, который в мае заявил, что с причинами трагедии все ясно и в ней виноваты пилоты, а не техника. Самолеты SSJ100 выпускает входящий в госхолдинг Объединенная авиастроительная корпорация Комсомольский-на-Амуре авиационный завод.

Трагедия случилась в этом году, а в 2018 г. уровень безопасности полетов «Аэрофлота» составил 99,974% – это перевыполнение норматива в 99,9%, добавил Савельев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/25/804955-gendirektor-aeroflota-ssj100>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.25; ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЙ ИЛ-96-400М ПОСТРОЯТ В 2023 ГОДУ

Авиационный комплекс им. Ильюшина в 2021 году начнет летные испытания новейшего широкофюзеляжного Ил-96-400М, а первый серийный самолет будет построен в 2023-м, заявил в интервью РИА Новости в преддверии форума "Армия-2019" генеральный директор компании Юрий Грудинин.

"В настоящее время мы продолжаем проектирование первой опытной машины параллельно с запуском ее производства. Ведется агрегатная сборка первого опытного образца. Его летные испытания планируются на 2021 год. Первый серийный самолет планируем построить в 2023-м", - сказал Грудинин.

Широкофюзеляжный дальнемагистральный пассажирский самолет Ил-96-400М создается на базе серийного самолета Ил-96 в целях дальнейшего совершенствования самолетов

этого типа и расширения их транспортных возможностей за счет удлинения фюзеляжа и установки более мощных двигателей ПС-90А1 взамен ПС-90А. Ил-96-400М может взять на борт до 400 пассажиров в зависимости от компоновки салона. Фюзеляж большого диаметра обеспечивает пассажирам современный уровень комфорта в длительных перелетах. По показателям надежности, безопасности и экономичности Ил-96-400М стоит на одном уровне с мировыми аналогами. Ранее сообщалось, что презентация борта запланирована на конец 2019 года, начать серийный производство – в 2020 году.

<https://ria.ru/20190625/1555880094.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЯН ГРИНЕВИЧ; 2019.06.25; КАЧЕСТВО НА ПЯТЬ; ПЕТЕРБУРГСКИЕ УЧЕНЫЕ ОПТИМИЗИРУЮТ СБОРКУ САМОЛЕТОВ

Специалисты Санкт-Петербургского политехнического университета (СПбПУ) совместно с компанией разработали программный комплекс ASRP, моделирующий и оптимизирующий процесс сборки самолетов.

Комплекс ASRP создан учеными Института прикладной математики и механики СПбПУ. Новые математические методы, используемые в ASRP, позволяют эффективно решать задачи, для которых плохо применимы стандартные подходы. Фактически ученые создали методику по моделированию и оптимизации как сборочных процессов отдельных элементов планера, так и окончательной сборки всего самолета. Статья с результатами работы опубликована в Journal of Manufacturing Science and Engineering.

Сборка самолета - многоступенчатый и сложный процесс. Различные узлы и детали, как правило, соединяются между собой при помощи болтов и заклепок, для которых в процессе сборки просверливаются специальные отверстия. От точности изготовления этих отверстий критически зависит качество и надежность всей конструкции, а значит, при сверлении части должны плотно прилегать друг к другу. Для этого устанавливаются специальные временные крепежные элементы. От расположения этих крепежей зависит время сборки и качество соединения. Компьютерное моделирование и оптимизация расположения временного крепежа - основные области применения программного комплекса ASRP. Совместные исследования СПбПУ и Airbus в этом направлении ведутся на протяжении 14 лет. Разработки ученых позволили оптимизировать расстановку временных крепежных элементов для многих узлов самолетов Airbus. Это позволило уменьшить трудоемкость и повысить качество сборочного процесса.

- В ходе расчетов мы определяем вероятность отклонения от норматива величины зазора между собираемыми деталями. Наша задача - минимизировать эту вероятность путем выбора наилучших позиций временных крепежных элементов, - пояснил Сергей Валерьевич Лупуляк, заведующий лабораторией виртуально-имитационного моделирования СПбПУ.

Недавно компания Airbus выпустила новую модель самолета A350, которая сразу же стала востребованной у крупнейших авиакомпаний мира. Однако сборочный процесс является достаточно трудоемким. Например, с момента начала сборки и до передачи заказчику первого экземпляра модели A350 прошел целый год. Для ускорения производства и увеличения объемов выпуска необходимо сократить время сборки. Новые сборочные линии требуют больших финансовых вложений со стороны компании, поэтому она заинтересована в модификации существующих технологий. Программный комплекс, разработанный в СПбПУ, как раз и решает данную задачу. Таким образом, программный комплекс ASRP позволяет не только сократить время сборки, но и обеспечить надежное качество, что является одним из факторов, гарантирующих безопасность будущего самолета.

<https://rg.ru/2019/06/25/reg-szfo/peterburgskie-uchenye-optimiziruiut-sborku-samoleto.html>