



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ПЕРМЬ ПОПАЛА В ЧИСЛО СЕМИ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ С ХОРОШЕЙ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКОЙ.....	5
ТАСС; 2019.06.27; РОСАВТОДОР ВЛОЖИТ 9,5 МЛРД РУБЛЕЙ В РЕМОНТ ДОРОГ НА МТК «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ».....	5
ТАСС; 2019.06.27; РОССТАНДАРТ ПРЕДЛАГАЕТ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КАМЕРАМИ И ВЕСАМИ НА ДОРОГАХ	6
RNS; 2019.06.27; ПОЧЕМУ ПУТИН ПОРУЧИЛ НЕ ПРЯТАТЬ КАМЕРЫ НА ДОРОГАХ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.06.27; НУЖНЫ РЕАЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ; СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ГОССОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	7
ТАСС; 2019.06.27; БЕГЛОВ: ПОДРЯДЧИКИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ ДОЛЖНЫ ДАВАТЬ ГАРАНТИЮ ДО 12 ЛЕТ	9
ТАСС; 2019.06.27; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА В ВОЛОГДЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; КАЛУЖСКИЕ ВЛАСТИ ХОТЯТ К 2025 ГОДУ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ В ДТП.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САРАНСК; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2019.06.27; В МОРДОВИИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК 1068 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ	11
ТАСС; 2019.06.27; РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАТ В ЭТОМ ГОДУ К 1 СЕНТЯБРЯ.....	12
ТАСС; 2019.06.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ ДО 80%	12
ТАСС; 2019.06.27; ЧИСЛО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ	12
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.06.28; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ОЧЕРЕДНОЙ ВАРИАНТ РАСЧЕТА ТАРИФОВ ОТ ЭТАЛОННЫХ ЗАТРАТ; ОН ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ НРАВИТСЯ НИ ЧИНОВНИКАМ, НИ БИЗНЕСУ	13
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.28; ШТРАФОВ ЗА КАРТЕЛИ МОГУТ НАЧАТЬ СОБИРАТЬ БОЛЬШЕ; ЭТО ОДНА ИЗ ЦЕЛЕЙ ПРОГРАММЫ ПО БОРЬБЕ С КАРТЕЛЯМИ, ПРИНЯТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ...	14
РБК; НАТАЛЬЯ ГАЛИМОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.06.28; ГОСКОМПАНИИ НЕ ПОДОБРАЛИ КЛЮЧИ; ПОЧЕМУ НЕ ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА О ВВЕДЕНИИ КРП	15
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; МИНТРАНС ХОЧЕТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ СТРУКТУРУ РОСМОРРЕЧФЛОТА ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО РЕАГИРОВАНИЯ НА ЧП.....	17
ГУДОК; 2019.06.27; ДВА ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗА СНОВА ВОШЛИ В РЕЙТИНГ 100 ЛУЧШИХ В РОССИИ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЗАКОН ОБ УПРОЩЕНИИ ДОСТУПА ИНВАЛИДОВ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УСЛУГ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ	18

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; НОВЫЙ ПОГРАНПЕРЕХОД МЕЖДУ ЛИТВОЙ И РОССИЕЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2020 ГОДУ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019Г	19
ТАСС; 2019.06.27; BOEING ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ СОЗДАНИЕМ ГОРОДСКИХ АВИАТАКСИ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ	21
ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.28; НА РАЗВИТИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ ОТРАСЛИ ДО 2024 ГОДА БЮДЖЕТ ДАСТ 58 МЛРД РУБЛЕЙ; «РОСНЕФТИ», «ГАЗПРОМУ» И «НОВАТЭКУ» ПРИДЕТСЯ НАЙТИ 500 МЛРД РУБЛЕЙ	22
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.28; ПЬЯНЫЕ ВОДИТЕЛИ СТАНУТ ПАССАЖИРАМИ НАДОЛГО; ВВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ НОВАЯ РЕДАКЦИЯ УК 23 ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ ГЕОРГИЕВ; 2019.06.28; УДОБНО ПАССАЖИРАМ – ВЫГОДНО ГОРОДУ; САНКТ–ПЕТЕРБУРГ ВЗЯЛ КУРС НА ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2019.06.28; ВЫВЕСТИ НЕЛЕГАЛОВ ИЗ ТЕНИ; ТАКОВА ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ ГОСАВТОДОРНАДЗОРА	26
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.06.27; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ СОЗДАНИЕ РЕЙТИНГОВОЙ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ АВТОШКОЛ В РОССИИ	29
ТАСС; 2019.06.27; СЕРВИС ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ВОЖДЕНИЯ ЗАПУСТЯТ В РОССИИ В 2021 ГОДУ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; РОСАВТОДОР ВНОВЬ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ ЗА 19 МЛРД РУБ	30
КРЫМИНФОРМ; 2019.06.27; ШЕСТОЙ ЭТАП ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ГОТОВ НА ЧЕТВЕРТЬ	30
ТАСС; 2019.06.27; ЦЕНЫ НА БЕНЗИН В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ НА 0,7%	31
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; HUAWEI ПЛАНИРУЕТ НАЛАДИТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЙСКИМИ РАЗРАБОТЧИКАМИ «МОЗГОВ» ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; У МТС НЕТ ИНТЕРЕСА К СЕГМЕНТУ ТАКСИ В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ - СЕО ОПЕРАТОРА	33
ТАСС; 2019.06.27; РЖД ВОШЛИ В «СОВЕТ РЫНКА»	33
ТАСС; 2019.06.27; ВЫПУСК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ МОЖЕТ ПОБИТЬ ШЕСТИЛЕТНИЙ РЕКОРД В 2019 ГОДУ	33
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ПОСТАВИТ РЖД 12 ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНОВ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА БАМЕ К ЮБИЛЕЮ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГРУППА «СИБАНТРАЦИТ» ЗАКЛЮЧИЛА ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА II СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ...	34
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ФГК ОСТАЕТСЯ Ж/Д ОПЕРАТОРОМ С КРУПНЕЙШИМ В РФ ПАРКОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; САРЕХ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА НА 2019Г УВЕЛИЧЕН НА 4 МЛРД РУБ., ОНИ ПОЙДУТ НА ЗАКУПКУ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЭКСПОРТЕР ЗЕРНА ТД «РИФ» ВЗЯЛ В ЛИЗИНГ У СТРУКТУРЫ СБЕРБАНКА 700 ХОППЕРОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; РЖД В СВЯЗИ С ДОЖДЕВЫМИ ПАВОДКАМИ ВВЕЛИ РЕЖИМ ЧС В РАЙОНЕ СТАНЦИИ ТАЙШЕТ	36

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.28; ПОРТЫ ТАМАНИ ПЕРЕОЦЕНИЛИ СЕБЯ; ПЛАНИРУЕМАЯ СТИВИДОРАМИ ЗАГРУЗКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕВЫСИЛА ПРОГНОЗ ОАО РЖД.....	37
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ КОЗИЧЕВ; 2019.06.28; В ОСК ПОЯВИТСЯ ГЛАВНЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ; КУРАТОРОМ СУДОСТРОЕНИЯ МОГУТ НАЗНАЧИТЬ ЛЕОНИДА ВИРОХОБСКОГО.....	38
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.06.27; ФАЗА ОБНОВЛЕНИЯ; ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЮГА РОССИИ ПРЕДСТОИТ МОДЕРНИЗАЦИЯ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ПУТИН: РОССИЯ ПРОДОЛЖИТ РАЗВИВАТЬ ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ	42
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ВЭБ ВЫПЛАТИЛ АВАНСЫ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКЕРОВ-ЛЕДОКОЛОВ НА СПГ ДЛЯ «РОСНЕФТИ».....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; СУД РАССМОТРИТ РАСТОРЖЕНИЕ АРЕНДЫ МЕЖДУ «РОСМОРПОРТОМ» И НАХОДКИНСКИМ МОРПОРТОМ 14 АВГУСТА	43
ГТРК ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ; 2019.06.27; ПОДНЯТЬ СО ДНА АМУРА ТЕПЛОХОД «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» НАМЕРЕНЫ В КОМСОМОЛЬСКЕ	43
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.28; ИНОСТРАННЫЕ СУДА РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ РИСКУЮТ ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТЫ; РОСАВИАЦИЯ РЕШИЛА ИГНОРИРОВАТЬ СОГЛАШЕНИЕ С БЕРМУДАМИ, ГДЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ ЭТИ ЛАЙНЕРЫ.....	44
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.06.28; ПОСЕКУНДНО СВЫСОКА: О ПРОБЛЕМАХ НА БОРТУ СООБЩАТ ПО ИНТЕРНЕТУ; ПОСТОЯННАЯ СВЯЗЬ С ЗЕМЛЕЙ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК	46
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.06.27; ВОПРОС ДОСТУПНОСТИ – КЛЮЧЕВОЙ; КАК ВОЗРОДИТЬ И ВЫВЕСТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ ПОЛЯРНУЮ АВИАЦИЮ?.....	48
ВЕДОМОСТИ; АННА ТРЕТЬЯК; 2019.06.28; СОВЛАДЕЛЕЦ «ТРАНСАЭРО» АЛЕКСАНДР ПЛЕШАКОВ И ЕГО МАТЬ МАНИПУЛИРОВАЛИ АКЦИЯМИ КОМПАНИИ; ИЗ-ЗА ИНФОРМАЦИОННОГО ВБРОСА О ВОЗРОЖДЕНИИ КОМПАНИИ ОНИ ПРОДАЛИ ДОЛЮ, ИЗБЕЖАВ ПОТЕРЬ НА 200 МЛН РУБЛЕЙ, ЗАЯВИЛ ЦБ	53
ТАСС; 2019.06.27; СУД ПЕРЕСМОТРИТ РЕШЕНИЕ ПО ОТКАЗУ «ТРАНСАЭРО» ВО ВЗЫСКАНИИ С «АЭРОФЛОТА» 1,45 МЛРД РУБЛЕЙ.....	54
ИЗВЕСТИЯ; АЙГУЛЬ ХАБИБУЛЛИНА; 2019.06.28; СИБИРСКИЙ РАЗМАХ: «АЭРОФЛОТ» СОЗДАСТ СВОЮ ПЕРВУЮ РЕГИОНАЛЬНУЮ БАЗУ; КОМПАНИЯ ПОДГОТАВЛИВАЕТ ХАБ В КРАСНОЯРСКЕ И ЗАПУСКАЕТ ШЕСТЬ НОВЫХ РЕЙСОВ	55
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.28; ЧЕСТЬ КОМАНДИРА: КАПИТАН АН-24 СПАС ПАССАЖИРОВ ЦЕНОЙ СОБСТВЕННОЙ ЖИЗНИ; ПОСЛЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ КОМАНДИР ПРИНЯЛ ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ О ВОЗВРАЩЕНИИ В АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА	57
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЭКИПАЖ АН-24 ПОДАЛ СИГНАЛ БЕДСТВИЯ НА УДАЛЕНИИ 30 КМ ОТ АЭРОПОРТА НИЖНЕАНГАРСКА - РОСАВИАЦИЯ	59
КОММЕРСАНТЬ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2019.06.28; «НИЗКАЯ КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ»	59
ТАСС; 2019.06.27; В МАК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ КРУШЕНИЯ АН-148 В ПОДМОСКОВЬЕ В 2018 ГОДУ	60
RNS; 2019.06.27; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ МЕСТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ.....	61

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕЙСОВ В ДФО, КРЫМ И КАЛИНИНГРАД	61
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ В ДФО ДОПДОХОДАМИ БЮДЖЕТА ОТ РОСТА СТОИМОСТИ АВИАТОПЛИВА	62
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В КРУПНЫХ АЭРОПОРТАХ ПФО В МАЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ ВЫРОСЛИ НА 1,6% - РОСАВИАЦИЯ.....	63
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЦЕНА ТОПЛИВА В АЭРОПОРТУ ЕКАТЕРИНБУРГА В МАЕ СНИЗИЛАСЬ, ТЮМЕНИ И ЧЕЛЯБИНСКА - ВЫРОСЛА.....	64
ТАСС; 2019.06.27; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ ШАНХАЯ КИТАЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ	64
ТАСС; 2019.06.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ МАРШРУТЫ В КИТАЙ И ТАИЛАНД В НОЯБРЕ	65
ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГЕНДИРЕКТОР «ЯКУТИИ» ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ДИСПЕТЧЕРОВ, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ ПРИХОДИТСЯ ОТМЕНЯТЬ РЕЙСЫ	65
ТАСС; 2019.06.27; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕГИОНУ НУЖНО 23 САМОЛЕТА ИЛ-114-300 ДО 2029 ГОДА	65
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ПРОКУРАТУРА ПРЕДОСТЕРЕГЛА AZUR AIR ОТ ОТКАЗА КОРМИТЬ ПАССАЖИРОВ	66

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ПЕРМЬ ПОПАЛА В ЧИСЛО СЕМИ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ С ХОРОШЕЙ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКОЙ

Руководитель исполкома Общероссийского народного фронта (ОНФ) Михаил Развозжаев включил Пермь в число семи российских городов с хорошей дорожной разметкой, сообщает пресс-служба администрации губернатора Пермского края.

В среду на заседании Государственного совета РФ, посвященном вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения, Развозжаев в своем выступлении высказался о причинах высокой аварийности.

«53% аварийных случаев происходит там, где есть проблема с дорожной разметкой... Пермь, Чебоксары, Казань, Нижний Новгород, Иваново, Тверь, Ставрополь - отличная разметка, потому что, когда делали в прошлом сезоне дорожный ремонт, применили пластиковую», - приводит пресс-служба слова Развозжаева.

Пресс-служба главы Пермского края обратила внимание на данные **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**, который сказал, что в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** до 2024 года планируется отремонтировать более 45 тысяч километров региональных дорог. «Сегодня утверждены программы работ по всем 83 регионам, участвующим в проекте. Суммарно по проекту в 2019 году будут выполнены ремонты более 10 тысяч километров дорог и улиц», - цитирует пресс-служба губернатора Пермского края выступление **Дитриха**.

По данным правительства региона, в 2019 году по дорожному **нацпроекту** осуществляется поддержка строительства 17 крупных краевых объектов: четырех обходов населенных пунктов, в том числе обхода поселка Куеда в Пермском крае, восьми мостов и путепроводов. На эти цели выделено 5 миллиардов рублей.

«Всего в Пермском крае в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году планируется отремонтировать 55 дорожных объектов, включая 52 дороги местного значения. На это будет направлено почти 2,2 миллиарда рублей», - подчеркнули в правительстве.

Ранее Пермский край был назван в числе регионов, которые первыми в стране завершили конкурсные процедуры, заключили контракты с подрядными организациями и приступили к активной фазе дорожных работ. Губернатор региона Максим Решетников объяснил это тем, что все территории края перешли на трехлетнее планирование дорожных работ.

<https://ria.ru/20190627/1555983593.html>

ТАСС; 2019.06.27; РОСАВТОДОР ВЛОЖИТ 9,5 МЛРД РУБЛЕЙ В РЕМОНТ ДОРОГ НА МТК «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) вложит 9,5 млрд рублей в ремонт дорог на территории РФ, которые входят в состав международного транспортного коридора (МТК) «Европа - Западный Китай», на эти средства будет отремонтировано более 140 километров федеральных трасс, сообщила в четверг пресс-служба агентства.

«**Росавтодор** отремонтирует более 140 км федеральных трасс в рамках МТК «Европа - Западный Китай». <...> В этом году на указанные мероприятия из федерального бюджета выделено 2,7 млрд рублей, всего до 2021 года на эти цели потратят 9,5 млрд рублей», - говорится в сообщении пресс-службы.

В **Росавтодоре** отметили, что ремонт федеральных трасс запланирован на территории Ульяновской, Оренбургской и Самарской областях, а также в Чувашии. В частности, уже

в этом году будет отремонтировано 23,1 км федеральной трассы А-151 Цивильск - Ульяновск в Чувашии и, участок трассы М-5 «Урал» на подъезде к Оренбургу.

Всего на более чем 140 километрах федеральных трасс планируется провести работы по расширению, установке шумозащитных экранов, барьерных ограждений между полосами движения для повышения безопасности, а также по укладке специального защитного слоя на 90 км трасс для снижения износа асфальта.

По данным официального сайта **Минтранса** РФ, международный транспортный маршрут «Европа - Западный Китай» является трансконтинентальным проектом по воссозданию Шелкового пути, который связывал Европу с Китаем. Проект, по данным **Росавтодора**, включен в **Комплексный план** расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6602468>

ТАСС; 2019.06.27; РОССТАНДАРТ ПРЕДЛАГАЕТ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КАМЕРАМИ И ВЕСАМИ НА ДОРОГАХ

Росстандарт предлагает установить регулярный метрологический надзор за камерами фото- и видеофиксации нарушений, а также пунктами весогабаритного контроля, говорится в сообщении ведомства. На сегодняшний день такие проверки проводятся по фактам жалоб.

«Росстандарт разработал проект поправок к Положению об осуществлении федерального государственного метрологического надзора. Поправки предусматривают, в частности, усиление метрологического надзора за автоматическими средствами измерений, осуществляющими фиксацию нарушений правил безопасности дорожного движения – камеры фото- и видеофиксации нарушений, а также пункты весогабаритного контроля», - сообщил Росстандарт.

Как отмечается в сообщении ведомства, в случае принятия указанных изменений организациям, применяющим камеры фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, а также пунктам весогабаритного контроля будут присвоены категории риска и в отношении них будут проводиться плановые проверки с установленной периодичностью – один раз в пять лет. Сегодня проверки в этой области в основном проводятся по жалобам граждан и организаций во внеплановом режиме. По мнению Росстандарта, это не позволяет осуществлять надзорные мероприятия в максимально эффективном режиме.

По словам замглавы Росстандарта Алексея Кулешова, камеры контроля скорости и пункты весогабаритного контроля должны проводить достоверные измерения. По его мнению, их точность поможет не только сохранить жизнь и здоровье граждан, но и защитить автовладельцев от незаконных штрафов.

В ведомстве отмечают, что в ближайшее время направят соответствующий проект постановления правительства РФ в Минпромторг России для начала процедуры публичного обсуждения и межведомственного согласования.

Ранее президент РФ **Владимир Путин** обратил на Госсовете особое внимание на тему установки камер фиксации нарушений ПДД и потребовал навести порядок в этой сфере. По его словам, камеры, особенно на опасных участках, не нужно специально скрывать и прятать. Он пояснил, что в этом случае происходит прямая подмена смысла: вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их подводят под штраф, что не является самоцелью.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/613915>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosstandart-predlozhit-usilit-nadzor-za-dorozhnimi-kamerami-2019-06-27/>

RNS; 2019.06.27; ПОЧЕМУ ПУТИН ПОРУЧИЛ НЕ ПРЯТАТЬ КАМЕРЫ НА ДОРОГАХ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Президент России **Владимир Путин** призвал не прятать камеры видеонаблюдения на дорогах. Данную проблему глава государства затронул в ходе заседания Госсовета по вопросу модернизации дорожного движения, которое прошло в Кремле накануне.

Дело в том, что камера не является средством пополнения бюджета: ни региона, ни коммерческой фирмы тем более. Это средство предупреждения ДТП во всем мире, то есть человек видит, что камера висит, и благодаря этому не нарушает правила, что помогает повысить безопасность на дорогах.

Однако у нас во многих регионах камеры превратились в средство зарабатывания денег, в некоторых регионах уже до 3% бюджета — доходы от камер. Также на них зарабатывают коммерческие фирмы, потому что власти региона заключают контракт с компанией, и часть денег от штрафов идет в бюджет региона, часть фирме.

Это выгодно, но камеры ставят не на аварийно-опасных участках, а там, где, условно говоря, стоит знак 40, чтобы побольше денег заработать. По этому поводу было много нареканий, неоднократно на эту тему высказывался вице-премьер **Акимов** с требованием ввести единые правила.

Сейчас на Госсовете с участием президента принято решение, что должен быть регламент установки таких камер: где можно ставить, где нельзя. По регионам приняты решения, где можно работать с коммерческими фирмами, где нельзя в зависимости от региональной специфики. В ближайшие дни Госдума начнет рассматривать законопроект, который позволит наказывать людей, устанавливающих камеры не там, где это нужно, а там, где можно заработать больше денег.

Думаю, что проблему удастся решить хотя бы частично, потому что сейчас у нас действительно невменяемая система — я это вижу как человек, который много ездит. Условно говоря, идет прямая скоростная дорога, был знак 90, едешь 90, вдруг совершенно необоснованно стоит знак 60 и тут же за ним камера. В этом нет никакого смысла, единственная цель здесь — выписать как можно больше штрафов, а таких вещей у нас очень много стало в последнее время.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-Putin-poruchil-ne-pryatat-kameri-na-dorogah-2019-06-27/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.06.27; НУЖНЫ РЕАЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ; СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ГОССОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Георгиевском зале Большого Кремлевского дворца под председательством Президента России **Владимира Путина** состоялось заседание Государственного совета, посвященное вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения.

На заседании обсуждались меры, направленные на повышение эффективности дорожного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшение организации дорожного движения.

Открывая заседание, **Владимир Путин** отметил, что для достижения системных перемен в дорожном хозяйстве каждому региону в ближайшее время необходимо разработать и принять соответствующую программу, и не декларативную, а реалистичную, рассчитанную на период не менее чем до 2024 года. Это даст возможность дорожным строителям планировать работу «вдолгую», загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в специалистов и новые технологии.

«В программах создания новых дорог надо предусмотреть реализацию проектов на основе государственно-частного партнерства, поддержать внедрение контрактов жизненного

цикла, мы об этом неоднократно уже говорили. Они должны получить самое широкое распространение, заключаться на более длительную перспективу, с исполнением работ по проектированию, строительству, содержанию и ремонту дорог. Очевидно, что это потребует изменений законодательной и нормативной базы, а также новых управленческих решений», – сказал президент.

Далее он отметил, что остается проблемой порядок определения цен, что напрямую влияет на достоверность стоимости дорожных работ. Подрядчики зачастую выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, асфальт, асфальтобетон, щебень, другие материалы, поэтому компании либо вовсе отказываются от таких подрядов, либо, как им заблагорассудится и как удастся, выкручиваются, что негативно сказывается и на качестве дорог, и на сроках выполнения дорожного строительства.

По мнению президента, административные барьеры по-прежнему остаются препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций, для объективного выбора наиболее эффективного подрядчика в ходе конкурсов. При этом много, очень много контролеров, много суеты, бумажной волокиты, претензий надзорных органов, которые, кстати, нередко противоречат друг другу, а объекты или не сдаются в срок, либо их качество остается сомнительным.

Глава государства обратил внимание, что сейчас дорожники часто не имеют возможности получить аванс на исполнение контрактных обязательств «живыми деньгами» – их заменяют казначейскими аккредитивами, что крайне осложняет своевременную поставку оборудования, конструкций, материалов.

Еще одна важная тема, на которую обратил внимание президент, – безопасность дорожного движения.

«С этим у нас, прямо скажем, беда, – сказал **Владимир Путин**, – за пределами агломераций практически на всех дорогах – крошечная темень. И дело не только в неразвитой инфраструктуре. Дело, надо об этом прямо сказать, в объективном дефиците средств: ночной тариф на электроэнергию достаточно дорогой. Это вынужденная экономия, и она приводит, к сожалению, к авариям и трагедиям. За такую ситуацию отвечают и энергетики, и главы регионов, и правительство в целом».

Еще одна важная задача, по мнению президента, – наладить эффективное регулирование проезда тяжеловесных машин. Известно, какой урон они наносят дорогам, особенно дорогам, которые не предусмотрены для этих машин, когда нарушают нормы перевозки грузов. ДТП на разбитых трассах неизбежны. Необходим контроль за соблюдением правил проезда грузовиков, убежден глава государства.

По его мнению, причинами аварий, в том числе и с тяжелыми последствиями, является не только состояние дорог. Абсолютное большинство ДТП происходят по вине водителей, которые грубо нарушают правила дорожного движения. Особую озабоченность вызывают нелегальные перевозки пассажиров, которые часто приводят к авариям. Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизнь граждан. Мы должны делать все для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах. В последние годы это направление стало одним из приоритетов в государственной политике.

«В целом – и это все-таки приятно отметить и нужно об этом сказать, – количество ДТП продолжает снижаться. Однако 30 регионов, напротив, нарастили аварийность. Не буду сейчас называть эти субъекты Федерации, каждый руководитель хорошо знает, должен знать положение дел. Рассчитываю, что во всех регионах этим вопросам будет уделяться максимальное внимание», – сказал **Владимир Путин**.

С докладами на заседании Госсовета выступили глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, министр транспорта РФ Евгений Дитрих и другие.

<http://transportrussia.ru/item/5010-nuzhny-realnye-peremeny.html>

ТАСС; 2019.06.27; БЕГЛОВ: ПОДРЯДЧИКИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ ДОЛЖНЫ ДАВАТЬ ГАРАНТИЮ ДО 12 ЛЕТ

Подрядчики, которые занимаются ремонтом и строительством дорог в Санкт-Петербурге, должны давать гарантию на свою работу до 12 лет, чтобы дороги в городе к 2024 году соответствовали нормативу, заложенному в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в четверг сообщил временно исполняющий обязанности губернатора города Александр Беглов.

«У нас сегодня по гарантийному ремонту подрядные организации [должны обслуживать дорогу] от трех до четырех лет. А чтобы не возвращаться через четыре или пять лет к той же самой дороге, нам нужно довести норматив до 12 лет, тогда мы будем продвигаться вперед», - сказал Беглов в эфире городского телеканала «78».

Ранее Беглов перед заседанием Госсвета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения, которое в среду в Кремле провел президент РФ **Владимир Путин**, сообщал, что сейчас в Петербурге около 60% дорог, которые соответствуют нормативам. Беглов отмечал, что для того, чтобы к 2024 году довести этот показатель до 85%, который заложен в **нацпроекте**, город должен увеличить ежегодное финансирование дорожного строительства почти вдвое - с 7 до 12 млрд рублей в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6603276>

ТАСС; 2019.06.27; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА В ВОЛОГДЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ

Власти Вологодской области и города Вологды приступят в 2020 году к строительству третьего моста в областном центре, что позволит разгрузить транспортные потоки и частично избавить город от пробок. Об этом сообщил в четверг губернатор области Олег Кувшинников.

«Практически на каждой встрече [с жителями] в Вологде мне задавали вопрос о строительстве третьего моста в городе. Назрела необходимость перераспределить транспортные потоки и хотя бы немного избавить город от пробок. Решение принято, мост в створе улицы Некрасова будет построен. Проектирование заканчивается в этом году, поручаю приступить к его строительству уже в следующем году», - сказал Кувшинников в своем отчете областному парламенту о результатах работы правительства региона за прошлый год.

Так называемый Некрасовский мост соединит микрорайон Заречье с Белозерским шоссе. Несколько лет назад был изготовлен проект, по предварительной оценке, строительство требовало 2,5 млрд рублей, что было крайне затратно для города и региона. Мост первоначально был задуман в четырехполосном исполнении. На градостроительском совете в феврале этого года губернатор предложил откорректировать проект для строительства моста в двухполосном исполнении, чтобы решить проблему транспортной разгрузки города более оперативно.

На корректировку проекта из городского бюджета выделено 34 млн рублей. Конкурс на проведение работ выиграла компания «Фундаментстрой». Откорректированный проект двухполосного моста должен быть готов к 31 октября 2019 года. Как отмечал губернатор в феврале, правительство области подаст заявку на включение проекта в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, чтобы получить федеральное софинансирование. Если это не удастся, мост будут строить за счет областного бюджета.

Завершение строительства моста через Шексну в Череповце

Кувшинников также сообщил, что крупнейший инфраструктурный проект Вологодской области - строительство моста через реку Шексну в Череповце - планируется завершить к 2024 году.

«Самый главный вопрос от череповчан - когда будет построен новый мост через реку Шексну. Отвечаю на вопрос: крупнейшее строительство мостового перехода в Череповце будет завершено к 2024 году. Объем инвестиций - 16,5 млрд рублей», - сказал Кувшинников.

Новый мост позволит перераспределить транспортные потоки и разгрузить центральные улицы Череповца, а также будет способствовать дальнейшему развитию индустриальных парков «Шексна» и «Череповец». Кроме мостового перехода в рамках контракта на строительство моста, заключенного в марте 2019 года, планируется построить 7 км новой автомобильной дороги, которая соединит мост с автодорогой Череповец - Сергиев Посад. Изначально назывался срок завершения строительства - 1 ноября 2025 года. В апреле этого года правительство РФ выделило региону 200 млн рублей в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». Это позволит досрочно ввести первый пусковой комплекс моста - подъезды к нему со стороны улицы Архангельской, а затем приступить к строительству собственно мостового сооружения. Протяженность объекта составит 1131 км. Это первый мост в России, на котором стальные тросы будут соединять пилоны с дорожным полотном параллельно друг другу, напоминая конструкцию музыкальной арфы.

Говоря о дорожном строительстве, губернатор отметил, что с 2011 года в пять раз увеличилась доля дорог, которые соответствуют нормативным требованиям, сейчас этот показатель составляет 32,3%. Суммарный объем дорожного фонда с 2012 года по 2018 год составил 35,7 млрд рублей. Переданы в федеральную собственность и приведены в нормативное состояние дороги, соединяющие Вологду и Вытегру.

«Всего с 2019 года мы передадим в федеральную собственность 770 км дорог. К 2024 году при условии сохранения финансирования 50% дорог области, а это практически вся опорная сеть региона, должно быть приведено к нормативу. На достижение этих целей будет направлено более 39 млрд рублей [в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**]», - сказал Кувшинников.

<https://tass.ru/ekonomika/6600639>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; КАЛУЖСКИЕ ВЛАСТИ ХОТЯТ К 2025 ГОДУ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ В ДТП

Калужские власти намерены к концу 2024 года снизить смертность в ДТП в регионе в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до 4 человек на 100 тысяч населения, заявил РИА Новости губернатор Анатолий Артамонов.

В среду губернатор принял участие в заседании Государственного совета России, который проходил в Кремле под председательством президента РФ Владимира **Путина**. Заседание было посвящено вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения. Участники обсуждали меры, направленные на повышение эффективности дорожного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшение организации дорожного движения.

По словам Артамонова, поднятая на Госсовете тема крайне актуальна для Калужской области, и власти уделяют ей большое внимание. Обеспечение безопасности идет по различным программам, в том числе и по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и входящего в его состав регионального проекта «Безопасность дорожного движения».

Он отметил, что согласно планам, к концу 2024 года в регионе в два раза по сравнению с 2017 годом должно снизиться количество мест концентрации ДТП – с 49 до 24.

«К концу 2024 года планируем снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего 4 человек на 100 тысяч населения (в том числе в 2019 году – до 15,5 человек на 100 тысяч населения)», - прокомментировал Артамонов.

В 2019-2024 годах на эти цели в региональном проекте «Безопасность дорожного движения» предусмотрено 1,2 миллиарда рублей, из них в 2019 году будут потрачены 180,7 миллиона рублей.

Для повышения безопасности дорожного движения в регионе предпринимается ряд мер. В частности, в 2019 году запланирована установка барьерных ограждений на дорогах, идет установка дорожных знаков с использованием алмазной пленки типа «В», с флуоресцентной окантовкой. Запланированы работы по установке дорожных знаков на автомобильных дорогах.

«Одно из действенных мероприятий по снижению аварийности - устройство искусственных линий электроосвещения. В 2019 году планируется оборудовать искусственным освещением и тротуарами 14 километров автомобильных дорог на сумму 87 миллионов рублей», - рассказал Артамонов.

В рамках реализации проекта особое внимание будет уделяться подготовке водительских кадров, формированию системы оказания помощи пострадавшим в результате ДТП и другим мероприятиям, отметил губернатор.

<https://ria.ru/20190627/1555964316.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САРАНСК; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2019.06.27; В МОРДОВИИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК 1068 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ

В рамках реализации **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Мордовии к 2024 году приведут в нормативное состояние 1068 километров региональных трасс. Из них 101 километр в Саранской агломерации, куда входит столица и Рузаевский район, и 967 километров - в районах республики. На эти цели будет направлено 17,5 миллиарда рублей, из них 2,3 миллиарда - уже в текущем году.

Проблемы модернизации дорожной инфраструктуры в регионах обсуждались на состоявшемся накануне в Кремле под председательством президента России заседании Госсовета РФ по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения.

В мероприятии принял участие и глава РМ Владимир Волков.

Как сообщила пресс-служба главы РМ, в ходе заседания был затронут широкий спектр тем - в том числе и вопрос приведения в нормативное состояние региональных и муниципальных мостов, по которому Мордовия внесла свои предложения. Сегодня в России на региональных и местных дорогах 3505 мостов и искусственных сооружений находятся в аварийном или предаварийном состоянии. Для того чтобы привести их в порядок, потребуется 292 миллиарда рублей. В Мордовии этот вопрос также стоит очень остро: по данным республиканского министра, из 347 мостов, расположенных на региональных магистралях, девять находятся в аварийном состоянии, 12 - в предаварийном и 172 - в неудовлетворительном, то есть ограниченно работоспособном состоянии.

В итоге участниками заседания было предложено утвердить отдельную программу по ремонту мостов на региональных и местных дорогах.

- Наличие такой программы позволит регионам, и Мордовии в том числе, приступить к разработке предварительной проектно-сметной документации и планировать работу в долгосрочном периоде. Это актуальная для всех регионов тема, и очень важно, что она была поднята на Совете и поддержана президентом, - подчеркнул Владимир Волков.

<https://rg.ru/2019/06/27/reg-pfo/mordovii-za-piat-let-privedut-v-poriadok-1068-kilometrov-dorog.html>

ТАСС; 2019.06.27; РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАТ В ЭТОМ ГОДУ К 1 СЕНТЯБРЯ

Мурманская область завершит ремонт автодорог по плану **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2019 год до 1 сентября, когда жители массово возвращаются из отпусков. Как сообщает пресс-служба регионального правительства в четверг, все необходимые контракты заключены.

«На данный момент уже ведется ремонт шести региональных дорог, одного моста и шести городских объектов. До 1 сентября все работы будут завершены», - сообщает пресс-служба.

Всего в этом году в Мурманской области для достижения заданных **нацпроектом** показателей необходимо привести в нормативное состояние 64,8 км региональных дорог, а также отремонтировать 5% дорог городской агломерации Мурманска - это 27 улиц, в том числе одни из самых загруженных.

Как ранее отмечал врио губернатора Андрей Чибис, срокам работ уделяется особое внимание, поскольку это позволит региону получить дополнительное финансирование по **нацпроекту**.

Как ранее сообщали ТАСС в правительстве области, всего на реализацию данного **нацпроекта** в регионе предусмотрено финансирование в размере 7,5 млрд рублей. В течение шести лет за счет этих средств планируется привести в нормативное состояние до 50% региональных автодорог и до 85% дорог агломерации Мурманская, включающей города Мурманск и Кола.

<https://tass.ru/spb-news/6600856>

ТАСС; 2019.06.27; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ ДО 80%

Власти Новосибирской области планируют к 2024 году увеличить с 10% до 80% количество контрактов на ремонт дорог, которые предполагают использование новых технологий, такое увеличение предусмотрено **нацпроектом «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщил журналистам в четверг **министр транспорта и дорожного хозяйства** Новосибирской области Анатолий Костылевский.

«Внедряться технологии будут обязательно. У нас есть такой показатель, как доля контрактов с применением новых технологий. Мы должны до 2024 года дойти до 80% таких контрактов. В этом году этот показатель равен 10%», - сказал Костылевский.

Министр пояснил, что в процессе ремонта дорог подрядчики уже начали использовать новый щебеночно-мастичный асфальтобетон (ШМА-20), который отличается улучшенными сцепными качествами, позволяет уменьшить коррозию и продлить срок службы дороги, полимербитумы, долговечную дорожную разметку. При этом, как отметил министр, в ближайшее время будет утвержден публичный реестр новых технологий, которые можно будет использовать при ремонте дорог.

Покрытие из ШМА-20 уже применяется в Новосибирске на объектах, выполняемых по **нацпроекту**, например, на участке дороги в Октябрьском районе Новосибирска протяженностью почти 1,8 км, в городе Искитиме Новосибирской области на проспекте Юбилейный.

<https://tass.ru/sibir-news/6600968>

ТАСС; 2019.06.27; ЧИСЛО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ

Власти расширят список дорог, которые планируется отремонтировать в 2019 году в рамках **нацпроекта**, за счет экономии по результатам торгов. Всего регион сумел сэкономить более 26 млн рублей, об этом в четверг сообщила пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

«В области отремонтируют больше дорог, чем планировалось, так как на торгах, которые проводились для определения подрядчика, на ремонт дорог в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** сэкономили 26,1 млн рублей», - говорится в сообщении регионального министерства.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе, в этом году по **нацпроекту** планировалось отремонтировать более 300 км автодорог в рамках национального проекта в регионе. Среди объектов **нацпроекта** этого года трасса Самара - Пугачев - Энгельс - Волгоград - крупная транспортная артерия с большим объемом транзитных грузоперевозок. Теперь число участков увеличат, а объем работ, проводимый на дорогах, расширят.

«Сэкономленные средства распределены следующим образом. Почти 14 млн рублей направят на обеспечение безопасности - на них будут отремонтированы перила и барьерные ограждения на мостах регионального значения. Также средства будут направлены на ремонт нескольких улиц в городе Энгельсе и участков улиц города Саратова, общая протяженность которых уточняется», - сказала собеседница агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/6600538>

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ, ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.06.28; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ОЧЕРЕДНОЙ ВАРИАНТ РАСЧЕТА ТАРИФОВ ОТ ЭТАЛОННЫХ ЗАТРАТ; ОН ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ НРАВИТСЯ НИ ЧИНОВНИКАМ, НИ БИЗНЕСУ

«Ведомости» ознакомились с доработанной версией законопроекта о регулировании тарифов (подлинность подтвердил представитель Федеральной антимонопольной службы, ФАС). Проект внесли в правительство ФАС и Минэкономразвития в апреле. Сейчас обсуждаются подзаконные акты к нему, рассказывает собеседник «Ведомостей», знакомый с ходом обсуждения.

Изменить правила регулирования тарифов в августе 2018 г. поручал президент **Владимир Путин**, в частности – ввести эталоны и долгосрочные тарифы.

Законопроект ставит в приоритет именно метод эталонных затрат. Но как будет устанавливаться эталон, из законопроекта не ясно. Методика предполагает выделение нескольких факторов, которые влияют на деятельность компаний, чтобы разделить их на группы и закрепить за каждой эталон со средним тарифом, знает заместитель исполнительного директора Российской ассоциации водоснабжения и водоотведения Александр Эпштейн. Если использовать эталонный метод невозможно, законопроект позволяет прибегать к другим – например, к методу обоснованных затрат.

Новые правила должны вступить в силу спустя год после принятия законопроекта, а отдельные положения, регулирующие применение метода эталонных затрат, – спустя три года, пояснил «Ведомостям» замруководителя ФАС Сергей Пузыревский.

Сейчас цены на тарифы регулирует более 20 федеральных законов и 100 подзаконных актов, рассказывает Пузыревский. Законопроект должен установить «единые правила игры», рассчитывает он. Принимать тарифы ФАС предлагает на пять лет и не пересматривать их ежегодно, как сейчас. Исключение – рост налогов и сборов или уменьшение тарифа из-за невыполнения инвестиционных, производственных и ремонтных программ.

В марте проект был в целом одобрен, говорит Пузыревский, и сейчас обсуждается в правительстве.

Но его последняя версия устраивает не всех. Он не был поддержан на экспертном совете комитета Госдумы по энергетике (в феврале), напоминает представитель Минэнерго. Регламент не предполагает внесение проектов в правительство без согласования со всеми заинтересованными ведомствами, отметил он. **Минтранс** с проектом знаком и направил позицию в правительство, лаконичен представитель министерства. А предложение Минстроя – дать право регионам самим выбирать метод формирования тарифов – уже

вошло в проект, рассказывает представитель министерства. Его коллега из Минэкономразвития не ответил на запрос «Ведомостей».

Недоволен и бизнес. «Транснефть» направила два письма первому вице-премьеру и министру финансов Антону Силуанову, сообщил представитель компании («Ведомости» ознакомились с их содержанием). В первом, февральском, «Транснефть» рекомендовала ФАС и Минэкономразвития рассматривать законопроект как базовый, но сохранить действующий порядок ведомственных актов, учитывающих отраслевую специфику. А также пожаловалась на отсутствие в проекте расчетов и исследований, доказывающих целесообразность изменений. Второй раз «Транснефть» писала Силуанову уже после внесения законопроекта в правительство: предложение компании не было учтено, хотя его поддержало Минэнерго и частично ФАС с Минэкономразвития. Представитель Силуанова отказался от комментариев.

«Интер РАО» новую версию законопроекта не согласовывала, РЖД направила позицию в **Минтранс**, а в «Ростелекоме» окончательную версию проекта не видели, рассказывают представители компаний. Представители «Росатома», «Газпрома» и «Россетей» не ответили на запросы «Ведомостей».

Эталоны упрощают формирование тарифов и позволяют оценить, насколько они высокие или низкие, говорит руководитель экспертного совета при Комитете по жилищной политике и ЖКХ Госдумы Ирина Булгакова. Но текущая версия законопроекта предлагает брать не лучшее, а среднее, говорит Эпштейн. Сравнить аналоги, например, в водоснабжении сложно, говорит Булгакова, слишком много факторов влияет на технологию. Уже действовал закон о едином госрегулировании электрической и тепловой энергии, но от него отказались – каждая отрасль уникальна, рассказывает директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий Высшей школы экономики Илья Долматов.

Введение эталонов может сказаться на качестве и надежности услуг, предупреждает Эпштейн, если из-за недостатка средств не будут проводиться ремонтные работы, а квалифицированные работники будут замещаться менее качественной, но дешевой рабочей силой.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/27/805283-fas-predlozhila>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.06.28; ШТРАФОВ ЗА КАРТЕЛИ МОГУТ НАЧАТЬ СОБИРАТЬ БОЛЬШЕ; ЭТО ОДНА ИЗ ЦЕЛЕЙ ПРОГРАММЫ ПО БОРЬБЕ С КАРТЕЛЯМИ, ПРИНЯТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ

Ежегодный ущерб от картелей оценивается в 1,5–2% ВВП, привел экспертные оценки премьер **Дмитрий Медведев** на заседании правительства в четверг. И принял межведомственную программу для борьбы с ними (опубликована правительством в четверг).

Помимо Федеральной антимонопольной службы (ФАС) борьбой с картелями займутся МВД, Следственный комитет и ФСБ, будут подключаться Генпрокуратура, Минюст, Федеральное казначейство, Росфинмониторинг, Федеральная налоговая служба и др.

В 2018 г. ФАС возбудила более 760 дел о нарушении антимонопольного законодательства, из них почти 390 дел было о картелях. Больше всего антиконкурентных соглашений было выявлено в сфере ремонта и строительства, в том числе автомобильных дорог (29%), а также в поставках лекарств, продуктов, транспортных услуг и ЖКХ.

Программа предлагает усилить ответственность за картели – изменить антимонопольное законодательство, Уголовный кодекс, а также КоАП. При этом бороться с крупными, а не мелкими картелями. Так, до 2023 г. число мелких дел (с выручкой участников менее 50 млн руб. или ущербом менее 10 млн руб.) должно сократиться на 30% относительно 2017 г. (всего 198 дел). ФАС уже давно сориентировала территориальные органы смотреть на

крупные компании и выявлять крупные нарушения, сказал начальник управления по борьбе с картелями службы Андрей Тенишев.

Доля взысканных штрафов, напротив, должна вырасти, говорится в программе. Пока собрать штрафы сложно, в Москве собираемость более 50%, в Московской области – 89% и это хороший результат, есть регионы, где картельщики практически не платят, жалуется Тенишев. Компании идут на преднамеренные банкротства, мошенничества, просто сбегают, рассказывает он. Поможет активное участие не только судебных приставов, но и всех правоохранительных органов, считает Тенишев.

Целей немного, говорит директор Центра исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХиГС Андрей Шаститко. Сами же цели скромные – например, огромное число маленьких дел сократить всего на треть за пять лет, отмечает старший научный сотрудник РАНХиГС Вадим Новиков. Не ясно и как меры программы помогут достичь цели, рассуждает он, – например, увеличить собираемость штрафов. «Эти показатели мы перевыполним», – уверен Тенишев.

Программы, принятые президентом и премьер-министром, не в первый раз помогают ФАС, напоминает партнер антимонопольной практики BCLP Виталий Дианов. В 2017 г. президент утвердил Национальный план развития конкуренции. В таком подходе есть плюсы, но есть и очевидные минусы: игнорирование полярных и не совпадающих с точкой зрения ФАС мнений, замечает Дианов. Например, программа устанавливает жесткие сроки внесения в Госдуму законопроектов, но самих проектов еще нет. Скорее всего, ФАС внесены уже подготовленные проекты, которые не нравились бизнесу. Например, ФАС уже внесла в правительство законопроект об увеличении ответственности за картели и расширении полномочий службы при проверках. Против отдельных предложений проекта выступал Российский союз промышленников и предпринимателей. Законопроект готовится отдельно, но вместе с планом его применение будет гораздо эффективнее, считает профессор Высшей школы экономики Светлана Авдашева.

Сначала нужно повысить стандарты доказывания, а затем усиливать ответственность, призывает Новиков. Так, большая часть картельных дел – сговоры на торгах, но часто просто нарушение процедуры торгов, за которое следует наказывать не так строго, считает он. То, что в картеле обвиняют тех, кто спас торги от объявления несостоявшимся, – миф, настаивает Тенишев. В каждом случае ФАС разбирается индивидуально и смотрит, простое это нарушение на торгах или же картель, спорит он.

Программа – это попытка комплексного подхода к борьбе с картелями, считает Шаститко. Не только за счет вовлечения разных ведомств, но и за счет мер, направленных как на пресечение картелей, так и их предупреждение, говорит он.

Программа вполне сможет существенно уменьшить количество картелей в России за счет усиления наказаний за картели, по мнению Авдашева. Но программа не должна привести к появлению у ФАС полномочий правоохранительных органов, настаивает партнер BGP Litigation Ирина Акимова, акцент должен быть сделан именно на межведомственном сотрудничестве. Также не ясно, как все эти мероприятия будут соотноситься с риск-ориентированным подходом и регуляторной гильотиной (механизм пересмотра устаревших нормативных актов).

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/27/805282-shtrafov-karteli>

РБК; НАТАЛЬЯ ГАЛИМОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.06.28; ГОСКОМПАНИИ НЕ ПОДОБРАЛИ КЛЮЧИ; ПОЧЕМУ НЕ ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА О ВВЕДЕНИИ КРП

В правительстве признали недостаточным исполнение президентского поручения шестилетней давности по утверждению в российских госкомпаниях ключевых показателей эффективности (Key Performance Indicators, KPI) для оценки работы их

руководства. В частности, 43 руководителей госпредприятий должны были привлечь к ответственности за неутверждение КРІ, но соответствующие решения не были приняты. Информация об этом содержится в письме замглавы аппарата правительства Анатолия Кириенко, направленном в адрес премьер-министра. Документ, датированный 25 июня 2019 года, есть в распоряжении РБК, его подлинность подтвердили в пресс-службе правительства. Премьер-министр **Дмитрий Медведев** был вынужден дать новые поручения Минэкономразвития по анализу взаимосвязи премий руководителей госкомпаний и результатов выполнения ими КРІ.

Президент России **Владимир Путин** в 2013 году поручил правительству обеспечить принятие госкомпаниями, госкорпорациями и унитарными госпредприятиями ключевых показателей эффективности. Достижение КРІ должно учитываться при определении зарплаты руководства госкомпаний и принятии кадровых решений, говорилось в поручении. Правительство должно было выполнить поручение к 1 января 2015 года.

Меры не приняты

Дмитрий Медведев в июле 2013 года поручал Минэкономразвития ежеквартально представлять в правительство доклады о ходе исполнения поручения главы государства по КРІ госкомпаний. Однако Минэкономразвития «не приняты исчерпывающие меры» по установлению КРІ в российских госкомпаниях, говорится в письме Анатолия Кириенко.

Нормативный правовой акт, закрепляющий статус КРІ, не был установлен, а проект распоряжения правительства о совершенствовании системы применения целевых показателей для усиления стимулов менеджмента к повышению эффективности и достижению долгосрочных целей компаний принят не был, указывается в письме.

Минэкономразвития не провело анализ эффективности применения КРІ, подчеркивается в документе. Всего КРІ должны применяться в 545 организациях, в том числе в 273 акционерных обществах и 272 ФГУП.

Кроме того, министерство не выполнило поручение правительства о привлечении к ответственности руководителей 24 акционерных обществ и 19 ФГУП, не обеспечивших утверждение КРІ, отмечается в документе. Что это за организации, в письме не раскрывается.

Закрепление статуса КРІ

Дмитрий Медведев по итогам рассмотрения письма Кириенко поручил Минэкономразвития внести в проект концепции закона «О государственном и муниципальном имуществе» раздел об управлении акциями акционерных обществ, в котором должен быть закреплён статус КРІ для оценки работы руководства, следует из перечня поручений премьер-министра. Подлинность документа с поручениями **Медведева** подтвердили в пресс-службе кабинета. Срок исполнения установлен до 15 октября 2019 года.

Председатель правительства также поручил ведомству Максима Орешкина до 5 февраля 2020 года проанализировать взаимосвязь сумм вознаграждения или депремирования руководства госкомпаний и результатов достижения ими плановых значений КРІ и принятых кадровых решений, говорится в документе. Соответствующий анализ должен направляться в правительство в дальнейшем раз в полгода.

Топ-менеджеры и топ-премии

В 2014 году Росимущество утвердило методические указания по применению КРІ компаниями с госучастием. Согласно документу основной целью внедрения КРІ является «перевод стратегии и долгосрочной программы развития госкомпаний в форму конкретных показателей оперативного управления, оценка текущего состояния их достижения и создание основы для принятия управленческих решений».

Однако госкомпания по-прежнему могут принимать решения о выплате вознаграждений топ-менеджерам по своему усмотрению, указывал старший преподаватель кафедры учета, статистики и аудита МГИМО Александр Бровкин в статье «Система оценки

эффективности деятельности топ-менеджеров госкомпаний РФ» (.pdf). Это связано с размытостью формулировок в методических указаниях и сохраняющейся возможностью «обосновать те или иные выплаты без четкой привязки к достигнутым значениям KPI в условиях, когда государство соглашается с этим», отмечал Бровкин.

Система KPI существует во всех госкомпаниях без исключений, но большинство компаний информацию о вознаграждениях топ-менеджеров предпочитают раскрывать минимально, отметил партнер «ФБК Grant Thornton» Аскольд Бирин. «Пофамильно суммы вознаграждений остаются конфиденциальными, поскольку стандартов раскрытия такой информации не существует. Раскрывается информация о вознаграждении в целом совета директоров, в целом руководства компаний», — сказал РБК Бирин. В связи с этим затруднительно установить, какими были KPI, как выполнены и установлена ли в госкомпаниях в действительности взаимосвязь между достижением целевых показателей и доходами руководства.

В ноябре 2016 года Генпрокуратура потребовала завести дело в отношении гендиректора ФГУП «Почта России» Дмитрия Страшнова, которого заподозрили в злоупотреблении полномочиями и незаконном начислении себе бонуса в размере 95,4 млн руб. Страшнов обвинения в свой адрес опровергал и говорил, что история с выплатой бонуса «перегрета».

Совершенствование указаний

Правительство 27 июня утвердило усовершенствованные методические указания по применению KPI госкомпаниями, сообщили РБК в пресс-службе Минэкономразвития. Этого документа, разработанного ведомством, на портале официального опубликования нормативно-правовых актов пока нет (и необязательно он там появится, поскольку не все распоряжения правительства публикуются).

В обновленных указаниях, сообщило Минэкономразвития, расширен перечень критериев для депремирования менеджеров госкомпаний за недостижение поставленных KPI. «Необходимо отметить, что вопросы применения ключевых показателей эффективности, в том числе депремирования, лежат в корпоративной плоскости и относятся к компетенции совета директоров и акционера», — сказала РБК заместитель министра экономического развития Оксана Тарасенко. В рекомендациях также предусмотрены KPI для предприятий оборонно-промышленного комплекса, направленные на увеличение объемов выпуска продукции гражданского и двойного назначения.

Министерство не ответило на вопрос РБК о причинах невыполнения поручения привлечь к ответственности руководителей 24 акционерных обществ и 19 ФГУП, не обеспечивших утверждение KPI.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/06/28/5d14901d9a79472d6431a1c7>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; МИНТРАНС ХОЧЕТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ СТРУКТУРУ РОСМОРРЕЧФЛОТА ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО РЕАГИРОВАНИЯ НА ЧП

Минтранс РФ хочет оптимизировать структуру Росморречфлота для оперативного реагирования на морские аварии и происшествия, следует из материалов ведомства. Проект приказа Минтранса РФ, предполагающий присоединение «Спасательно-координационного центра Росморречфлота» в состав «Морспасслужбы» опубликован на портале нормативно-правовых актов в четверг.

«В существующей конфигурации ... наблюдается явная разрозненность в подчиненности органов, задействованных при поиске и спасании на море, что крайне отрицательно сказывается на оперативности реагирования на морские аварии и происшествия», — отмечается в пояснительной записке к проекту Минтранса.

Ведомство отмечает, что присоединение «СКЦ Росморречфлота» к ФГБУ «Морспасслужба» с созданием в последней отдельного структурного подразделения

(Государственный морской спасательно-координационный центр, ГМСКЦ) позволит повысить уровень организации поисковоспасательных работ и базы в морских бассейнах РФ, а также оперативность решения вопросов по предупреждению и ликвидации ЧП в море. В то же время предлагается сохранить спасательно-координационные центры и подцентры на морских бассейнах в составе Администраций морских портов с оперативным подчинением ГМСКЦ.

ГУДОК; 2019.06.27; ДВА ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗА СНОВА ВОШЛИ В РЕЙТИНГ 100 ЛУЧШИХ В РОССИИ

Два транспортных вуза вошли в рейтинг 100 лучших в России, составленном изданием Forbes - это **Российский университет транспорта (МИИТ)** и Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС).

РУТ (МИИТ) занял 64 место, получив 39,47 балла (в 2018 году 53 место и 37,96 балла), ПГУПС - 99 место и 37,59 балла (в 2018 году 62 место и 37,1 балла). Таким образом, оба вуза показали положительную динамику по баллам.

В этом году в тройку лидеров вошли Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России и Московский физико-технический институт (МФТИ). При этом МФТИ второй раз подряд занимает третье место в рейтинге. «МИСиС» и МГИМО вышли в лидеры впервые. Рейтинг вузов Forbes подготовил во второй раз.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1468373>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЗАКОН ОБ УПРОЩЕНИИ ДОСТУПА ИНВАЛИДОВ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УСЛУГ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ

Госдума в четверг приняла в третьем, окончательном, чтении закон об упрощении для людей с ограниченными возможностями получения мер соцподдержки и госуслуг, в том числе, права на бесплатную парковку.

Законопроектом вносятся изменения в положения КоАП РФ, регулирующие привлечение к административной ответственности за уклонение от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг.

Предлагается изъять данный состав правонарушения из компетенции органов социальной защиты и наделить полномочиями по составлению соответствующих протоколов федеральные органы государственного контроля - **Ространснадзор**, Роскомнадзор, Росздравнадзор, Рособрнадзор, а также региональные органы контроля в сфере жилищного надзора, а также социального обслуживания.

Рассмотрение указанных дел, если они касаются сферы образования, будут относиться к исключительной компетенции судей; в остальных ситуациях - к компетенции судей только в случаях, если орган или должностное лицо, к которым поступило дело о таком административном правонарушении, передает его на рассмотрение судье.

По словам председателя Госдумы Вячеслава Володина, «законопроект касается более 11 миллионов россиян с ограниченными возможностями».

«Им больше не нужно будет каждый раз подтверждать свой статус «бумажной» справкой или предъявлять оригинал индивидуальной программы реабилитации. Законопроектом предусматривается, что сведения из бюро медико-социальной экспертизы будут запрашиваться уполномоченными органами из федерального реестра инвалидов в электронном виде», - сказал Володин журналистам, комментируя инициативу.

Спикер Думы также отметил, что закон позволит людям с инвалидностью в полной мере реализовать право на бесплатную парковку в разных регионах страны.

Володин напомнил, что «сегодня люди с инвалидностью, выехавшие за пределы своего региона, не могут бесплатно припарковаться на парковке для инвалидов, если сведений об их автомобилях нет в реестре региона их пребывания».

«Получается, для того, чтобы человеку с ограниченными возможностями реализовать свое право на бесплатную парковку, ему сначала надо лично приехать в МФЦ другого региона и доказать свою инвалидность. После вступления закона в силу региональные и муниципальные власти должны будут сами сверяться с данными федерального реестра, а для инвалидов с лета 2020 года отпадёт необходимость получать отдельное местное разрешение на бесплатную парковку и угроза штрафа за неоплату по незнанию», - сказал спикер Госдумы.

Володин добавил, что данная инициатива - «пример того, как цифровизация сферы госуправления может использоваться в социальной сфере для упрощения реализации прав граждан нашей страны на положенные им меры поддержки и льготы».

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6600076>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; НОВЫЙ ПОГРАНПЕРЕХОД МЕЖДУ ЛИТВОЙ И РОССИЕЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2020 ГОДУ

Новый погранпереход «Дубки» через российско-литовскую границу, который строится в Неманском районе Калининградской области, планируется ввести в эксплуатацию в марте 2020 года, сообщила пресс-служба регионального правительства.

«По информации **Росгранстроя**, основные строительные работы будут завершены к осени этого года... Введение объекта в эксплуатацию запланировано на март 2020 года. Перед началом функционирования будет осуществлена работа **пункта пропуска** в тестовом режиме», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, правительство Калининградской области в настоящий момент ведет подготовку к строительству дополнительных полос движения к **пункту пропуска**. Дорога будет расширена до четырех полос, для эффективного администрирования очередей автотранспорта будет построен накопитель, загрузка которого рассчитана до 50 грузовиков.

Строительство нового международного автомобильного **пункта пропуска** (МАПП) «Дубки», крупнейшего на калининградском направлении российско-литовской границы с пропускной способностью 4 тысячи транспортных средств в сутки, началось в конце 2014 года в рамках реализации соглашения между правительствами РФ и Литвы о строительстве моста через реку Неман между городами Советск и Панемуне, в соответствии с ФЦП «Государственная граница РФ на 2012-2020 годы».

Планируется, что новейший погранпереход обеспечит движение автотранспорта и грузов по международному транспортному коридору «Рига - Калининград - Гданьск». Предполагалось, что погранпереход, который позволит также вынести автомобильный **пункт пропуска** через границу России за пределы города Советска, в центре которого сегодня располагается этот КПП, будет построен в 2017 году, однако сроки сдачи объекта сместились.

<https://ria.ru/20190627/1555983115.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019Г

Госдума приняла в окончательном, третьем чтении поправки в бюджет РФ 2019 года. Согласно принятому документу, прогнозируемый объем дополнительных нефтегазовых доходов бюджета ожидается в сумме 3 трлн 176 млрд 984,8 млн рублей против 3 трлн 369

млрд 178,5 млн рублей в действующем законе о бюджете. При этом общая оценка доходов бюджета повышена с 19 трлн 969 млрд рублей до 20 трлн 175 млрд рублей, расходов - с 18 трлн 37 млрд рублей до 18 трлн 294 млрд рублей.

Профицит ожидается в размере 1 трлн 881 млрд рублей против 1 трлн 932 млрд рублей в действующем законе. С учетом того, что несколько изменен прогнозируемый объем ВВП (со 105,82 трлн рублей до 109,086 трлн рублей), профицит бюджета корректируется с 1,8% до 1,7% ВВП по сравнению с 2,6% ВВП по итогам 2018 года.

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. 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 (8,1% ВВП, то есть с запасом преодолет планку 7% ВВП, дающую право инвестировать средства ФНБ - ИФ).

Программу внутренних заимствований предлагается сократить с 1,705 трлн рублей до 1,567 трлн рублей на фоне увеличения поступлений в бюджет благодаря более слабому курсу рубля, чем в первоначальной версии бюджета.

Есть ряд направлений расходов федерального бюджета, по которым предполагается увеличение бюджетных ассигнований более чем на 5 млрд рублей.

Так, межбюджетные трансферты регионам на финансовое обеспечение дорожной деятельности (строительство и реконструкция дорог) будут равны 34,4 млрд рублей. Отдельно стоит реализация планов социального развития регионов Дальневосточного федерального округа - 9,9 млрд рублей.

Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» для реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла составит 40,2 млрд рублей. Субсидию в размере 12 млрд рублей планируется направить российским автопроизводителям на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по транспортным средствам, соответствующим нормам Евро-4 и Евро-5.

Взнос в уставный капитал АО «ДОМ.РФ» для докапитализации АО «Банк ДОМ.РФ» на финансирование завершения строительства многоквартирных домов составит 20 млрд рублей. Также «ДОМ.РФ» получит субсидию в размере 5 млрд рублей на компенсацию недополученных доходов и понесенных затрат, связанных с оказанием помощи семьям, взявшим ипотечный кредит. Взнос в «Фонд защиты прав граждан - участников долевого строительства» для завершения строительства многоквартирных домов составит 16 млрд рублей, кроме того, 2 млрд рублей будет выделено фонду на поручительства по кредитным договорам при строительстве объектов недвижимости или предоставлении кредитов в целях рефинансирования застройщиков.

На развитие системы «ГЛОНАСС» планируется дополнительно выделить 7 млрд рублей. Дополнительные субсидии организациям, осуществляющим поддержание в безопасном состоянии остановленных ядерных и радиационно опасных объектов, составят 5 млрд рублей.

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).

ТАСС; 2019.06.27; BOEING ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ СОЗДАНИЕМ ГОРОДСКИХ АВИАТАКСИ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

Корпорация Boeing заинтересовалась технологиями создания компактных городских авиатакси, оснащенных электродвигателями. Для работы на этом направлении, как сообщается на сайте корпорации, ею было заключено соглашение о стратегическом партнерстве с калифорнийской фирмой Kitty Hawk, занимающейся инновационными разработками аэромобильных транспортных систем мегаполисов.

«Сотрудничество с Kitty Hawk приближает нас к реализации нашей цели - развивать мобильные транспортные системы будущего. У нас общие взгляды на то, как люди и грузы будут перемещаться в будущем», - приводятся в сообщении слова Стива Нордлунда, вице-президента и генерального директора одного из структурных подразделений корпорации - Boeing NeXt.

Kitty Hawk, учрежденная одним из основателей поисковой системы Google Ларри Пейджем, уже построила прототип двухместного беспилотного аэротакси на электрической тяге с вертикальным взлетом. Этот аппарат, названный Cora, способен разогнаться до 150 км/ч. Фирма также создала одноместный воздушный мотоцикл Flyer, имеющий 10 независимых электрических пропеллеров. Он может взлетать на высоту 3 м и передвигаться со скоростью 32 км/ч.

Предполагается, что в будущем жители городов смогут вызывать себе аэротакси при помощи смартфона и, избегая заторов на улицах, добираться до любого нужного им места. По мнению экспертов, быстрые, компактные и экологически чистые аэротакси будут способствовать решению не только проблемы городских пробок, но и загрязнения атмосферы.

Конструкторские изыскания в области аэромобильных городских перевозок активно ведет и ряд других американских и европейских компаний, в том числе Bell Helicopter, Rolls-Royce, Volkswagen, Airbus. На завершившемся 23 июня в Ле-Бурже 53-м Парижском авиационно-космическом салоне (Paris Air Show 2019) было объявлено, что две разработки Airbus - компактные мультикоптеры CityAirbus и конвертопланы Vahana - будут широко использоваться на летних Олимпийских играх в Париже в 2024 году.

Компании в России также занимаются созданием инновационного городского авиатранспорта. Так, КБ REYNOLDS разрабатывает малогабаритный газотурбинный двигатель для мультикоптеров, а Hoversurf сконструировала хOVERбайк (летающий мотоцикл) Scorpion и приступила к работе над проектом аэротакси «Формула». По словам разработчиков, «Формула» по своим размерам не превышает автомобиль. Вертикальный взлет и посадка осуществляются с помощью 48 электродвигателей диаметром не более 25 см. Даже если в воздухе половина из них выйдет из строя, «Формула» сможет лететь и совершить мягкую посадку.

<https://tass.ru/ekonomika/6601803>

ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.06.28; НА РАЗВИТИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ ОТРАСЛИ ДО 2024 ГОДА БЮДЖЕТ ДАСТ 58 МЛРД РУБЛЕЙ; «РОСНЕФТИ», «ГАЗПРОМУ» И «НОВАТЭКУ» ПРИДЕТСЯ НАЙТИ 500 МЛРД РУБЛЕЙ

В 2019 г. бюджетное финансирование программы развития рынка газомоторного топлива может вырасти с 0,3 млрд до 3,5 млрд руб., а субсидирование производителей техники, работающей на газе, – с 2,5 млрд до 5,2 млрд. В 2020–2024 гг. господдержка отрасли может составить 10 млрд руб. ежегодно. Такие решения были приняты в мае на совещании у первого зампреда правительства Антона Силуанова. «Ведомости» ознакомились с протоколом совещания, его подлинность подтвердил представитель Силуанова. Минэнерго дорабатывает дорожную карту развития рынка газомоторного топлива, сообщил представитель министерства, правительство намерено организовать работу с «Газпромом», «Роснефтью» и «Новатэком» так, чтобы включить в дорожную карту мультипликативный эффект от частных инвестиций не менее чем в 10-кратном размере в сравнении с бюджетными затратами.

До 3,5 млрд руб. ежегодно в течение пяти лет правительство предполагает направлять на развитие сети газовых заправок, до 1,5 млрд руб. – на переоборудование техники. Еще до 5 млрд руб. будет выделяться лизинговым организациям в виде субсидий на приобретение техники, способной работать на газе. Расчеты и обоснования таких затрат Минэнерго и Минпромторг должны предоставить в Минфин к моменту формирования федерального бюджета на 2020–2022 гг.

В России 380 автомобильных газовых заправок, по данным комитета Госдумы по энергетике. С 2000 по 2018 г. продажи через них выросли с 82 млн до 624 млн куб. м, а техники, использующей газ, стало 150 000 единиц. Целевые показатели программы развития рынка газомоторного топлива: к 2024 г. он должен вырасти в 6 раз (до 3,8 млрд куб. м в год), количество заправок – в 3,7 раза до 1400 шт. В первую очередь речь идет о переводе на газомоторное топливо грузового и городского пассажирского транспорта – сейчас они потребляют около 40% топлива в стране, по данным комитета.

Несмотря на субсидии на покупку более дорогих машин на газу, на усилия «Газпрома» для развития инфраструктуры, развитие идет очень медленно, считают аналитики Vygon Consulting: газ для автопарка составляет чуть больше 0,1% спроса на топливо в России, а машин на метане – 0,3% автопарка.

Самый оптимистический прогноз доли автопарка на газу – 1% к 2025 г., говорит консультант Vygon Consulting Екатерина Колбикова. Несмотря на дешевизну газа – 16 руб. за 1 куб. м против 42,7 руб. за 1 л Аи-92, – его использование ограничено множеством проблем, сетует она, и основная из них – малое количество заправок, что не позволяет грузовикам совершать длительные поездки. Замедляет переход на газ сложный процесс переоборудования автомобиля с дизельного топлива на газ, целесообразнее сразу оснащать автомобили газомоторными силовыми установками, полагает она.

«Заколдованный круг: мало заправок – мало потребителей – мало заправок, – говорит замдиректора Фонда энергетической безопасности Алексей Гривач. – Чтобы разорвать его, бизнесу и потребителям требуется поддержка государства». Бюджетное финансирование всех направлений газомоторной отрасли – от строительства заправок до переоборудования и выпуска новых машин на газу – он считает хорошим, хотя и несколько запоздалым сигналом.

Как между «Газпромом», «Роснефтью» и «Новатэком» будут распределены обязательства привлечь частные инвестиции в размере не менее 500 млрд руб. за пять лет, из протокола заседания у Силуанова не очевидно.

«Новатэк» уже запустил среднетоннажный СПГ-завод в Высоцке, напоминает представитель компании, а сейчас занимается проектом строительства малотоннажных СПГ-заводов в Магнитогорске и Челябинске и развитием сети заправок для карьерной

техники, грузового и муниципального автопарка. Развитие производства СПГ и инфраструктуры АЗС должно обеспечиваться частными инвестициями, согласны в «Новатэке», а господдержка может включать множество мер – от прямого стимулирования и налогового стимулирования перевода транспорта на СПГ до субсидирования производства техники и изменения норм для заправочной инфраструктуры.

Представитель «Роснефти» не ответил на запросы «Ведомостей».

Инвестиции «Газпрома» в развитие газовых заправок в 2015–2018 гг. составили 20,5 млрд руб., а доля автомобилей на газу в компании превышает 50%, сообщил представитель «Газпрома». От оценки перспектив роста рынка он воздержался: «Рынок не сформирован, рост потребления газомоторного топлива будет в значительной мере определяться инвестициями в инфраструктуру».

Распределение финансирования между компаниями может осуществляться по аналогии с нормативами продажи газа на бирже, полагает Колбикова, возможен и вариант согласования минимального финансирования для каждой из них. Требуется тонкая настройка, учитывающая приоритеты газового бизнеса каждой компании и место газомоторного топлива в их стратегиях, считает она.

Как обеспечить обязательные частные инвестиции, не очень понятно, соглашается Гривач: «Сейчас в основном вкладывается «Газпром», он построил три четверти всех заправок в стране, у него есть программа существенного расширения рынка. Но если рынок станет стремительно расти, появятся потребители, то и частные инвестиции пойдут».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/27/805286-gazomotornoi-otrasli>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.28; ПЬЯНЫЕ ВОДИТЕЛИ СТАНУТ ПАССАЖИРАМИ НАДОЛГО; ВВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ НОВАЯ РЕДАКЦИЯ УК

Новая редакция Уголовного кодекса, серьезно осложняющая жизнь нарушителям ПДД, начинает действовать с 28 июня. Пьяные водители, по вине которых произошла авария с пострадавшими и погибшими, рискуют сесть в тюрьму на срок до 15 лет. Такое наказание может применяться и для автомобилистов, покинувших место ДТП, в котором по их вине пострадали или погибли люди.

Вступающие в силу изменения в УК касаются статьи 264. Если пьяный водитель спровоцировал аварию, в которой пострадал другой гражданин (в том числе пассажир), его здоровью нанесен тяжкий вред, суд вправе назначить наказание в виде тюремного срока от трех до семи лет. Раньше нижней планки не было, а максимальный срок составлял четыре года. Для таких случаев может быть применено наказание в виде принудительных работ, но максимальный срок увеличен с трех до пяти лет. К тяжкому вреду относятся случаи, когда у пострадавшего сломан позвоночник, утрачено зрение и т. д.

Если в аварии есть погибший, водитель получит по решению суда до 12 лет тюрьмы (на семь лет больше, чем раньше).

Если погибло два или более человека, то до 15 лет тюрьмы (на шесть лет больше, чем раньше).

Аналогичные сроки лишения свободы будут действовать для случаев, когда водитель покинул место аварии с пострадавшими или жертвами. Если по его вине нанесен тяжкий вред здоровью, максимальный срок для сбежавшего составит семь лет, если погиб один человек — 12 лет, если двое и больше — 15 лет.

Согласно новой редакции УК, даже совершенное по неосторожности преступление может быть отнесено к категории тяжких: суд назначает тюремный срок 10–15 лет. Это в том числе осложняет возможность условно-досрочного освобождения: раньше виновнику аварии достаточно было отбыть треть срока, теперь — не менее половины.

В 2013 году Госдума уже пыталась ужесточить санкции для водителей-преступников. Поводом стала резонансная авария в Москве на Минской улице: нетрезвый водитель выехал на остановку, погибли дети. Депутаты хотели увеличить максимальный срок лишения свободы для нетрезвых водителей до 15 лет, но против выступил Верховный суд. В 2019 году парламент вернулся к этой теме: статистика показывала, что наказание водителей не останавливает, они продолжают садиться за руль в нетрезвом виде.

Законопроект был переписан, у ВС вопросов уже не возникло.

Водители рискуют быть наказанными за непреднамеренное оставление места ДТП, считает адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. Не редки случаи, когда водитель решает сам отвезти в больницу раненого, спустя некоторое время возвращается на место происшествия, а на него уже оформлен материал для уголовного дела. «Покидают место аварии и в тех случаях, когда есть угроза расправы и самосуда со стороны родственников пострадавших», — поясняет он. Поскольку в определенных случаях ДТП с погибшими считается тяжким преступлением, невозможно будет применить примирение сторон, отметил господин Радько. «Это хорошо, поскольку известны случаи, когда чиновники и бизнесмены откупались от родственников погибших за несколько миллионов рублей, и дело закрывали», — уверен он.

Ужесточение УК — лишь этап кампании по усилению наказания для пьяных. МВД уже подготовило и внесло в правительство законопроект, вводящий конфискацию транспортного средства при пьяном вождении, инициативу поддержал премьер **Дмитрий Медведев**. Также подготовлены коррективы в правила освидетельствования водителей: инспекторы получают право проводить экспресс-тесты на алкоголь и наркотики, которые при положительном результате будут являться основанием для полноценной проверки. Ряд законопроектов, направленных на борьбу с пьянством, заморожен: например, законопроект Минюста о введении залога 30 тыс. руб. за автомобиль при пьяном вождении принят в первом чтении в 2016 году и с тех пор находится без движения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4013412>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ ГЕОРГИЕВ; 2019.06.28; УДОБНО ПАССАЖИРАМ – ВЫГОДНО ГОРОДУ; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ВЗЯЛ КУРС НА ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

31 транспортная новинка, в том числе автобусы, трамваи, вагоны метро, были представлены на IV Международном инновационном форуме пассажирского транспорта SmartTRANSPORT, который недавно прошел на площадке КВЦ «Экспофорум» в Санкт-Петербурге.

Особый интерес посетителей вызвала одна из главных инноваций форума – «Вагон 2020». Пока что это концептуальный проект поезда, но предполагается, что новые вагоны придут на смену технике, работающей сегодня в метрополитене, в 2020–х годах. Главные особенности инновационных вагонов – «умное» окно, на прозрачное стекло которого может транслироваться видео-

изображение, интерактивная карта с расчетом времени пути. Вагон обтекаемой, динамичной формы. На его внешней поверхности расположены светодиодные элементы, на лобовом стекле – светящаяся эмблема метрополитена. Цветовая палитра оформления экстерьера и интерьера зависит от линии, по которой будет ходить состав. Для более быстрой высадки и посадки ширину дверного проема увеличат до 1400–1600 мм. По согласованию с метрополитеном в пассажирских салонах могут быть размещены USB-розетки, Wi-Fi-модули, а также экраны трех типов: интерактивная карта метро, наддверные табло с бегущей строкой, экраны для трансляции развлекательных и информационных программ. Для маломобильных пассажиров и родителей с колясками оборудуют специальные места. Планируется применить новые системы вентиляции и меняющееся в течение дня освещение. В новых поездах предусмотрена цветовая

индикация открытия и закрытия дверей, а вместо зеркал машинист будет пользоваться камерами бокового обзора.

Все эти инновации являются результатом совместного труда ГУП «Петербургский метрополитен» и АО «Трансмашхолдинг», в состав которого входит производитель вагонов ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (ОЭВРЗ), традиционно считавшийся площадкой только лишь для восстановления подвижного состава. Теперь же предприятие представляет собой производство, способное в год выпускать не менее 200 вагонов метро и 100 трамвайных вагонов. В рамках форума ОЭВРЗ подписал с Петербургским метрополитеном соглашение о сотрудничестве. Цель документа – содействие повышению эффективности перевозочного процесса и транспортной безопасности на метрополитене, совершенствование его технического и технологического обеспечения.

Сегодня в Петербургском метрополитене эксплуатируются более 350 вагонов трех модификаций, созданных специалистами АО «Трансмашхолдинг» специально для питерской подземки. Действующие договоры предполагают, что до конца 2020 года Петербургский метрополитен получит еще свыше 70 единиц подвижного состава.

На церемонии открытия форума вице–губернатор Санкт–Петербурга Эдуард Батанов напомнил, что в городе уже реализован ряд инновационных решений. Как пример, трамвайная система нового поколения «Чижик», созданная на основе современных технологий. Вице–губернатор подчеркнул, что любая транспортная система подразумевает в первую очередь удобства для пассажиров, поэтому городские власти Северной столицы заинтересованы в дальнейшем развитии метрополитена, железнодорожного и трамвайного движения. Кстати, как было отмечено, в недалеком будущем Васильевский остров станет зоной с экологичным безвыбросным транспортом. Трамвайная сеть «Чижик» получит самый современный парк и инновационную систему управления подвижным составом.

Трамвайную тему продолжил президент «ПК Транспортные системы» Феликс Винокуров. Он отметил, что компания в форуме не новичок и каждый раз предлагает что–то новое. В 2019 году «ПК Транспортные системы» представил трамвай малого класса «Богатырь–М». Это двухсекционный вагон для линий со средним пассажиропотоком.

Еще одну трамвайную новинку представил Усть–Катавский вагоностроительный завод (АО «УКВЗ», Челябинская область). Предприятие презентовало 100%–но низкопольный трамвай, получивший название «Челябинский метеор» в память о событиях 2013 года, когда на территорию Челябинской области упал крупный метеорит. Минувшей весной завод после года застоя заключил два контракта на поставку 31 трамвая в город Краснодар на общую сумму 956,3 млн руб. Плюс согласно данным, размещенным на сайте госзакупок, завод выиграл аукцион на поставку 15 вагонов на сумму 258,7 млн рублей в город Магнитогорск.

Среди ярких новинок форума SmartTRANSPORT можно выделить также электробусы «Тролза» и Sirius. «Тролза» – это совместный проект предприятия–изготовителя ЗАО «Тролза» и СПб ГУП «Горэлектротранс», прошедший государственную сертификацию. Важно, что модель спроектирована как универсальная интегрированная платформа, что позволяет трансформировать ее в соответствии с пожеланиями заказчика. То есть это может быть электробус с динамической зарядкой и автономным ходом до 15 км, либо до 50 км при установке дополнительных батарей. Другие варианты – электробус с мгновенной зарядкой, с ночной зарядкой или «классический» троллейбус. Что касается электробуса модели Sirius, то его производитель – АО «Стройтранс» в Вологде приложил все усилия, чтобы сделать транспортное средство высокоманевренным, с плавным ходом и низким полом. В результате была получена высокотехнологичная модель электробуса с автономным ходом до 200 км при полной загрузке с ночной зарядкой в депо от сети 380 вольт. На данный момент в Санкт–Петербурге работают 125 электробусов с динамической

зарядкой – троллейбусов с увеличенным автономным ходом, 90 из них – модель Тролзы «Мегаполис». Машины эксплуатируются на шести маршрутах во всех частях города.

По словам Эдуарда Батанова, осуществленная для Санкт–Петербурга крупнейшая закупка троллейбусов с увеличенным автономным ходом обеспечила Северной столице самый большой парк инновационного электротранспорта. А это, в свою очередь, способствует реализации на Васильевском острове пилотного проекта по обслуживанию жителей экологически чистыми видами транспорта. Тема нашла отражение на стенде Гор-электротранса, где представлена концепция Василеостровского трамвайно–троллейбусного парка в русле идеи «Зеленого острова».

Линейку флагманских моделей автобусов на форуме представила также «Группа ГАЗ». В небольшую экспозицию, но с довольно серьезными инновациями, вошли три модели – «Вектор NEXТ 7.6» в модификации «доступная среда», автобус среднего класса ЛиАЗ–4292 и автобус особо большого класса ЛиАЗ–6213.

Являясь продолжением линейки семейства NEXТ, «Вектор NEXТ» рассчитан на перевозку 52 пассажиров, снабжен отдельной системой кондиционирования салона и усовершенствованной системой шумоизоляции. Востребована машина еще и потому, что имеет беспрепятственный проход в салон всех категорий пассажиров за счет механической аппарели и расширенного проема задних дверей. Высокая обзорность и мягкая подвеска делают поездку на «Векторе NEXТ» комфортной для пассажиров. Модернизированное шасси обеспечивает приспособленность модели к передвижению по дорогам различных категорий.

А вот автобус среднего класса ЛиАЗ–4292 полностью низкопольный. Наличие трех дверей и системы кнплинг увеличивают скорость пассажирообмена. Рассчитано транспортное средство на перевозку 75 пассажиров.

И, наконец, автобус особо большого класса ЛиАЗ–6213. Это первый отечественный полностью сочлененный автобус, рассчитанный на перевозку 184 пассажиров. Однако, в зависимости от компоновки салона, может иметь пассажироемкость до 200 человек, что является самым высоким показателем среди автобусов особо большого класса. В машине установлена система «Говорящий город», которая дает возможность пассажирам с ослабленным зрением услышать номер маршрута автобуса, открыты ли его двери для посадки и где они располагаются. Согласно подписанному на форуме соглашению «Группа ГАЗ» передаст СПб ГУП «Пассажиравтотранс» автобусы класса ЛиАЗ–6213 в тестовую эксплуатацию.

Представленные на выставочном стенде «Группы ГАЗ» машины оснащены двигателями Ярославского моторного завода (ЯМЗ) экологического стандарта «Евро–5». Рабочие места водителей спроектированы в соответствии с мировыми стандартами по комфорту и эргономике.

<http://transportrussia.ru/item/5011-udobno-passazhiram-vygodno-gorodu.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2019.06.28; ВЫВЕСТИ НЕЛЕГАЛОВ ИЗ ТЕНИ; ТАКОВА ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ ГОСАВТОДОРНАДЗОРА

Как она решается, рассказывает начальник Западно–Сибирского межрегионального УГАДН Василий Иванько.

– В зоне ответственности Западно–Сибирского межрегионального управления госавтодорнадзора (а это Новосибирская и Омская области) в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства зарегистрированы 9120 хозяйствующих субъектов.

Работа, направленная на предотвращение нарушений обязательных требований при перевозке пассажиров, всегда ставилась во главу угла, ведь мы в первую очередь надзорный орган.

За 1 квартал 2019 года инспекторами Западно–Сибирского управления госавтодорнадзора в отношении субъектов транспортного комплекса проведены 123 проверки, выявлены 177 нарушений, из которых свыше 75% составили нарушения требований по безопасной эксплуатации транспортных средств и нарушения в исполнении требований Устава автомобильного транспорта и Правил перевозок пассажиров. По протоколам управления вынесены 811 постановлений. Сумма наложенных штрафов составила 4,9 млн руб.

В ходе рейдовых мероприятий проверены 700 транспортных средств, у 558 из них выявлены нарушения обязательных требований. По результатам рейдовых мероприятий составлены 413 административных протоколов, наложено штрафов на 2154,5 тыс. руб.

Управление контролирует также соблюдение перевозчиками положений Федерального закона № 220–ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Речь идет о проведении проверок транспортного средства, используемого для регулярных перевозок, наличия у водителя карты маршрута и соответствия технических характеристик такого транспортного средства сведениям, указанным в карте маршрута; соблюдении юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, либо с которыми заключен государственный или муниципальный контракт, требований порядка посадки и высадки пассажиров.

С начала года управлением привлечен к ответственности в виде штрафа 121 водитель автобуса за нарушение порядка посадки и высадки пассажиров и 10 водителей получили предупреждения за работу без карты маршрута регулярных перевозок. Общая сумма штрафа составила 448 тыс. руб.

Среди причин аварийности на автомобильном транспорте в большинстве случаев (90%) отмечается роль субъективного фактора как со стороны водителей (нарушение правил дорожного движения, режима труда и отдыха, низкий уровень дисциплины, слабая профессиональная подготовка), так и со стороны должностных лиц перевозчиков (снижение общей дисциплины, нарушение основных требований законодательства, установленных норм и правил в сфере транспорта и безопасности дорожного движения).

Анализ выявленных нарушений, вызванных неисполнением требований ст. 20 Федерального закона от № 196–ФЗ и приказа Минтранса России № 7 о проведении предрейсового технического контроля транспортных средств и медицинских осмотров и освидетельствования водителей, показывает, что в основной массе нарушители – мелкие частные предприятия и индивидуальные предприниматели с одним–двумя транспортными средствами. Причина – отсутствие у лицензиата материально–технической базы и специалистов.

Главные предпосылки, способствующие совершению правонарушений, находятся в экономической сфере. Хозяйствующие субъекты стремятся получить максимальную прибыль при минимальных вложениях, без учета установленного законодательством принципа приоритета жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности.

Вопросы обеспечения безопасной перевозки пассажиров всегда имеют остросоциальный уклон, а крупные аварии с участием автобусов всегда вызывают широкий общественный резонанс. Это понятно, ведь каждый день автобусами перевозится куда больше людей, чем иными видами транспорта. Люди хотят быть уверены в собственной безопасности и безопасности своих близких, и именно поэтому государство вынуждено идти на достаточно непопулярные меры по введению государственного регулирования, вводить огромные штрафы для водителей и перевозчиков за нарушения, которые могут этой безопасности угрожать.

Ряд крупных ДТП, произошедших с автобусами в прошлом году (например в Чувашии и Тверской области), в очередной раз показали, что обеспечить надлежащий уровень безопасности пассажирских перевозок исключительно применением мер административной ответственности невозможно. В результате чего руководством страны было принято решение о возобновлении лицензирования всех видов перевозок, выполняемых автобусами, вне зависимости от наличия либо отсутствия коммерческих взаимоотношений.

Результатом стало принятие Федерального закона № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», которым введено лицензирование любых перевозок пассажиров, кроме легковых автомобилей, в том числе по заказам или для собственных нужд.

27 февраля 2019 г. было принято постановление Правительства России № 195, утвердившее Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами.

Что это означает для нас? До 1 марта 2019 г. на основании лицензий, выданных нашим управлением, перевозочной деятельностью занимались около 800 субъектов с общим количеством транспортных средств различной вместимости чуть более 6,5 тыс. единиц. Мы ожидаем, что общее число лицензиатов в Новосибирской и Омской областях в новых условиях возрастет до 2,5–3 тыс.

Сейчас идет процесс лицензирования. Мы проделали большую работу, чтобы довести до всех заинтересованных сторон эту информацию: провели совещания, опубликовали материалы в прессе, несколько раз выступили на телевидении. Самым главным было донести до заинтересованных лиц два основных факта:

- пути назад уже не будет, ждать, что все отменят, нет смысла;
- все лицензионные требования – это квинтэссенция уже существующих наиболее значимых требований в сфере безопасности перевозок.

Понимая, что наши подконтрольные субъекты зачастую откладывают решение даже жизненно важных вопросов на последний день, особое внимание было уделено тем, кто осуществлял ранее регулярные перевозки пассажиров, а также школам. Была создана рабочая группа с участием представителей областного правительства, мэрии Новосибирска, ГИБДД, которая держала на контроле подачу заявлений на лицензии, оказывала методическую помощь.

Это не означает, что мы выдаем лицензии направо и налево. Рассмотрение заявлений осуществляется в строгом соответствии с действующим законодательством. На 1 июня уже отказали в выдаче лицензии в 22 случаях. Основная причина отказов – отсутствие аттестованного специалиста, отвечающего за обеспечение безопасности дорожного движения. О чем это говорит? О том, что некоторые субъекты (ранее не подлежавшие лицензированию и не находившиеся под нашим контролем) долгие годы занимались перевозками, не соблюдая даже минимальных требований БДД. Нет специалиста – значит, эту работу некому организовать. Эта ситуация особенно характерна для предприятий, которые перевозят собственных сотрудников и руководство которых не понимает или не хочет понимать значимости этих вопросов, что еще раз свидетельствует о правильности решения о введении лицензирования таких перевозок.

С 1 июля мы выйдем на дороги области с целевыми рейдовыми осмотрами. Особое внимание к тем, кто всегда старался держаться в тени. Рынок должен быть цивилизованным, конкуренция на нем – добросовестная. И вся наша работа направлена на то, чтобы повысить уровень безопасности на дорогах, чтобы все участники движения работали в равных условиях.

Нелегалов в Новосибирской области и сегодня не много. Учитывая, что нарушителей ждут весьма серьезные штрафы: для водителя – 50 тыс. руб., для индивидуального

предпринимателя – до 100 тыс., для юридического лица – до 500 тыс. руб., наша работа должна привести к тому, что с дорог региона вовсе исчезнут нелегальные перевозчики. Информация о тех, кто фактически работает, но еще не получил лицензию, оперативно направляется в органы власти регионов, органы местного самоуправления для принятия решений о пролонгации или изменении существующих договоров на перевозку пассажиров, принятия управленческих решений о подборе новых перевозчиков на место «не торопыг».

Все это свидетельствует о том, что у инспекторов Западно–Сибирского межрегионального управления госавтодорнадзора впереди еще много работы. Системная и последовательная деятельность во взаимодействии с другими контрольно–надзорными органами, органами власти регионов и органами местного самоуправления позволит добиться главной цели – повысить безопасность и качество оказываемых транспортных услуг, с одной стороны, а с другой – способствовать стабильному и уверенному развитию автотранспортного бизнеса. <http://transportrussia.ru/item/5014-vyvesti-nelegalov-iz-teni.html>

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.06.27; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ СОЗДАНИЕ РЕЙТИНГОВОЙ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ АВТОШКОЛ В РОССИИ

Министерство транспорта России поддержало инициативу МВД о создании в стране рейтинговой системы оценки автошкол. Об этом в четверг, 27 июня, сообщила пресс-служба ведомства.

— Поддерживаем и ждем в наш адрес соответствующих изменений в нормативные правовые акты, — говорится в сообщении.

Предполагается, что создание такой системы позволит уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий по вине начинающих водителей, передает агентство городских новостей «Москва».

Ранее министр внутренних дел Владимир Колокольцев заявил о необходимости создать систему рейтинговой оценки автошкол в России.

<https://vm.ru/news/669040.html>

ТАСС; 2019.06.27; СЕРВИС ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ВОЖДЕНИЯ ЗАПУСТЯТ В РОССИИ В 2021 ГОДУ

Национальная технологическая инициатива (НТИ) «Автонет» разрабатывает сервис оценки качества вождения, который предназначен для отнесения автомобиля и его собственника к соответствующей группе риска. Сервис планируется запустить в 2021 году, сообщили ТАСС в пресс-службе НТИ «Автонет».

«Сервис предназначен для формирования рынка страховых услуг на основе персональных телематических данных», - сказал представитель «Автонета». Страховые компании смогут использовать эти данные для формирования стоимости полиса для клиента с учетом оценки его риска. Законопроект о более гибком ценообразовании в ОСАГО готовится к внесению в Госдуму.

Перечень используемых данных

Для оценки качества вождения планируется использовать данные операторов телематических и сервисных платформ (параметры движения, состояние автомобиля), данные ГИБДД о ДТП, данные о нарушениях ПДД, данные ЭРА-ГЛОНАСС о параметрах движения транспортного средства (ТС) в момент совершения ДТП, ситуационные данные о дорожном движении.

Сервис предоставляет данные по идентификационным данным автомобиля (VIN, государственный номер), что позволяет потребителю при обращении к сервису избежать раскрытия персональных конкретных водителей.

Сервис предоставляет два типа данных за определенный промежуток времени. Это могут либо статистические сведения о ДТП, проанализированные с точки зрения частоты

повторения и вовлеченности водителя авто (виновник или участник). Второй тип - аналитические данные о качестве вождения, которые требуют обработки первичных данных от бортовых телематических устройств.

Телематика фиксирует параметры движения транспортного средства, в будущем эти сведения могут быть дополнены параметрами, характеризующими дорожную обстановку (время суток, освещенность, состояние покрытия, дорожные знаки, параметры окружающей среды.) «Осуществляется интеллектуальная обработка данных с использованием алгоритмов классификации и регрессивного анализа, в результате производится оценка стиля вождения ТС по определенной шкале и отнесение его к соответствующей группе риска», - сообщили в НТИ.

Пользователи системы

НТИ «Автонет» ожидает, что потенциальными потребителями сервиса будут страховые компании (для расчета персонализированной стоимости полиса с учетом оценки рисков водителя), компании по сдаче автомобилей в аренду (для оценки страховых рисков), а также автоперевозчики, агрегаторы такси и прочие автотранспортные компании (для оценки использования авто и профессионализма водителей).

Как уточнил представитель «Автонета», сервис будет доступен в 2021 году с запуском платформы «АвтоДата» - сервисной навигационно-телематической платформы, обеспечивающей сбор и аналитику данных по автотранспорту из различных информационных систем.

Сейчас отдельные страховщики используют телематические устройства для оценки рисков своих клиентов по каско и формированию ценовых предложений для них. Установка телематики на автомобиль, как правило, позволяет получить скидку на покупку полиса.

<https://tass.ru/ekonomika/6599703>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; РОСАВТОДОР ВНОВЬ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ ЗА 19 МЛРД РУБ.

ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга» (структура Росавтодора) объявило повторный аукцион на строительство участка трассы М5 «Урал» в Мордовии, говорится в аукционной документации.

Начальная цена контракта определена в размере 19,2 млрд рублей. В мае текущего года Росавтодор уже объявлял аукцион на этот подряд с ценой 19,3 млрд рублей, однако не получил заявок.

Планируется строительство четырехполосного обхода трех населенных пунктов - Умет, Аким-Сергиевка и Зубова Поляна. Обход протяженностью 57,2 км будет включать 8 мостов, 9 путепроводов, завершить строительство планируется 30 ноября 2024 года.

Аукцион по выбору подрядчика запланирован на 29 июля, заявки на участие принимаются до 22 июля.

Автомобильная дорога М5 «Урал» проходит от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска.

КРЫМИНФОРМ; 2019.06.27; ШЕСТОЙ ЭТАП ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ГОТОВ НА ЧЕТВЕРТЬ

Шестой этап трассы «Таврида», проходящий через Бахчисарайский район от Симферополя до границы с Севастополем, готов на 25%. Об этом сообщил пресс-секретарь крымского строительного управления АО «ВАД» Григорий Назаров. «Готовность шестого этапа Тавриды составляет 25%, а общая готовность трассы превысила 64%. На этапе продолжается разработка выемки и устройство насыпи основного хода, ведётся строительство искусственных сооружений, переустройство инженерных коммуникаций, подготовка щебеночного основания под укладку

асфальтобетона», - сообщил Назаров. Шестой этап трассы «Таврида» проходит через Бахчисарайский район - начинается от развязки в селе Левадки под Симферополем и заканчивается на границе Республики Крым и Севастополя. Его протяженность составляет 28,9 км. Всего на шестом этапе будет построено семь надземных пешеходных переходов, пять мостов в теле дороги, четыре транспортных развязки, два путепровода для проезда сельхозтехники. Кроме того, будет построено 24 локальных очистных сооружений для очистки воды, выпадающих на трассу в виде осадков. Особенность шестого этапа заключается в его комбинированности, то есть характерное для трассы новое строительство активно перемежается с реконструируемыми участками. Укладывать асфальт начали на нем в августе 2018 года. На шестом этапе в Бахчисарайском районе уже открыты для движения отдельные участки общей протяженностью около 3 км в двухполосном исполнении. Движение транспорта на шестом этапе в четырехполосном исполнении будет открыто в рамках ввода в эксплуатацию всех 250,7 трассы от Керчи до Севастополя, который состоится в конце 2020 года. Строительство новой трассы «Таврида» - четырехполосной автодороги первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма - ведет санкт-петербургская компания «ВАД». Подробнее об участке трассы в Бахчисарайском районе - в материале Крыминформа «Рекорды шестого этапа «Тавриды».

<http://gorodskoyportal.ru/simferopol/news/news/54469774/>

ТАСС; 2019.06.27; ЦЕНЫ НА БЕНЗИН В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ НА 0,7%

Розничные цены на бензин в России за январь - май 2019 года выросли на 7,9% в годовом выражении, а по отношению к декабрю 2018 года - на 0,7%. В то же время цены производителей бензина за этот период упали на 9,9%, следует из данных Росстата.

При этом в мае розничные цены на бензин выросли на 0,3% к апрелю и на 2,8% к маю прошлого года. Цены производителей выросли на 17,5% к апрелю и упали на 18,2% к маю прошлого года.

«В мае увеличение потребительских цен на бензин на 0,4% и более наблюдалось в 32 субъектах РФ (кроме автономных округов, входящих в состав области). Из них наиболее значительно цены выросли в Республике Тыва - на 4,9%, Кировской области - на 1,6%, Республике Марий Эл и Хабаровском крае - на 1,5%», - сообщается в материалах Росстата. При этом в Москве бензин за прошедший месяц подешевел на 0,1%, в Санкт-Петербурге - подорожал на 0,1%.

Росстат сообщал о росте цен производителей бензина на 17,5% и в апреле. Тогда правительство выпустило официальный комментарий по этой динамике, объяснив, что речь идет об оптовом, биржевом сегменте. В реальности цены на моторное топливо в России с начала года выросли в среднем на 2,3%, что соответствует условиям соглашения с нефтяниками, говорилось в пояснении кабмина.

Комментарий эксперта

Увеличение цен производителей на 17,5% в мае, скорее всего, объясняется ростом цен на нефть весной этого года, считает ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. По его словам, нефтяные котировки в мае достигали своего годового максимума - \$75 за баррель, что, в свою очередь, привело и к росту НДПИ для нефтяников. «Соответственно из более дорогой нефти получают более дорогие нефтепродукты. Видимо, Росстат и фиксирует цену производителя на этой стадии, хотя корректнее смотреть, что будет на сбыте. И вот тут вступают в силу соглашения о заморозке цен, по которому нефтяники снижают цены в ручном режиме и берут на себя, таким образом, убытки», - объяснил он. Поэтому в рознице потребитель и не чувствует такой динамики, резюмирует эксперт.

По мнению Юшкова, данные о росте цен на 17,5% должны сопровождаться официальным комментарием Росстата, чтобы «цифра не вызвала панику у людей».

В ноябре 2018 года, после резкого подорожания бензина и дизельного топлива, правительство договорилось с нефтяниками о заморозке розничных цен. Соглашение действует до 1 июля 2019 года. Продлеваться оно не будет, но функцию сдерживания цен на себя возьмет механизм демпфера, который работает с начала года и за эти месяцы был значительно скорректирован.

Средние цены на бензин

Средние потребительские цены на бензин в России с 17 по 23 июня 2019 года выросли на 0,1%, или три копейки по сравнению с уровнем недель ранее и составили 44,43 рубля за 1 л. При этом стоимость литра дизельного топлива не изменилась и составила 46,06 рубля.

В том числе средние цены на бензин марки Аи-92 за отчетный период поднялись на две копейки и достигли 42,13 рубля за 1 л. Бензин марок Аи-95 и Аи-98 подорожал на три копейки - до 45,48 рубля и 50,98 рубля за 1 л соответственно.

За прошедшую неделю увеличение цен на бензин было зафиксировано в 16 центрах субъектов РФ, наиболее заметное в Казани - на 1,2%.

Снижение цен на бензин отмечалось в Красноярске - на 0,6%, Симферополе, Краснодаре и Новосибирске - на 0,1%.

В Москве за прошедшую неделю цены на бензин не изменились, в Санкт-Петербурге - выросли на 0,2%. На наблюдаемых АЗС в Москве бензин марки Аи-92 можно было приобрести по цене от 38,90 до 43,83 рубля, марки Аи-95 - от 41,90 до 48,88 рубля, марки Аи-98 - от 48,60 до 53,99 рубля за 1 л. В Санкт-Петербурге бензин марки Аи-92 стоил от 41,10 до 43 рубя, марки Аи-95 - от 44,60 до 47,31 рубля, марки Аи-98 - от 52,00 до 53,94 рубля за 1 л.

Объем выпуска автомобильного бензина в РФ за отчетную неделю вырос на 1,4% - до 777,1 тыс. тонн, дизельного топлива - на 2,9%, до 1,52 млн тонн.

<https://tass.ru/ekonomika/6601192>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; HUAWEI ПЛАНИРУЕТ НАЛАДИТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЙСКИМИ РАЗРАБОТЧИКАМИ «МОЗГОВ» ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Китайская Huawei планирует наладить сотрудничество с российскими разработчиками решений для беспилотных автомобилей, заявил руководитель лаборатории алгоритмов беспроводной передачи данных Московского центра исследований Huawei Владимир Ляхов журналистам в Москве.

«В России есть хорошие компании-разработчики «мозгов» для беспилотного транспорта, - сказал Ляхов. - Ведем с ними переговоры о сотрудничестве».

По словам Ляхова, интерес Huawei к сотрудничеству с этими компаниями не столько в их решениях для беспилотного транспорта, сколько в организации интерфейса между «мозгами» и пользователем или окружающей инфраструктурой.

К числу интересных для Huawei компаний-разработчиков Ляхов назвал научно-исследовательский центр «КАМАЗа» (МОЕХ: KMAZ) и «Яндекс» (МОЕХ: YNDX).

Как сообщалось, в России, по данным рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты НТИ (научно-технологическая инициатива) «Автонет», темой эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования активно занимаются порядка 30 компаний. В их числе «Яндекс», «КАМАЗ», НАМИ, «Волгабас» и другие.

Осенью прошлого года председатель правительства РФ Дмитрий Медведев подписал правительственное постановление о проведении в РФ эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных

транспортных средств и по внедрению законодательства, регулирующего использование беспилотного транспорта.

«Планируем завершить эксперимент в этом режиме (онлайн-мониторинг - ИФ) 1 марта 2022 года. Это общий срок эксперимента, но я надеюсь, что уже через полгода у нас будут предложения по корректировке нормативной базы и технических регламентов, которые требуются для дальнейшего развития», - говорил вице-премьер **Максим Акимов** в конце прошлого года.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; У МТС НЕТ ИНТЕРЕСА К СЕГМЕНТУ ТАКСИ В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ - СЕО ОПЕРАТОРА

ПАО «МТС» не имеет планов по выходу в сегмент такси в краткосрочной перспективе, заявил журналистам глава оператора Алексей Корня в четверг.

«По сегменту такси... нет, сейчас у нас тоже нет планов по созданию этого продукта в краткосрочной перспективе», - сказал Корня.

Топ-менеджер МТС также подчеркнул, что компания на данный момент не ведет никаких конкретных переговоров по инвестициям в сервис онлайн-заказа такси Gett.

Ранее газета «Коммерсант» со ссылкой на источники сообщала, что МТС вместе с материнской АФК «Система» рассматривала сделку по покупке доли в Gett.

Один из собеседников издания утверждал, что сотовый оператор рассматривал возможность сделки с сервисом Gett по примеру инвестиции в онлайн-гипермаркет Ozon, совершенной в 2014 году МТС и АФК «Система» (сейчас доля МТС в Ozon выкуплена «Системой» - ИФ), но не дошел до продвинутых переговоров.

ТАСС; 2019.06.27; РЖД ВОШЛИ В «СОВЕТ РЫНКА»

Наблюдательный совет «Совет рынка» на заседании принял в ассоциацию РЖД. Об этом говорится в сообщении «Совета рынка».

«На заседании наблюдательного совета ассоциации НП «Совет рынка», которое состоялось 26 июня 2019 года, ОАО «РЖД» и АО «Синэрго» были приняты в члены ассоциации и включены в палату экспертов», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что РЖД планируют перейти на прямые закупки электроэнергии для новых объектов. Сообщалось также, что председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение о принятии РЖД участия в ассоциации НП «Совет рынка». Компания, не входящая в ассоциацию «Совет рынка», не может совершать сделки по покупке и продаже электроэнергии на оптовом рынке.

В настоящее время электроэнергию РЖД покупают у СП итальянской энергетической компании Enel и группы ЕСН Григория Березкина «Русэнергосбыт». Ранее газета «Коммерсантъ» писала, что РЖД планируют перейти на прямые закупки электроэнергии для новых объектов.

Основной целью деятельности НП «Совет рынка» является обеспечение функционирования коммерческой инфраструктуры оптового рынка электроэнергии и мощности (ОРЭМ). Ассоциация участвует в подготовке правил оптового и розничных рынков электроэнергии и мощности, разрабатывает и утверждает договор о присоединении к торговой системе оптового рынка и регламенты оптового рынка, ведет реестр субъектов оптового рынка, осуществляет разрешение споров на рынке, а также контроль над соблюдением участниками оптового рынка правил ОРЭМ.

<https://tass.ru/ekonomika/6601796>

ТАСС; 2019.06.27; ВЫПУСК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ МОЖЕТ ПОБИТЬ ШЕСТИЛЕТНИЙ РЕКОРД В 2019 ГОДУ

Прогноз по рынку производства грузовых вагонов в России составляет 70 тыс. единиц в 2019 году, это станет максимальным значением за последние шесть лет. Об этом сообщил

заместитель генерального директора «Алтайвагона» Станислав Золотарев во время круглого стола «Грузовое вагоностроение: векторы развития рынка», который состоялся в издательском доме «Гудок».

«По итогам 2019 года за пять месяцев уже произвела отрасль вагоностроения 30 тыс. 433 вагона. Сам рынок по сравнению с предыдущим периодом прошлого года растет, <...> текущее состояние составляет 18,6%. Такую динамику рынок показывал все предыдущие месяцы, примерно 20% к предыдущему году. Если так пойдет дальше, то возможен выпуск производства вагонов по итогам 2019 года на уровне 70 тыс. вагонов», - сказал Золотарев.

Он напомнил, что в предыдущем году общее количество вагонов, которое было произведено отраслью, составило 68,5 тыс. единиц, и это являлось максимальным значением за последние пять лет. Таким образом, общегодовой рост производства вагонов в 2019 году может составить 2,2% относительно уровня прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/6600561>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ПОСТАВИТ РЖД 12 ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНОВ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА БАМЕ К ЮБИЛЕЮ

ОАО «Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ, входит в Трансмашхолдинг) поставит РЖД 12 плацкартных вагонов для эксплуатации на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) к 45-летию юбилею, сообщил ТМХ. «Согласно контракту вагоны поставлены в июне .

Ожидается, что шесть из них будут использоваться на Дальневосточной железной дороге на восточном участке БАМа, шесть - на западном участке магистрали, который относится к Восточно-Сибирской дороге», - говорится в сообщении группы в четверг. Вагоны данной модели, произведенные на Тверском вагоностроительном заводе, имеют ряд технических преимуществ по сравнению с предыдущими сериями. Они оборудованы в соответствии с современными требованиями безопасности и комфорта. Вагоны оснащены экологически чистыми туалетными комплексами, установками кондиционирования воздуха, системами пожарной сигнализации и обеззараживания воды, камерами видеонаблюдения.

Предусмотрены электрические розетки и USB-разъемы для зарядки мобильных устройств. В купе проводника расположен единый сенсорный дисплей для контроля за всеми системами в вагоне. Рабочее место проводников оснастили большим количеством функциональных шкафчиков, холодильником, СВЧ-печью. «Поставки современных вагонов приурочены к 45-летию Байкало-Амурской магистрали, широкое празднование которого запланировано на 6 и 7 июля в городе Тынде (Амурская область). Планируется, что к этому сроку новые вагоны придут для участия в праздничных мероприятиях и станут подарком РЖД для пассажиров к юбилейной дате», - добавляется в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГРУППА «СИБАНТРАЦИТ» ЗАКЛЮЧИЛА ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА II СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ

ООО «Северомуйский тоннель-2» («дочка» АО «Сибантрацит») и The Robbins Company (США) заключили контракт на проектирование и поставку оборудования, предназначенного для строительства второго Северомуйского тоннеля на БАМе, говорится в сообщении пресс-центра проекта.

The Robbins Company к октябрю 2019 года спроектирует скальный однощитовой тоннелепроходческий комплекс (ТПК). Стороны подписали соглашение об изготовлении и поставке двух таких комплексов общей стоимостью \$74 млн. Срок производства и поставки составит 10 месяцев.

Отмечается, что проходка тоннеля длиной 15 км начнется с обеих сторон трассы двумя проходческими щитами. Такое оборудование позволяет бурить участки, сочетающие

скальные породы, мягкие грунты, валуны. Оно рассчитано на работу в экстремальных условиях, таких как зоны разломов и приливов воды.

Как сообщалось, проектом строительства Северомуйского тоннеля-2 управляет УК «Востокуголь», входящая в группу «Сибантрацит». Ожидается, что строительство займет 5 лет, инвестиции не превысят 60 млрд рублей. Для реализации проекта создана рабочая группа, в которую вошли представители РЖД, «Сибантрацита» и «Востокугля». Предполагается заключение концессионного соглашения, в конце строительства тоннель будет передан РЖД.

Северомуйский тоннель-2 станет одним из самых протяженных в России, его длина составит около 15,5 км. Он позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн грузов в год.

В группу «Сибантрацит» входят АО «Сибирский антрацит» и ООО «Разрез Восточный», которые добывают антрацит категории UHG (Ultra High Grade - сверхвысокое качество) в Новосибирской области, а также крупный производитель угля в Кемеровской области - ООО «Разрез Кийзасский».

Группа «Сибантрацит» и ООО «УК Востокуголь» - проекты группы Alltech Дмитрия Босова по добыче угля.

Ранее СМИ сообщали, что Босов обратился к президенту РФ Владимиру Путину с предложением предоставить «Сибантрациту» право приоритетного провоза 50 млн тонн угля в год взамен на финансирование строительства второго Северомуйского тоннеля.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ФГК ОСТАЕТСЯ Ж/Д ОПЕРАТОРОМ С КРУПНЕЙШИМ В РФ ПАРКОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) - продолжает оставаться компанией с крупнейшим в РФ парком подвижного состава.

В I квартале, согласно сообщению ФГК, число собственных вагонов составило 116,2 тыс., в управлении - 124,8 тыс. В управлении второго мэйджора рынка - АО «Первая грузовая компания» (ПГК, актив группы UCL Владимира Лисина) - порядка 111 тыс. вагонов (данные о собственном парке не приводятся).

Грузооборот «Федеральной грузовой» в I квартале составил 83,3 млрд тонно-километров (+16%), выручка по МСФО - 26,5 млрд руб. (динамика не уточняется). Генеральный директор ФГК Виктор Воронович, слова которого приводятся в сообщении, также отметил, что в январе-марте оборот вагонов компании сократился на 0,6 суток, число порожних рейсов - на 8%.

Кроме того, в этот период заключено 48 договоров транспортно-экспедиционного обслуживания. Портфель заказов в этой сфере пополнился двумя промышленными площадками на Урале и юге РФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; САРЕХ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА НА 2019Г УВЕЛИЧЕН НА 4 МЛРД РУБ., ОНИ ПОЙДУТ НА ЗАКУПКУ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ

Инвестиционная программа ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) на 2019 год увеличена на 4 млрд руб., средства пойдут на дополнительную закупку подвижного состава и контейнеров, сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

Согласно сообщению оператора, корректировка САРЕХ была утверждена на заседании совета директоров в четверг.

Ранее сообщалось, что объем инвестиционной программы оператора на 2019 г. составлял 13,3 млрд руб. Из них 10,9 млрд руб. планировалось направить на закупку фитинговых платформ, 1,1 млрд руб. - на приобретение крупнотоннажных контейнеров, 0,5 млрд руб. - на развитие терминалов, 0,8 млрд руб. - на прочие цели.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЭКСПОРТЕР ЗЕРНА ТД «РИФ» ВЗЯЛ В ЛИЗИНГ У СТРУКТУРЫ СБЕРБАНКА 700 ХОППЕРОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

ООО «Торговый дом «Риф» (ТД, Ростовская область), крупнейший российский экспортер зерна, приобрело в лизинг у «дочки» Сбербанка (МОЕХ: SBER) - АО «Сбербанк Лизинг» - 700 зерновозов, говорится в сообщении лизинговой компании.

Вагоны-хопперы нового поколения модели 19-9549 с повышенной осевой нагрузкой до 25 тс будут переданы ТД «Риф» в рамках подписанных договоров лизинга на сумму более 3,8 млрд рублей

Договоры заключены на срок более 4 лет. Поставку вагонов осуществит группа «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN).

По словам директора управления по работе с крупнейшими клиентами АО «Сбербанк Лизинг» Тимура Бойтемирова, которые приводятся в сообщении, увеличение лизингового парка позволит ТД «Риф» уже в среднесрочной перспективе сократить расходы на аренду подвижного состава.

ООО «ТД «Риф» осуществляет закупку зерна на Юге России, в Центрально-Черноземном округе и в Сибири, экспортирует его более чем в 40 стран (Египет, Бангладеш, Турция, Саудовская Аравия, Вьетнам, Иордания и другие).

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; РЖД В СВЯЗИ С ДОЖДЕВЫМИ ПАВОДКАМИ ВВЕЛИ РЕЖИМ ЧС В РАЙОНЕ СТАНЦИИ ТАЙШЕТ

ОАО «РЖД» в связи со сложной паводковой обстановкой в Иркутской области ввело режим ЧС на одном из участков Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД), сообщила пресс-служба ВСЖД.

Режим ЧС введен в Тайшетском регионе (в районе станции Тайшет, где сходятся БАМ и Транссиб - ИФ).

«Все службы ВСЖД, занятые в процессе перевозок и обеспечении безопасного движения поездов, приведены в режим повышенной готовности. В управлении магистрали создан оперативный штаб по контролю за ситуацией под руководством начальника дороги Василия Фролова», - говорится в сообщении.

Движение поездов осуществляется по графику.

Ранее сообщалось, что из-за выхода из берегов рек Уда и Бирюса в Нижнеудинском и Тайшетском районах Иркутской области подтоплено 745 частных домов, в которых проживает более 2,2 тыс. человек, а также приусадебные участки и дороги. Во всех поселениях развернуты пункты временного размещения для жителей подтопленных домов, местные администрации подготовили транспорт на случай эвакуации.

В связи со сложившейся ситуацией областные власти в четверг ввели режим ЧС на всей территории региона.

«Упрдор «Прибайкалье» (структура Росавтодора) в четверг в связи дождевыми паводками ввело ограничение на движение грузовых машин на федеральной трассе Р-255 «Сибирь» в Нижнеудинском районе. Трасса идет Р-255 идет практически параллельно Транссибу.

В настоящее время дорожники делают насыпи, чтобы задержать выход воды на проезжую часть в городе Нижнеудинске, который находится юго-восточнее Тайшета.

28-30 июня местами в западных, центральных, южных и верхнеленских районах Иркутской области ожидаются сильные и продолжительные дожди, грозы, град, усиление северо-западного ветра до 15 м/с. Продолжается формирование дождевого паводка на левобережных притоках реки Ангары.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.28; ПОРТЫ ТАМАНИ ПЕРЕОЦЕНИЛИ СЕБЯ; ПЛАНИРУЕМАЯ СТИВИДОРАМИ ЗАГРУЗКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕВЫСИЛА ПРОГНОЗ ОАО РЖД

Перевозка грузов по железной дороге в порты на Тамани, исходя из заявок на развитие путей необщего пользования, может превысить 170 млн тонн. Это на 100 млн тонн выше планов, учитываемых ОАО РЖД. Из заявленных цифр почти 80 млн тонн грузов может прийти на сообщение с перспективным сухогрузным районом порта Тамань и более 90 млн тонн — на терминалы группы ОТЭКО Мишеля Литвака. В ОАО РЖД поясняют, что эти цифры основаны на данных, предоставленных не грузоотправителями, а портами, которые зачастую учитывают грузы конкурентов. Аналитики также называют цифры нереалистичными.

Перевозка грузов по железной дороге в морские терминалы Таманского полуострова может достигнуть 171,7 млн тонн, следует из материалов ОАО РЖД. Из них 79,3 млн тонн в год приходится на сообщение с сухогрузным районом морского порта Тамань (пока не строится) и 92,4 млн тонн — с терминалами группы ОТЭКО Мишеля Литвака. При этом долгосрочная программа развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года учитывает объем железнодорожных перевозок на все порты Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) в 131,1 млн тонн, в том числе 70 млн тонн приходится на Тамань в целом.

Как пояснили “Ъ” в ОАО РЖД, цифры 79,3 млн и 92,4 млн тонн в год содержались «в запросах бизнеса на выдачу технических условий на развитие путей необщего пользования». При этом техусловия не являются обязательством ОАО РЖД по перевозке грузов, подчеркивают в монополии, равно как и не являются обязательством заявителя по развитию инфраструктуры. А мероприятия по развитию подходов к портам АЧБ, заложенные в ДПР, строятся на прогнозах перспективной грузовой базы, основанных на планах грузовладельцев. А порты, не являясь грузовладельцами, «развивают свою инфраструктуру исходя из своих конкурентных преимуществ и зачастую в своих прогнозах учитывают грузы конкурентов», отмечают в ОАО РЖД.

В материалах ОАО РЖД говорится, что грузооборот Тамани в 2018 году составил 9,2 млн тонн, а к 2025 году он должен увеличиться до 70 млн тонн, из которых более 60% составит уголь. Ожидается падение погрузки в Новороссийске с 45,7 млн до 38,5 млн тонн, а также небольшой рост перевозок грузов в Туапсе с 15 млн до 16,9 млн тонн. Перевозки в остальные порты АЧБ упадут с 14,1 млн до 5,7 млн тонн.

В последней презентации проекта сухогрузного района порта Тамань указано, что на первом этапе до 2024 года грузооборот порта составит 66,94 млн тонн, далее ожидается прирост еще на 37 млн тонн. Однако начало строительства откладывается: Государственная транспортная лизинговая компания, с которой планировали заключить концессионное соглашение, выбыла из проекта, дополнительные вопросы возникли у Минэкономики и ФАС. В частности, на совещании у вице-преьера Максима **Акимова** ФАС запросила у **Минтранса** и ОАО РЖД четкого разъяснения, как будет распределяться пропускная способность железной дороги с учетом того, что потоки пойдут в Крым, терминалы ОТЭКО и сухогрузный район порта Тамань. Исходя из протокола совещания в **Минтрансе** по этой же теме, ФАС настаивала, что развитие сухогрузного района должно быть увязано с планами развития ОТЭКО. При этом в протоколе зафиксирована позиция ОАО РЖД, согласно которой провозная способность железных дорог в направлении АЧБ обеспечивает как текущую деятельность терминалов, так и прогнозируемые объемы перевозки ОТЭКО и порта Тамань. Кроме того, монополия выразила готовность участвовать в проекте в качестве одного из инвесторов. **Минтранс** должен был устранить все разногласия, а к 28 июня подведомственный ему **Росморречфлот** — подготовить актуализированную финансовую и организационную модель проекта (см. “Ъ” от 5 июня и 17 июня). В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что работа по исполнению поручения идет.

В ОТЭКО отказались от комментариев. Но источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, утверждает, что в перспективе грузопоток терминалов группы может быть и больше 100 млн тонн — с учетом планов по перевалке угля, объемы которого будут, по его словам, увеличиваться с каждым годом, минудобрений, нефтехимии и уже работающего нефтяного терминала на 20 млн тонн.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что заявленные планы портов нереалистичны: «Хорошо, если удастся достигнуть 60% запланированного грузопотока, даже 100 млн тонн выглядят очень амбициозной целью». Проект ОТЭКО уже прошел точку невозврата, и его развитие будет динамичным, а вот строительство сухогрузного района порта Тамань вызывает вопросы, полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4013462>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ КОЗИЧЕВ; 2019.06.28; В ОСК ПОЯВИТСЯ ГЛАВНЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ; КУРАТОРОМ СУДОСТРОЕНИЯ МОГУТ НАЗНАЧИТЬ ЛЕОНИДА ВИРОХОБСКОГО

Спустя полтора года у Объединенной судостроительной корпорации должен появиться вице-президент по гражданскому судостроению. По данным “Ъ”, этот пост может занять Леонид Вирохобский, ранее работавший в электроэнергетике. Источники “Ъ” говорят, что его кандидатура уже одобрена кадровым комитетом. 24 июня глава корпорации Алексей Рахманов говорил, что новый вице-президент выйдет на работу уже 10 июля. Собеседники “Ъ” отмечают, что снова на ключевую должность приходит человек, далекий от судостроения.

Как стало известно “Ъ”, новым вице-президентом по гражданскому судостроению Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) может стать Леонид Вирохобский. О том, что его кандидатура уже одобрена на кадровом комитете корпорации, “Ъ” рассказали три источника, знакомых с ситуацией. Но один из собеседников оговаривается, что с назначением господина Вирохобского «не все так просто» и окончательно вопрос не решен. В ОСК отказались от комментариев.

Леонид Вирохобский родился в 1971 году в Петербурге. В 1993 году окончил Ленинградский электротехнический институт, в 2002 году — Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. С 1995 года — на руководящих должностях в бизнес-структурах. В 2001–2002 годах работал директором департамента производства и реализации алкогольной продукции в ООО «Альфа-Эко М». С 2002 по 2003 год был исполнительным директором в ООО «Алмонт». С 2003 года работал в ООО «Русэнергосбыт», был исполнительным директором, вице-президентом этой компании. С 1 марта 2008 года — первый замгендиректора ОАО «МРСК Центра и Приволжья» (сейчас «Россети Центр и Приволжье»). Также работал замгендиректора ООО «Газпром инвест Восток». Входил в попечительский совет Федерации боевого джиу-джитсу Москвы.

Должность вице-президента по гражданскому судостроению была вакантной полтора года. В начале 2018 года этот пост покинул Евгений Загородний, занимавший его с декабря 2014 года и также пришедший из энергетики: он был главой ЭСК «Союз» и «Хевела», вице-президентом «Стройтрансгаза». Тогда источники “Ъ” рассказывали, что причиной его ухода из ОСК стало несоответствие поставленных задач, в частности по увеличению доли выпуска гражданской продукции, и имеющихся инструментов для их выполнения, учитывая санкции и т. д. (см. “Ъ” от 17 января 2018 года). После его ухода и. о. вице-президента был назначен Игорь Шакало, по совместительству **директор департамента** гражданского судостроения ОСК. Президент ОСК Алексей Рахманов уточнял, что в функции вице-президента по гражданскому судостроению будут входить привлечение клиентов и контроль за соблюдением контрактных сроков. После этого

господин Рахманов и источники “Ъ” говорили, что кандидатуры на этот пост представлялись неоднократно, но до назначения так и не доходило.

24 июня Алексей Рахманов говорил, что кандидатура вице-президента выбрана, она направлена в кадровый комитет и 10 июля новый топ-менеджер выйдет на работу. Глава ОСК отметил, что дальше двигаться без руководителя нельзя, оговариваясь, что господину Шакало «без старшего товарища, который бы взял на себя часть представительских функций, дальше будет развиваться сложно». «Он находится на правильном месте,— говорит топ-менеджер,— но, когда мы его начинаем нагружать не совсем свойственными для его специализации вопросами, он начинает от этого сильно переживать и сильно уставать». Тогда же он сообщил, что в это же время в ОСК выйдет и вице-президент по военному кораблестроению, им станет экс-главком ВМФ РФ Владимир Королев.

Источники “Ъ” затрудняются дать оценку назначению господина Вирохобского на должность вице-президента по гражданскому судостроению: человек им незнаком. Но они отмечают, что снова на столь важную позицию приходит человек, далекий от судостроения и отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4013464>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.06.27; ФАЗА ОБНОВЛЕНИЯ; ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЮГА РОССИИ ПРЕДСТОИТ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Южный рубеж

Вопросы развития портовой инфраструктуры Азово–Черноморского бассейна в последнее время, особенно с учетом воссоединения Крыма и Севастополя с Российской Федерацией, приобретают особое значение. И неслучайно модернизация портового комплекса этого бассейна нашла отражение в госпрограмме по развитию транспортной системы страны и в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Напомним, что Президент России **Владимир Путин** на совещании о развитии портовой инфраструктуры Азово–Черноморского бассейна осенью 2014 года отметил, что в последние годы удалось запустить масштабный процесс обновления и расширения портовой инфраструктуры России, стартовали проекты по созданию крупных логистических узлов мирового уровня, в том числе и здесь, на Юге России, в Краснодарском крае. Объем грузопотоков, проходящих через морские порты России, несмотря на непростую экономическую конъюнктуру на мировых рынках, уверенно растет. Более трети всего этого объема приходится на порты Азово–Черноморского бассейна, которые развиваются очень динамично.

К 2030 году общий оборот морских портов России может достигнуть 1 млрд т в год. Портовые терминалы Крыма и Краснодарского края должны дополнять друг друга, максимально используя сильные стороны каждого порта, каждого логистического комплекса.

По суммарному грузообороту морских портов Азово–Черноморский бассейн занимает второе место после Балтийского. Здесь действуют 17 морских портов, и наибольшую долю занимает порт Новороссийск – свыше 65% обрабатываемых грузов.

При этом существует устойчивая тенденция разрыва между мощностью портов и их грузооборотом. Это является следствием неконкурентоспособности большинства малых портов бассейна (в основном расположенных в том числе в Азовском море), которые уступают по основным параметрам крупнейшим морским портам в других государствах, включая их слабую техническую оснащенность. И, что тоже надо учитывать, большинство портов расположены в центре жилых зон, внутри поселков и городов, что

является фактическим ограничителем их дальнейшего роста и предела их пропускной способности, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры.

Увеличение мощности портов Азово–Черноморского бассейна должно составить к 2030 году 170 млн т в год. Чтобы достичь этого, разработан ряд проектов на Таманском полуострове, в Новороссийске. Что касается тех портов, которые расположены в Крымском федеральном округе (Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь и Евпатория), их суммарный грузооборот сравнительно невелик, и они расположены в центре жилых зон. Чтобы они могли отвечать современным требованиям, необходимо как минимум выполнить мероприятия по комплексной модернизации причалов с учетом увеличения прогнозных нагрузок, заменить то оборудование, которое сегодня находится в портах. Это предусмотрено в утвержденной Правительством РФ Федеральной целевой программе социально–экономического развития Республики Крым и Севастополя до 2020 года в общем объеме 6,2 млрд руб.

Точка прорыва – Тамань

По грузообороту, по объемам строительства глубоководного и защищенного порта проект развития сухогрузного района порта Тамань является самым крупным в бассейне. Проект предусматривает строительство глубоководного порта на территории 850 гектаров с глубинами практически до 20 м, рассчитанного на обслуживание судов до 180 тыс. т, с волнозащитными сооружениями. То есть этот порт будет еще и спасительной гаванью для судов, которые могут терпеть во время шторма бедственное положение.

В рамках проекта планируется строительство терминалов для обработки различных навалочных грузов: зерна, железорудного сырья, минеральных удобрений, серы и контейнеров, ро–ро грузов, а также объектов железнодорожной и инженерной инфраструктур с выходом к 2025 году на общий объем грузооборота порядка 94 млн тонн. Ожидается, что РЖД может стать якорным инвестором проекта, который оценивается в 232 млрд руб. Участие в финансировании строительства порта предусматривает вхождение РЖД в капитал управляющей компании проекта «РМП–Тамань». Предполагается, что «РМП–Тамань» возьмет на себя строительство основной инфраструктуры порта. Это объекты федеральной собственности, которые предстоит построить в рамках концессионного соглашения, – причалы, подходной канал, оградительные сооружения и берегоукрепление, искусственные земельные участки.

Создание глубоководного порта в Тамани обсуждается с советских времен. Напомним: проект в 2014 году получил положительное заключение Главгосэкспертизы, но после воссоединения Крыма с Россией приоритетным стало строительство Крымского моста, на который потребовалось 228,3 млрд руб. бюджетных средств.

Проектом предусмотрено строительство зернового терминала на 20 млн т, двух угольных терминалов по 12 млн т каждый, а также терминала минеральных удобрений и серы на 11 млн т и контейнерного терминала на 1,5 млн TEU (TEU – эквивалент 20–футового контейнера). В порту также предусмотрены мощности по перевалке руды и другого железорудного сырья.

Минтранс России также поручено привлечь к строительству порта технические и технологические мощности, задействованные на строительстве Крымского моста. Новая железнодорожная инфраструктура на Таманском полуострове уже практически построена за счет федерального бюджета: это 40 км двухпутной электрифицированной железнодорожной ветки к Крымскому мосту. РЖД готовы выполнить ответвление от нее на территорию порта Тамань, а «РМП–Тамань» возьмет на себя организацию создания стивидорных мощностей.

У РЖД также в планах привести в порт своего железнодорожного оператора, который будет собирать деньги за перевозку всех вагонов. РЖД еще в 2017 году за 29,3 млрд руб. заказали разработку документации и строительство железнодорожных подходов к сухогрузному району морского порта Тамань.

Роснефть рассматривает Черное море как ключевой регион для развития бункеровочного бизнеса, поэтому компания заинтересована в строительстве собственного терминала для перевалки судового топлива в перспективном сухогрузном районе порта Тамань. Точные технические параметры терминала будут определены после завершения формирования конфигурации порта.

Порт Тамань – не первый проект РЖД в области портовой инфраструктуры. Интересы РЖД связаны с налаживанием перевозок железнодорожным транспортом и обработки грузов в портах, которые бы позволяли сокращать оборот вагонов, оптимизировать загрузку локомотивного парка и магистральной инфраструктуры. Вхождение РЖД в крупные портовые проекты позволяет на этапе проектирования и строительства припортовых станций и инфраструктуры заложить технологию взаимодействия. Стивидорам и управляющей компании участие РЖД в проекте также может облегчить привлечение финансирования.

Сейчас в рамках проекта в южной части порта идет строительство нового терминала навалочных грузов АО «ОТЭКО» проектной мощностью до 35 млн т в год. Работы приближаются к завершающей стадии. Проведены земельные работы, закуплено оборудование, завершается строительство гидротехнических сооружений, идет монтаж металлоконструкций. В ближайшем будущем компания планирует приступить к началу пусконаладочных работ первой очереди перевалки угля.

Лидерство на долгие годы

Порты Азово–Черноморского бассейна продолжают удерживать лидерские позиции среди пяти морских бассейнов России. Грузооборот входящих в одну систему морских портов Краснодарского края и Ростовской области стабильно растет.

Кубань традиционно занимает лидирующие позиции по морским перевозкам среди регионов Юга. А абсолютное лидерство среди портов по объемам перевалки удерживает Новороссийск.

На долю Новороссийска приходится больше половины всего грузооборота портов Азово–Черноморского бассейна. Хороший результат демонстрируют и другие морские гавани региона. При этом у южан, как и по стране в целом, растут объемы перевалки таких видов сухих грузов, как зерно, минеральные удобрения, черные металлы и контейнеры. Рост грузооборота этих номенклатур также обусловлен сокращением перевалки российских грузов через порты Украины и стран Балтии. Через порты Азово–Черноморского бассейна переваливается основная часть металлов в РФ. Кстати, в Азово–Черноморской системе значительную долю экспорта также составляют нефть и нефтепродукты. Обратным путем поступает значительная доля импорта в Россию.

Портовая инфраструктура Краснодарского края сегодня представляет собой стратегический форпост России. Это южное окно в мир торговли и товарообмена. Ближайшее окно – северное – в двух тысячах километров. Поэтому с распадом СССР порты Краснодарского края приобрели поистине уникальное значение для экономики страны. Развиваются порты на Черном море от Сочи до Новороссийска и Геленджика, строятся и расширяются на Азовском море.

По мнению ряда экспертов, с возвращением Крыма в состав России эта тенденция стала только крепче и сильнее. Санкции создают препятствия крупным и иностранным компаниям для работы в Крыму, а также для инвестиций в порты и инфраструктуру. Поэтому здесь Кубань – явный лидер на долгие годы вперед. И если Крымский мост в значительной степени решил проблему с транзитом пассажиров, то большая часть завоза товаров и грузов (включая топливо) по–прежнему идет в республику через кубанские порты. Для портов Краснодарского края, считают специалисты, особенно важно зерновое направление, а также стабилизация на рынке контейнерных перевозок и сохранение баланса на нефтяном и нефтепродуктовом направлениях.

География роста

На территории Краснодарского края расположены 8 морских портов, открытых для международного сообщения: Новороссийск, Туапсе, Геленджик, Сочи, Ейск, Темрюк, Порт–Кавказ, Анапа. Часть из них уже работают на полную мощность, а некоторые только развиваются.

В результате роста экспортной ориентации российской экономики перевалочные мощности портов Краснодарского края постоянно требуют расширения, однако действующие порты не справляются с растущей нагрузкой по вывозу природных богатств России и урожаев сельскохозяйственных культур в обмен на ввоз промышленных товаров и товаров народного потребления. Поэтому сейчас реализуются проекты строительства новых портов и модернизация существующих.

Например, компания «Стройтрансгаз» стала подрядчиком строительства береговой и морской инфраструктуры в порту Геленджик. Здесь планируется возвести новый грузопассажирский причал, плавучие причалы, здание, судоподъемное сооружение и слип для спуска катеров на воду. В итоге это должно увеличить грузооборот порта в три раза – до 300 тыс. тонн в год, пассажирооборот – до 19,6 тыс. человек.

Стоимость выполненных работ станет частью более масштабного проекта – рекреационного комплекса «Геленджик Марина», который оценивается в 12,5 млрд руб. Речь идет о строительстве отелей, яхтенной марины и модернизации порта, чтобы он мог принимать пассажирские суда длиной до 200 м и суда ро–ро (не требующие кранов для погрузки).

Порты Кубани продолжают расти. Планируется развитие малых портов Азовского моря, портовых комплексов на берегу Керченского залива. Везде предстоит большая работа, стратегические планы сформированы. Никаких глобальных проблем пока не предвидится. Идет целенаправленная нормальная работа.

Развитие портовой инфраструктуры самым прямым образом увеличивает экспортные и импортные грузопотоки через Краснодарский край. Это создает экономическую активность и дополнительную налогооблагаемую базу, с которой уплачиваются налоги не только в федеральный, но и региональный и местные бюджеты.

<http://transportrussia.ru/item/5013-faza-obnovleniya.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ПУТИН: РОССИЯ ПРОДОЛЖИТ РАЗВИВАТЬ ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Президент РФ **Владимир Путин** заявил в интервью британскому изданию The Financial Times, что Россия в соответствии с планами продолжит развитие флота на Тихом океане, а также Северного морского пути.

«Что касается России, то мы продолжим развивать наш Тихоокеанский флот, как запланировано», - приводит газета в переводе на английский язык слова **Путина**.

Президент уточнил, что хотя Россия принимает во внимание нынешнюю международную ситуацию, тем не менее, это не оказывает влияния на планы развития в сфере обороны, в том числе на Дальнем Востоке.

«Россия - величайшая континентальная сила. Но у нас есть база ядерных подводных лодок на Дальнем Востоке, где мы (Россия - ИФ) развиваем наш оборонный потенциал в соответствии с нашими планами, в том числе так, чтобы мы могли гарантировать безопасность на Северном морском пути, который мы планируем развивать», - отметил **Путин**.

Говоря о Северном морском пути, **Путин** выразил намерение привлечь к этому проекту многих партнеров, в том числе из КНР. Президент также допустил возможность достижения соглашения с перевозчиками из США и Индии, проявлявшими интерес к Северному морскому пути.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ВЭБ ВЫПЛАТИЛ АВАНСЫ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКЕРОВ-ЛЕДОКОЛОВ НА СПГ ДЛЯ «РОСНЕФТИ»

ВЭБ совершил первые авансовые платежи судоверфи «Звезда» за строительство двух нефтяных танкеров-ледоколов класса «Афрамекс», использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), суда будет использовать компания «Роснефть», сообщает ВЭБ в четверг.

В апреле первый зампред госкорпорации Николай Цехомский сообщил, что ВЭБ намерен выделить 20% от стоимости каждого танкера нового поколения ССК «Звезда». Цехомский называл тогда общий объем финансирования госкорпорации - 12,5 миллиарда рублей. Спуск судов на воду ожидается в 2022 году. Дедвейт танкеров составляет около 114 тысяч тонн.

«ВЭБ.РФ произвел оплату первых авансовых платежей по судостроительным контрактам ССК «Звезда» в рамках финансирования строительства двух нефтяных танкеров типоразмера «Афрамекс», - говорится в сообщении. Госкорпорация не раскрывает размер платежа, но поясняет, что финансирование осуществляется с использованием лизингового инструментария. Как указывается в релизе, танкеры нового поколения способны круглогодично перевозить нефть из районов со сложными ледовыми условиями и работают на газомоторном топливе (СПГ), что существенно уменьшает выбросы вредных веществ в атмосферу. «Этот проект - не только ощутимый вклад в развитие судостроения в России, но и ещё один шаг по внедрению газомоторного топлива в качестве основного для крупнотоннажных танкеров, что, безусловно, является примером ответственного подхода к окружающей среде», - приводятся в релизе слова зампреда ВЭБа, генерального директора «ВЭБ-лизинга» Артема Довлатова.

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; СУД РАССМОТРИТ РАСТОРЖЕНИЕ АРЕНДЫ МЕЖДУ «РОСМОРПОРТОМ» И НАХОДКИНСКИМ МОРПОРТОМ 14 АВГУСТА

Дело по расторжению договора аренды между Росморпортом и Находкинским морским торговым портом будет рассмотрено в Арбитражном суде Приморского края 14 августа, сообщили РИА Новости в пресс-службе «Росморпорта».

ФГУП «Росморпорт» намерено досрочно расторгнуть договор аренды с Находкинским морским торговым портом из-за загрязнения окружающей среды, выбросов в атмосферу, рассказывали в конце мая РИА Новости в пресс-службе предприятия. Дальневосточным бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» в Арбитражный суд Приморского края 24 мая 2019 года было направлено исковое заявление к АО «Находкинский морской торговый порт» о досрочном расторжении договора в связи с неисполнением обязанностей по соблюдению природоохранного законодательства РФ. «Состоялось предварительное судебное заседание (26 июня - ред.), основное 14 августа», - сообщили в пресс-службе.

«Росморпорт» уточнял, что исковое заявление не содержит требований о возмещении какого-либо ущерба. Договор аренды между ФГУП «Росморпорт» и АО «Находкинский морской торговый порт» был заключен 4 июня 2010 года, указывается в сообщении.

ГТРК ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ; 2019.06.27; ПОДНЯТЬ СО ДНА АМУРА ТЕПЛОХОД «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» НАМЕРЕНЫ В КОМСОМОЛЬСКЕ

Бурая от ржавчины часть палубной надстройки и изломанные мачты – все что осталось на поверхности от статного и некогда белоснежного теплохода. Юрий Моисеенко — водолаз с многолетним опытом – готовится к погружению. Основная часть работ, в том числе сварочных, будет проходить под водой. Юрий Моисеенко рассказал: «Сейчас у нас идет заделка машинного отделения, нужно загерметизировать для подъема, чтобы своего рода воздушный мешок был здесь в лучшем случае с фонарем, 10-20 см видимость. – То есть

вы варите корпус буквально на ощупь? – Ну, когда близко подносишь, что-то да видно, с хорошим прожектором!»

Работы на судне проходят под контролем транспортной прокуратуры. Решение суда по иску ведомства обязывает поднять теплоход до конца текущего года – чтобы обеспечить экологическую и судоходную безопасность в заводском затоне, а заодно – освободить место для новых судов, которым еще предстоит сойти со стапелей. Людмила Смирнова напомнила: «Теплоход «Георгий Седов» встал на прикол в начале 2000-х, из-за множественных неполадок. С ним долго не могли решить, что делать. Потом случился пожар. Окончательно судьбу корабля решил ледоход 2016-го: судно не выдержало давления льдов, получило пробоину и ушло ко дну».

«Седов» - один из шести теплоходов, построенных в Сретенске для Амурского речного пароходства, все носили имена знаменитых русских землепроходцев и моряков. Из ветеранов в строю остался лишь один – «Василий Поярков». На палубе «Георгия Седова», долгое время возившего пассажиров, музыка смолкла задолго до рокового дня: системы и механизмы требовали ремонта, дежурная смена боролась за живучесть корабля, периодически откачивая воду из трюмов. Сейчас луч прожектора едва выхватывает массивные очертания корпуса, выросшего в донный ил. И резюме водолазов неутешительное: восстановлению судно не подлежит.

«Насколько сильны повреждения, много ли их? — По левому борту, судно завалено на левый борт, он наиболее поврежденный. Борта помяты, все-таки лед. У нас зима не как на западе». «Седову» предстоит во многом уникальная операция: как только корпус будет герметичен и опрессован, а из машинного отделения откачают воду, с помощью специальных надувных понтонов судно поднимут на поверхность. Затем теплоход отправят на переплавку.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3162239>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.28; ИНОСТРАННЫЕ СУДА РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ РИСКУЮТ ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТЫ; РОСАВИАЦИЯ РЕШИЛА ИГНОРИРОВАТЬ СОГЛАШЕНИЕ С БЕРМУДАМИ, ГДЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ ЭТИ ЛАЙНЕРЫ

Росавиация приказала своим территориальным органам при проверках авиакомпаний классифицировать изменения типовой конструкции (как главные, так и второстепенные) воздушных судов, не имеющие отдельного одобрительного документа Росавиации, как несоответствие. Об этом говорится в письме замруководителя ведомства Алексея Новгородова от 27 мая. Новгородов распорядился отражать несоответствия в актах проверок и давать на их устранение не более 365 дней.

В том же письме Новгородов просит довести информацию до авиакомпаний, чтобы они незамедлительно начали сертифицировать все изменения в воздушных судах в Росавиации. Подлинность письма подтвердили топ-менеджеры четырех авиакомпаний, они получили его в середине июня.

Несоответствие требованиям летной годности означает небезопасность судна для полетов, и Росавиация должна останавливать такие лайнеры. Зимой и весной этого года Росавиация, ссылаясь на требования Генпрокуратуры, уже остановила или не разрешила начать полеты 10 самолетам российских авиакомпаний. Это были возрастные дальнемагистральные самолеты чартерных авиакомпаний, зарегистрированные на Бермудах.

30 крупнейших российских авиакомпаний, на которые в январе – апреле пришлось примерно 99,5% всего пассажиропотока, эксплуатируют 770 иностранных судов; примерно 650 их них – Boeing и Airbus, остальные – Embraer и Bombardier. 700 иностранных судов зарегистрированы на Бермудских островах, по 35 – в Ирландии и России (данные Росавиации и сервиса flightradar24).

Согласно приложению 83-bis к Чикагской конвенции за поддержание летной годности и сертификацию изменений в конструкции судов отвечает страна регистрации, у России есть соглашения с Бермудами и Ирландией.

\$30 000

столько ежегодно стоит поддержание летной годности самолета Boeing 737-800 (самый распространенный в России иностранный тип) Бермудами. Цена зависит от массы судна. Их уполномоченное бюро имеет офис в России, эксперты дважды в году приезжают в каждую авиакомпанию, имеют опыт работы многих лет и десятилетий, не берут взятку, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. Летную годность на Бермудах не купишь за деньги – это главный фактор для лизинговых компаний, они знают, что в бермудском реестре с самолетом ничего не случится, категоричен топ-менеджер другой авиакомпании

Именно изменения в судах Бермудского регистра (91% российского парка) нужно теперь сертифицировать в Росавиации, пишет Новгородов. В Росавиацию поступило письмо Министерства иностранных дел, что соглашение с Бермудами не считается международным, а значит, и не имеет приоритета над национальным законодательством, объясняет он. «**Минтранс** считает соглашение с Бермудами международным, но мы такой подход не разделяем, так как Бермуды – заморская территория Великобритании и не правомочна сама заключать международные договоры», – говорится в письме МИДа **Минтрансу**.

Соглашение с департаментом гражданской авиации Бермуд (ВСАА) заключено осенью 1999 г. и применялось Россией почти 20 лет. Представители МИДа и Росавиации не ответили на запросы.

«Соглашение с Россией – международное, оно заключено нашим департаментом от лица правительства Великобритании, соответствующие полномочия нам были делегированы правительством, – заявил «Ведомостям» гендиректор ВСАА Томас Данстан. – Я не получал официальных уведомлений от российских властей касательно соглашения, но мы знаем о проблеме от российских авиакомпаний и пытаемся получить разъяснения».

«С точки зрения международного права соглашение подписано Великобританией, – согласен с ним руководитель GR-практики юридической фирмы BMS Дмитрий Лесняк. – На основании иерархии российского законодательства подписанные и ратифицированные международные соглашения считаются первостепенными для применения».

31 000 евро

стоит поддержание летной годности Boeing 737-800 Ирландией. Это дороже Бермуд, плюс ирландские эксперты не имеют российских виз, получение ими разрешения в ФСБ на доступ к судам в России длится минимум месяц, в доступе может быть отказано и тогда лайнеры могут просто остановиться, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. В ирландском реестре из заметных игроков держит суда авиакомпания «Россия» (19 из 62 своих лайнеров) и I Fly (все 10). У России соглашения по летной годности только с Бермудами и Ирландией, поэтому лайнеры российских перевозчиков могут быть зарегистрированы только в этих странах и России

Собеседники «Ведомостей» в **Минтрансе** и авиакомпаниях прежде считали, что в зоне риска находятся только возрастные самолеты, всего около 400 шт., в конструкцию которых за годы эксплуатации были внесены изменения. Крупнейшие российские авиакомпании – «Аэрофлот», S7, лоукостер «Победа» – получают только новые суда с заводов. Все их иностранные суда, а также лайнеры Utair, «России», Nordwind, Azur Air, Red Wings и др. зарегистрированы на Бермудах.

Новые требования Росавиации коснутся всех самолетов, даже новых, уверены собеседники в четырех авиакомпаниях, в том числе из топ-5 крупнейших перевозчиков. Во все новые суда вносятся изменения под задачи заказчика, даже в самолете, только что пришедшем с завода-изготовителя, может быть свыше 50 изменений конструкции и

модификаций, объясняют два собеседника. А сколько изменений может накопиться в возрастных судах? К тому же изменения в конструкцию часто разрабатывают не производители лайнеров, а сторонние компании, они все иностранные, без офисов в России – как заставить их пойти на сертификацию в Росавиации на русском языке?

Международные процедуры признания и сертификации изменений прозрачны и понятны, а у Росавиации нет ни регламентов, ни расценок, ни людей, уверяют все собеседники «Ведомостей», непонятно, насколько долгой и дорогой может быть сертификация изменений в России.

«Отказ признавать международное соглашение после 20 лет его исполнения выглядит анекдотично, – считает юрист Forward Legal Эльмира Кондратьева. – Особенно учитывая, что это одна из самых прогрессивных авиационных юрисдикций. Международное отношение к России от этого поступка не улучшится».

Собеседники в авиакомпаниях уверены, что это очередной способ давления на них – с целью заставить перевести суда в российский реестр. Росавиация уже несколько лет ведет эту кампанию. Но владеющие иностранными судами лизинговые компании на это не пойдут, так как российские правила поддержания летной годности не гармонизированы с международными и судно, попавшее в российский реестр, катастрофически снижает остаточную стоимость, поставить в лизинг другой авиакомпании его невозможно, объясняют сотрудники авиакомпаний.

Представители «Аэрофлота», S7, «Победы», «Уральских авиалиний» и Utair от комментариев отказались. Представитель Минтранса на запрос не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/27/805268-suda-aviakompanii>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.06.28; ПОСЕКУНДНО С ВЫСОКА: О ПРОБЛЕМАХ НА БОРТУ СООБЩАТ ПО ИНТЕРНЕТУ; ПОСТОЯННАЯ СВЯЗЬ С ЗЕМЛЕЙ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК

Повысить безопасность полетов можно за счет быстрой передачи большого объема информации о состоянии систем воздушного судна наземным службам. Качественная интернет-связь с землей поможет эффективнее обслуживать технику, позволит предупреждать пилотов об опасных ситуациях прямо во время полета и решит проблему потери черных ящиков в случае, если катастрофа всё же произошла. В настоящее время подобное решение уже реализовано на ряде «умных самолетов», но его полноценного внедрения можно ожидать примерно через десять лет.

В зоне доступа

Все органы управления в кабине самолета, будь то штурвал, кнопки или педали, имеют датчики, которые не только передают управляющие импульсы системам самолета, но и дублируют эту информацию для записи на бортовые самописцы. То же происходит и с технической информацией — например, о режиме работы двигателей, которая также должна быть сохранена и точно синхронизирована со временем полета. Именно благодаря этому подходу после расшифровки самописцев можно с точности до секунды узнать, что происходило с самолетом во время рейса.

Однако в ряде случаев носители информации в черных ящиках серьезно повреждаются при аварии или их просто не удается найти. Например, до сих пор неизвестны подробности катастрофы в марте 2014 года малайзийского Boeing (рейс 370 Malaysia Airlines), обломки которого так и не нашли в Индийском океане. Более того, самописцы не дают возможности исправить ситуацию в реальном времени, служа лишь хранилищем информации.

Кардинально изменить ситуацию можно с помощью постоянной передачи информации наземным службам с помощью надежной интернет-связи. Современные технологии это уже позволяют.

— Подключение к интернету на борту самолета можно организовать как с помощью спутникового канала, так и используя технологию ATG (Air-to-Ground), для чего на земле разворачивается сеть базовых станций, передатчики которых направлены в небо, — пояснил представитель компании СТЭК.КОМ Иван Ершов. — Правда, инфраструктура для последней сейчас имеется лишь на территории Северной Америки и Западной Европы и самолеты, которые покидают эту зону, вынуждены использовать спутниковую связь.

Воздушная Сеть

В качестве базовой техники для подключения к Сети в обоих случаях используют приемное оборудование (антенну и модем), а также точки доступа, через которые можно подключить к интернету пассажиров на борту.

— Однако это совсем другая техника, чем та, которая используется при подключении к интернету на земле, — предупредил эксперт. — Всё авиационное оборудование должно соответствовать требованиям безопасности, для чего его характеристики вначале оцениваются «на бумаге», а затем проходят проверку в воздухе. Причем испытания проводят отдельно для каждой модели самолетов, которыми во время тестирования должны управлять профессиональные летчики-испытатели.

С учетом всех издержек стоимость оснащения одного пассажирского самолета может составлять от \$1 млн до \$5 млн (для сравнения: каталожная стоимость нового среднемагистрального лайнера Airbus A320 в 2018 году составляла \$101 млн. — «Известия»).

По словам экспертов, сложности с сертификацией оборудования и высокая стоимость его установки существенно ограничивают рост мирового рынка услуг авиационного интернета: сегодня на нем конкурируют всего десять компаний, пять из которых можно назвать технологически самостоятельными, то есть имеющими собственную инфраструктуру. И лишь одна из них работает в России.

«Умный самолет»

Идея использовать интернет с целью передачи на землю тех параметров воздушного судна, которые обычно записывают на бортовые самописцы, получила свое развитие в концепции «умного самолета». На сегодняшний день подобное решение уже реализовано на ряде воздушных судов, однако до ее повсеместного внедрения (в том числе в России, где «умные самолеты» пока не летают) пройдут годы.

— В настоящее время возможность подключения к интернету (в первую очередь для предоставления доступа к Wi-Fi в салоне) есть примерно у 10% пассажирских самолетов. Такая небольшая степень внедрения связана с относительно низкой пропускной способностью существующих сетей, которые не рассчитаны на постоянный прием нескольких тысяч параметров самолета, — рассказал главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий. — Думаю, при увеличении технических возможностей ситуация может измениться, но для этого нужно будет подождать около десяти лет.

Пока же авиакомпаниям будут вынуждены довольствоваться использованием стандартных бортовых самописцев, а также системы авиационной связи ACARS, которую применяют для обмена малыми объемами информации. Кстати, ее применение пока так и не стало обязательной нормой, прописанной в документах Международной организации гражданской авиации (ИКАО), — возможно, в силу высокой стоимости подключения.

В настоящее время авиакомпании активно используют полетные данные для улучшения безопасности на транспорте. В частности, если по системе ACARS поступил сигнал о неисправности, то техники на земле уже начинают готовиться к ее устранению после посадки, поскольку время простоя самолетов обходится эксплуатантам достаточно дорого. Кроме того, уже после полета они анализируют данные с самописцев, которые позволяют взглянуть на ситуацию более детально.

Относится это и к российским компаниям. В частности, в пресс-службе «Аэрофлота» «Известиям» заявили, что авиаперевозчик использует информацию, полученную с воздушных судов, для мониторинга фактических характеристик двигателя, расхода топлива, а также проведения хронометража движения самолета от вылета до прилета, что помогает обеспечивать регулярность и пунктуальность рейсов.

— Мы считаем, что обработка полученной информации на земле повышает уровень безопасности полетов, — добавили в компании.

Таким образом, увеличение потока данных, поступающих с самолета в реальном времени, сможет еще больше усовершенствовать процесс технического обслуживания и тем самым понизить риски, связанные с использованием воздушного транспорта.

Интересно, что помимо технических данных авиакомпания учитывают и записи, которые позволяют оценить качество работы пилотов. Например, если один из летчиков сделал ошибку при пилотировании, ему могут сделать замечание во избежание ее повторения. Но происходит это уже после посадки, какой бы она ни была.

<https://iz.ru/893365/aleksandr-bulanov/posekundno-svysoka-o-problemakh-na-bortu-soobshchat-po-internetu>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.06.27; ВОПРОС ДОСТУПНОСТИ – КЛЮЧЕВОЙ; КАК ВОЗРОДИТЬ И ВЫВЕСТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ ПОЛЯРНУЮ АВИАЦИЮ?

В Арктической зоне РФ одним из базовых элементов транспортной системы является авиация, обеспечивающая связанность регионов между собой и связь с Большой землей. В Арктике выполняются более трети всех местных авиаперевозок в стране, из которых 80% являются социально значимыми. Развитие авиации в Арктической зоне призвано решать следующие государственные задачи: обеспечение безопасности, поддержка бизнес-проектов и развитие территорий.

Развитие транспортной инфраструктуры Арктического региона невозможно без организации постоянного авиасообщения, что предполагает расширение аэродромной сети и обновление самолетного и вертолетного парка. Государство играет огромную роль в создании аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, в ее поддержании и развитии. В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года на реконструкцию аэропортов и аэродромов Арктической зоны РФ запланированы порядка 37 млрд руб. Не менее важной задачей является обеспечение авиационных предприятий хорошей, качественной, адаптированной к полярным условиям авиационной техникой. Малая региональная авиация нуждается в новых перспективных машинах, способных садиться не только на грунтовые аэродромы, но и на водную поверхность. Беспилотные летательные аппараты, приспособленные для эксплуатации в арктических условиях, уже в недалеком будущем изменят облик авиатранспортной отрасли.

Как возродить и вывести на новый уровень полярную авиацию? Готова ли отечественная отрасль самолетостроения к удовлетворению потребностей Арктического региона? На эти и другие вопросы пытались найти ответы участники «круглого стола» на тему «Первым делом – самолеты: развитие авиации в Арктике».

На «легком» крыле

Для российской Арктики характерна преимущественно очаговая деятельность с относительно малыми пассажиропотоками, что в ряде случаев ставит вопрос о нецелесообразности строительства традиционной транспортной инфраструктуры, стоимость создания и эксплуатации которой обходится в 7–10 раз дороже, чем «на материке». В настоящее время на территории Арктической зоны РФ зарегистрированы 39 аэродромов, из них 24 аэродрома с искусственным покрытием, 15 – грунтовых, действует

большое количество посадочных площадок. На базе планово–убыточных аэропортовых комплексов созданы 4 федеральных казенных предприятия.

По словам начальника научно–исследовательского комплекса ФГУП «ЦАГИ» Игоря Ковалева, применение авиации в Арктике имеет свои особенности: суровые климатические условия (амплитуда температур достигает 100 °С), короткое лето, полярная ночь выдвигают особые требования по надежности и безопасности воздушных судов; большие расстояния между населенными пунктами – по увеличенной дальности полетов; хрупкость и уязвимость северных экосистем требуют высокой топливной экономичности, целесообразности применения газовых топлив. Поскольку большая часть региона расположена на многолетнемерзлых грунтах, на которых насчитывается большое число озер и рек, создаются предпосылки для эксплуатации безаэродромной и амфибийной авиационной техники.

С точки зрения специалистов ЦАГИ авиационная транспортная система (АВТС) наряду с морскими перевозками должна играть основную роль в обеспечении потребностей населения в пассажирских, грузовых, почтовых перевозках в Арктической зоне РФ. ЦАГИ предлагает объединить усилия и совместно с Минпромторгом и Минтрансом России разработать и реализовать проект концепции и стратегического плана развития Единой авиатранспортной системы АЗ РФ.

«В объеме внутриарктических перевозок доминируют местные авиалинии, на которых перево-

зятся 75–80% пассажиров. Около половины перевозок приходится на РС(Я) и ЯНАО. 70–80% арктических местных перевозок относятся к категории социально значимых и субсидируются из региональных бюджетов. Межрегиональные внутриарктические связи развиты слабо. 85% таких перевозок приходятся на авиалинии между Ненецким АО и Архангельской областью. Потенциальная возможность расширения сети возможна только за счет линий с низкими пассажиропотоками, зачастую не обеспечивающими регулярную эксплуатацию даже малоразмерных ВС», – проинформировал Игорь Ковалев.

Как правило, протяженность маршрутов местных авиалиний в Арктике превышает 1000 км, в связи с чем авиакомпании ограничены в выборе запасных аэродромов и предъявляют повышенные требования к объему транспортной кабины ВС и величине коммерческой загрузки. В настоящее время аэродромная сеть Арктической зоны более чем на 80% состоит из посадочных площадок и аэродромов класса «Е», где 90% ВПП – грунтовые, длиной не более 650 м. При этом аэродромы и площадки имеют низкую оснащенность и ограниченный режим работы аэропортов (7–9 часов в сутки), что негативно сказывается на их экономической эффективности.

Авиакомпании выдвигают свои требования к самолетам при эксплуатации в Сибири, на Дальнем Востоке и в районах Крайнего Севера. Прежде всего, это увеличенная дальность полета (1500–2500 км) и увеличенный вес пассажира с багажом (100–110 кг); выполнение полетов на грунтовых и заснеженных аэродромах в диапазоне температур от минус 55 до плюс 40 градусов Цельсия; применение на основных стойках шасси колес с диаметром не менее 750 мм; обеспечение топливной эффективности, сопоставимой с характеристиками существующих воздушных судов иностранного производства ATR–42, ATR–72, DHC 8–300(400), Cessna 208, DHC–6.

По мнению Игоря Ковалева, к факторам повышения эффективности применения легких ВС в Арктической зоне можно отнести применение газотурбинных двигателей; обеспечение многотопливности силовой установки; использование двухдвигательной силовой установки; обеспечение возможности выполнения полетов в условиях интенсивного обледенения; обеспечение эксплуатации ВС при температуре наружного воздуха от минус 50 до плюс 40 градусов Цельсия и сохранение работоспособности конструкции ВС после стоянки на земле при температуре до минус 65 градусов Цельсия;

сокращение трудоемкости ТО планеров и двигателей, увеличение реализуемых величин средних межремонтных циклов для двигателей до 5000–8000 летных часов.

Говоря о перспективных моделях авиационной техники для эксплуатации в арктических условиях, представитель ЦАГИ в качестве примера привел самолет с шасси на воздушной подушке; вертолет с комбинированным размещением АСКТ – двухтопливный аппарат, внешние баки которого могут нести газ (к слову, в ЦАГИ уже разработан топливозаправочный модуль для ЛА такого типа); самолет короткого взлета и посадки для местных авиалиний с гибридной РСУ.

В ЦАГИ разработаны технические концепции создания ЛА для перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов, а также ВКЛА для медицинских, спасательных и офшорных операций.

Беспилотная авиация становится актуальной и для Арктики, например, для мониторинга ледовой обстановки, береговой кромки, природных ресурсов. Тяжелые беспилотники, оснащенные всепогодными средствами наблюдения, в состоянии барражировать на большой высоте 24 часа в сутки, сменяя друг друга, и мониторить обстановку в заданном районе.

ЦАГИ готов предложить БЛА большой продолжительности полета для ретрансляции и передачи данных, которые могут работать на основе изотопного источника энергии, или БЛА с ядерной силовой установкой, а также беспилотный дирижабль или стратодирижабль для северных широт, работающий от солнечных батарей. По мнению экспертов, существующая правовая база не отвечает возможностям применения БЛА в гражданских целях и нуждается в усовершенствовании.

В рамках диверсификации

Заместитель генерального директора АО «Уральский завод гражданской авиации» Михаил Пересадин проинформировал, что предприятие, которое в основном занималось ремонтом большой номенклатуры авиационных компонентов, в рамках диверсификации деятельности приступило в 2013–2014 годах к локализации производства определенных типов авиационной техники иностранной разработки.

«Чтобы сократить минимально сроки и затраты на разработку и введение в строй новых типов авиационной техники, оказалось оптимальней по лицензии осваивать их производство в России, одновременно имея прицел на импортозамещение. На тот момент это решение было очевидным и целесообразным, – пояснил Михаил Пересадин. – В 2015 году в соответствии с поручением Президента РФ Владимира **Путина** мы приступили к реализации проекта по локализации производства в России самолета

L 410 UVP E20 с американскими двигателями. В условиях Арктики самолет зарекомендовал себя отлично, но было очевидно, что необходимо увеличивать степень локализации. По плану к 2021 году локализация достигнет 72%. На сегодняшний день изготовлены 14 самолетов, в начале 2020 года будут поставлены заказчиком еще 22 ВС».

Немаловажная деталь: на

L 410 в условиях эксплуатации конвертация из десантного в грузовой, патрульный, пассажирский или санитарный вариант происходит в течение двух часов. «Наши инженеры проводят модернизацию, доработку базового самолета, – продолжил Михаил Пересадин. – К концу 2019 года планируем завершить сертификацию лыжного шасси и получить дополнительный сертификат типа, чтобы отгружать эту машину гражданским заказчиком. Второй шаг – установка поплавкового шасси, что является существенным преимуществом на территориях, где на тысячи километров отсутствуют пригодные посадочные площадки. Сертификационные испытания будут проходить до 2020 года. Также разрабатывается шасси повышенной проходимости для посадки на грунтовые площадки. В планах – установка универсального российского пилотажного навигационного комплекса».

По словам Михаила Пересадына, силовая установка всегда являлась ограничивающим фактором при разработке и модернизации новых типов авиационной техники в малой авиации: «Мы продолжили работу над российским авиационным двигателем ВК–800, и в 2021 году планируем получить на него сертификат типа. Все это позволяет с уверенностью говорить о том, что мы сможем производить самолет L 410 и в условиях санкций, чтобы удовлетворить потребности регионов».

В марте 2019 года поднялся в воздух военно–транспортный самолет Ил–112В, на основе которого в перспективе будет создана гражданская версия самолета для перевозки грузов и пассажиров в регионах Крайнего Севера, сказал заместитель генерального директора ПАО «Авиационный комплекс им. Илюшина» Сергей Исаенко. «В конце 2019 года планируем поднять Ил–114–300, который придет на замену Ан–24, – добавил он. – Самолет, предназначенный для эксплуатации в северных регионах при температуре от плюс 45 до минус 50 градусов Цельсия, имеет упрощенную систему обслуживания, претерпел серьезные конструктивные изменения, что позволит посадить его на грунтовые полосы на аэродромах со слаборазвитой инфраструктурой. Самолет способен перевозить до 68 пассажиров, перегоночная дальность – до 5 тыс. км, дальность при максимальной загрузке – 1400 км. Серьезная проблема – длительные сроки сертификации этих машин. Планируем пройти сертификацию до 2023 года, запустить серийное производство и выпускать 10 самолетов в год. До 2033 года намечено произвести 100 самолетов».

На чем летать?

«А на чем летать сегодня?» – задают резонный вопрос представители северных регионов, которым как воздух необходимы эффективные воздушные суда, способные летать в погодно–климатических условиях Крайнего Севера, садиться на грунтовые, снежно–ледовые аэродромы, иметь высокую дальность перелетов и соответствующую грузоподъемность, позволяющую обходиться без промежуточных заправок.

«На Чукотке заканчивается ресурс по Ан–24 и Ан–26. Летать не на чем, – заявил первый заместитель губернатора – председателя правительства Чукотского автономного округа, начальник департамента промышленной политики Чукотского автономного округа Михаил Соболев. – Как ускорить процесс сертификации летной техники с точки зрения науки и правового применения?».

«Мы не можем ждать до 2023 года, флот устарел и морально, и физически, – подключился к дискуссии **заместитель министра** транспорта Красноярского края Дмитрий Зотин. – Рассмотрите возможность конвертации Ил–112 в грузопассажирскую версию, чтобы выпустить гражданскую модель в более ранние сроки. Регионы нуждаются в этом самолете».

Но, как пояснил Сергей Исаенко, «опытно–конструкторская разработка Ил–112 полностью финансируется за счет бюджета Минобороны России. Понятно, что в рамках этого бюджета мы не можем выполнять эти работы, необходимы серьезные инвестиции».

Но даже если эти самолеты будут запущены в производство, эксплуатанты в большинстве своем не смогут позволить себе купить новый самолет непосредственно у производителя. Этот вопрос можно решить при помощи различных механизмов финансовой поддержки, в том числе субсидированного лизинга, считает Михаил Пересадын, однако согласно постановлению Правительства РФ ГТЛК может передавать самолеты в лизинг исключительно региональным авиакомпаниям, что существенно ограничивает возможности применения такого механизма. «Например, власти Магаданской области хотели приобрести наши самолеты, чтобы самим выбирать эксплуатанта, но из–за существующих ограничений регион не смог получить их в лизинг, а на покупку самолетов денег не было, – рассказал он. – Пришлось привлекать эксплуатанта вертолетов, который заключил с областью договор о выполнении полетов в интересах региона, взявшего на себя обязательства по финансированию лизинговых платежей».

Еще одна проблема связана с тем, что многие эксплуатанты, «раскатывая» новые маршруты, рассчитывают на субсидирование в полном объеме как за счет средств из федерального бюджета, так и за счет регионального бюджета. Прекращение финансирования регионом приводит к банкротству авиакомпании и отзыву самолетов, взятых в лизинг.

Действительно, большие сроки сертификационных испытаний летной техники и подготовка нормативно-технической документации являются серьезным сдерживающим фактором. Директор АНО «Научно-информационный центр «Полярная Инициатива» Никита Куприков напомнил, что по инициативе центра в 2017 году создан технический комитет по стандартизации «Проведение исследований в полярных регионах», в сферу компетенции которого входит разработка ГОСТов для полярного исполнения: арктических стандартов, стандартов на проведение испытаний и сертификации техники. В частности, в настоящее время разрабатывается комплекс стандартов на самолеты арктического базирования, где впервые даны определения полярной авиации, полярной взлетной площадки. В 2019 году будут вынесены на общественное обсуждение стандарты, касающиеся требований к самолетам арктического базирования, полярного исполнения и рекомендаций по эксплуатации БПЛА в полярных регионах.

Работу авиации в Арктике невозможно представить без вертолетов, которые участвуют в авиационном обеспечении СМП (доставка грузов на ледокольный флот, проведение ледовых разведок); при освоении шельфа (выполнение офшорных операций); при выполнении задач группировки МЧС в Арктической зоне; обеспечении транспортной доступности Арктического региона.

Вертолетостроительная отрасль сохранила все заводы, на которых выпускается в достаточном количестве полный модельный ряд: в 2018 году были выпущены порядка 250 вертолетов, из них 70 гражданских. «Вертолеты в условиях Арктики были, есть и будут важным звеном в экономике», – заявил заместитель генерального директора по продажам гражданской вертолетной техники холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Данилов.

Эксперт внес предложение разработать экономически эффективную программу поддержки лизинга гражданской вертолетной техники для пассажирских и грузовых перевозок в регионах Крайнего Севера РФ. «Со своей стороны мы инициировали ряд мер, направленных на стимулирование приобретения вертолетной техники, – отметил он. – Совместно с Государственной транспортной лизинговой компанией третий год реализуем проект льготного лизинга. Сегодня внутрирегиональные перевозки пассажиров на вертолетах не субсидируются федеральным бюджетом, а целиком и полностью лежат на плечах региональных властей. Мы неоднократно выходили с инициативой, чтобы внести изменения в постановление Правительства РФ от 25 декабря 2013 года № 1242 и распространить его действие на вертолетную технику».

Современный парк отечественных вертолетов на 70–80% состоит из вертолетов Ми–2 и Ми–8Т, которым уже за 30–35 лет. Порядка 80% вертолетного парка используется в интересах заказчиков авиационных работ – компаний нефтегазового сектора, которые предъявляют особые требования к вертолетной технике. «В стране не развит рынок вертолетных услуг. Финансовое состояние эксплуатантов не позволяет им приобретать новую технику, поэтому уже сейчас надо задумываться над изменением политики в области приобретения авиационных услуг, – считает Дмитрий Данилов. – Стоимость летного часа на рынке сформирована вертолетом Ми–8Т. Эти машины в большинстве своем достались авиакомпаниям бесплатно, и амортизация в стоимости летного часа не присутствует. При эксплуатации новой, более современной и экономичной техники в стоимости летного часа появляются амортизационные отчисления, что приводит к увеличению стоимости летного часа на новых вертолетах. Мы пытаемся принимать меры для удешевления летного часа, в противном случае заказчики работ на горизонте 5–10 лет могут столкнуться с дефицитом вертолетной техники».

В целях диверсификации производства и удовлетворения спроса холдинг развернул на площадке авиационного завода в Улан-Удэ производство самолета ТВС–2ДТС («Байкал») вместимостью до 14 пассажиров, с дальностью полета до 4 тыс. км, с массой перевозимого груза до 3 тонн, который станет заменой самолету Ан–2. Первый серийный самолет для гражданской авиации будет готов летом 2019 года. В настоящее время рассматривается передача его в какую–либо авиакомпанию для опытной эксплуатации.

Заместитель председателя Госдумы Ольга Епифанова, представляющая Ненецкий автономный округ, Ямало–Ненецкий автономный округ, Республику Коми и Архангельскую область, обратила внимание на то, что средний возраст самолетов Ан–2 – примерно 40 лет, и в течение пяти лет они будут полностью выведены из эксплуатации. И пока новые модели самолетов не производятся, предложила специалистам изучить вопрос о поддержании летной годности существующей старой техники, ее ремоторизации, то есть замене старых двигателей на новый двигатель МС–14 с улучшенными летно–техническими характеристиками, который имеет российский сертификат. «Если Минпромторг и **Минтранс** примут решение об организации работ по ремоторизации Ан–2 и МИ–8Т – это будет хорошим выходом на данный момент», – подчеркнула депутат.

Ольга Епифанова возглавляет в Госдуме Экспертный совет по вопросам законодательного обеспечения развития районов Крайнего Севера, приравненных к ним местностей, районов Дальнего Востока, а также территорий, входящих в Арктическую зону РФ, который занимается подготовкой предложений по совершенствованию законопроектов и иных документов, связанных с развитием районов Крайнего Севера, Арктической зоны и Дальнего Востока, и их экспертной оценкой.

В этой связи генеральный директор АО «Центр стратегических разработок в гражданской авиации» Антон Корень предложил обсудить на одном из заседаний Экспертного совета постановление Правительства РФ, которое, по его мнению, тормозит развитие аэродромов, переведенных в статус посадочных площадок: «У нас было 1450 аэродромов, большинство из которых регионального и местного значения. В связи с невозможностью обеспечения в соответствии с Федеральными авиационными правилами требований по поддержанию ряда нормативов, разработанных для аэропортов гражданской авиации, эти аэродромы переходили в разряд посадочных площадок. Согласно этому постановлению если посадочная площадка используется более 30 дней в году, то на ней нельзя выполнять регулярные рейсы, в результате регионы не могут открывать регулярные рейсы, счет идет на сотни авиарейсов. Необходимо отменить эту ничем не обоснованную норму».

Участники дискуссии выразили уверенность, что консолидированные усилия рабочих групп, созданных в Совете Федерации, Госдуме и на других площадках, позволят в конечном итоге решить вопрос транспортной доступности в арктических регионах.

<http://transportrussia.ru/item/5012-vopros-dostupnosti-klyuchevoj.html>

ВЕДОМОСТИ; АННА ТРЕТЬЯК; 2019.06.28; СОВЛАДЕЛЕЦ «ТРАНСАЭРО» АЛЕКСАНДР ПЛЕШАКОВ И ЕГО МАТЬ МАНИПУЛИРОВАЛИ АКЦИЯМИ КОМПАНИИ; ИЗ-ЗА ИНФОРМАЦИОННОГО ВБРОСА О ВОЗРОЖДЕНИИ КОМПАНИИ ОНИ ПРОДАЛИ ДОЛЮ, ИЗБЕЖАВ ПОТЕРЬ НА 200 МЛН РУБЛЕЙ, ЗАЯВИЛ ЦБ

ЦБ обнаружил две схемы манипулирования акциями обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро», заявил **директор департамента** противодействия недобросовестным практикам ЦБ Валерий Лях. Схемы действовали в 2014–2016 гг., рассказал он.

Подозрительные сделки

Сначала регулятор обратил внимание на сделки, которые через брокеров заключали между собой кипрская Jeimbo Cyrgus («дочка» «Трансаэро») и бермудская Otkritie Advisory Services (сейчас ликвидирована). С мая 2014 г. по февраль 2015 г. они регулярно продавали друг другу на бирже акции «Трансаэро» и также заключали между собой

обратные внебиржевые сделки, выяснил ЦБ. При этом заявки со стороны Jeimbo подавали сотрудники, которые одновременно были сотрудниками «Трансаэро», говорится в материалах ЦБ.

Доля Jeimbo и Otkritie в обороте торгов в этот период большую часть времени достигала 51–100%. Сделки между компаниями создавали видимость торговой активности и поддерживали цены на высоком уровне, чтобы потом «Трансаэро» могла использовать акции в качестве залога для привлечения займов через Jeimbo, объяснил Лях.

Дела семейные

Изучая случай с Jeimbo, ЦБ обнаружил и другие подозрительные сделки. С сентября по декабрь 2016 г. один из совладельцев и член совета директоров «Трансаэро» Александр Плешаков (владел 59,48%) по договорам дарения переводил акции со своего счета на счет матери, председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяны Анодиной, обнаружил ЦБ. Всего Анодина получила 41,4% бумаг. Чтобы не привлекать внимания, акции передавались небольшими пакетами – до 5%, отметил Лях. При этом ни Плешаков, ни Анодина об изменении своих долей не сообщали, хотя такие сведения относятся к инсайдерской информации и подлежат раскрытию.

Анодина, получив акции, затем продавала их на бирже широкому кругу инвесторов. И хотя «Трансаэро» уже год была без сертификата эксплуатанта, той осенью ее акции иногда взлетали вверх. Сделки совершались в тот момент, когда компания выпускала в СМИ заявления о возможном возобновлении своей деятельности, объяснил Лях: рынок на такие публикации реагировал резким ростом котировок. Так, 2 ноября 2016 г. акции «Трансаэро» подорожали на Московской бирже почти на 71%. В этот день пресс-служба компании сообщила, что менеджмент планирует запустить новую авиакомпанию на базе «Трансаэро».

Как только со счета Анодиной был продан весь пакет, информация о восстановлении работы «Трансаэро» перестала распространяться. С учетом действий Плешакова она, вероятнее всего, была заведомо ложной, а действия компании и ее сотрудников, распространявших эти сведения, являются манипулированием рынком акций, считает регулятор.

СМИ ни при чем

По оценке ЦБ, из-за этих сделок пострадало более 2000 инвесторов, купивших бумаги «Трансаэро». А Плешаков и Анодина смогли избежать свыше 200 млн руб. убытков. Материалы ЦБ передал в правоохранительные органы. Признаков вовлечения СМИ в неправомерное использование инсайдерской информации ЦБ не обнаружил, подчеркнул Лях.

Ни ЦБ, ни правоохранительные органы не обращались к Анодиной по данным вопросам и ей ничего не известно о манипулировании акциями «Трансаэро», сообщил МАК.

Плешаков создал «Трансаэро» вместе со своей женой Ольгой и много лет возглавлял ее совет директоров. Его жена с 2001 по 2015 г. была гендиректором. Осенью 2015 г. супруги уехали из России, рассказывали «Ведомостям» кредиторы и знакомые Плешаковых. В 2017 г. Плешаков сообщал американскому суду, что живет в Азербайджане и странах Евросоюза.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/06/27/805244-transaero>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4013469>

ТАСС; 2019.06.27; СУД ПЕРЕСМОТРИТ РЕШЕНИЕ ПО ОТКАЗУ «ТРАНСАЭРО» ВО ВЗЫСКАНИИ С «АЭРОФЛОТА» 1,45 МЛРД РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области назначил на 13 августа заседание по пересмотру своего решения, в котором отказался взыскать с «Аэрофлота» в

пользу проходящей процедуру банкротства авиакомпании «Трансаэро» 1,45 млрд рублей за заправку самолетов. Об этом говорится в опубликованном в четверг определении суда. Согласно документу, заявление о пересмотре дела в суд подал конкурсный управляющий «Трансаэро» Алексей Белокопыт. «Назначить рассмотрение заявления конкурсного управляющего о пересмотре судебного акта по вновь открывшимся обстоятельствам в судебном заседании арбитражного суда первой инстанции на 13 августа 2019 года», - говорится в определении.

Белокопыт просит пересмотреть решение арбитража Петербурга, вынесенное в декабре 2018 года. Тогда конкурсный управляющий пытался оспорить выплату по агентскому договору 1,45 млрд рублей от «Трансаэро» «Аэрофлоту». Агентский договор предусматривал, что «Аэрофлот» будет осуществлять заправку самолетов «Трансаэро» топливом.

Конкурсный управляющий посчитал, что, поскольку выплаты «Аэрофлоту» компания произвела в сентябре 2015 года, а уже в октябре в отношении нее была введена процедура банкротства - наблюдение, то эти платежи были проведены «в отношении заинтересованного лица (авиакомпания «Аэрофлот»)), в условиях неплатежеспособности должника и в результате их совершения «Аэрофлоту» было оказано большее предпочтение по сравнению с иными кредиторами «Трансаэро».

В ходе судебного разбирательства и изучения обстоятельств банкротства «Трансаэро» установили, что «Аэрофлот» выполнил свои обязательства по договору и оснований для удовлетворения заявления Белокопыта нет.

<https://tass.ru/ekonomika/6602165>

ИЗВЕСТИЯ; АЙГУЛЬ ХАБИБУЛЛИНА; 2019.06.28; СИБИРСКИЙ РАЗМАХ: «АЭРОФЛОТ» СОЗДАСТ СВОЮ ПЕРВУЮ РЕГИОНАЛЬНУЮ БАЗУ; КОМПАНИЯ ПОДГОТАВЛИВАЕТ ХАБ В КРАСНОЯРСКЕ И ЗАПУСКАЕТ ШЕСТЬ НОВЫХ РЕЙСОВ

«Аэрофлот» в 2020 году начнет летать из Красноярска в шесть российских городов: Сочи, Игарку, Иркутск, Норильск, Омск и Екатеринбург. Об этом рассказал глава компании Виталий Савельев на собрании акционеров 25 июня. В сибирском городе перевозчик намерен создать собственную базу — вторую после московского Шереметьево. Зачем она нужна и как будет развиваться — в материале «Известий».

Между Европой и Азией

Хаб в Красноярске — один из четырех региональных хабов, которые собирается запустить «Аэрофлот». Три других намечены в Сочи, Новосибирске и Екатеринбурге.

Новый хаб откроет много преимуществ для пассажиров и позволит «Аэрофлоту» оптимизировать перевозки, считают эксперты. «Сейчас человеку из небольшого города нужно лететь на курорт через Москву. Ему может быть доступен только один рейс в день. С появлением хаба частота рейсов должна увеличиться — гражданин сможет добраться до него за полчаса, а дальше отправляться, куда ему надо. В будущем местные жители, вероятно, смогут и за границу летать, минуя столицу, — в этом и суть», — отметил главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

Шесть направлений полетов из Красноярска — только начало развития хаба. По мнению специалистов, основной упор «Аэрофлот» сделает на международных перевозках. Город удачно расположен на карте — между Европой и Юго-Восточной Азией. Кратчайший путь между многими городами в этих частях света пролегает через Красноярск или поблизости. К примеру, турист из Китая может полететь в Берлин или Париж с пересадкой в красноярском аэропорту, сэкономив деньги и почти ничего не теряя во времени.

«Воздушные сообщения между разными странами регламентируются межправительственными соглашениями. В них, как правило, указано неограниченное

количество пар городов, и для некоторых пар существует дефицит предложения. Если вы хотите отправиться из условного Шанхая в условный Лондон, то можете не найти прямого рейса по привлекательной цене. Поэтому в конкуренцию вступают компании, которые предлагают совершить такой полет с пересадкой. В «Аэрофлоте» предполагают, что на многих линиях стыковка в Красноярске может обеспечить конкурентные условия, удобные для пассажиров. Речь идет о том, чтобы в первую очередь привлекать тех, для кого начальным и конечным пунктом путешествия будет не Красноярск и не любой другой российский город», — пояснил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Хаб позволит «Аэрофлоту» увеличить пассажиропоток и немного разгрузить московскую базу. Насколько прибавится пассажиров, пока неясно. По мнению экспертов, всё будет зависеть от решений компании. «Здесь открываются совсем иные возможности, но они будут зависеть исключительно от мастерства менеджмента «Аэрофлота», службы организации перевозок, маркетологов, стратегов и т.д. Важно, насколько они внимательно изучат пассажиропотоки, поймут, куда люди чаще всего летают, и проанализируют данные», — считает Роман Гусаров.

По словам главы «Аэрофлота» Виталия Савельева, в Красноярске будут базироваться самолеты Boeing 737 и Sukhoi Superjet 100 — это узкофюзеляжные модели с относительно небольшой дальностью полета. Расположение хаба, считают эксперты, позволяет компании отказаться от содержания там дальнемагистральных самолетов. Между Красноярском и ключевыми городами Европы и Юго-Восточной Азии — до 5–6 тыс. км. Многие узкофюзеляжные самолеты могут летать на такое расстояние.

Это удобно как для компании, так и для пассажиров. «Аэрофлот», вероятно, сократит затраты на обслуживание нескольких типов самолетов. Кроме того, небольшие борта можно загружать быстрее и отправлять в рейсы чаще, что позволит путешественникам выбирать удобное время полета или стыковки.

Получили лишнее

Отчасти хаб может решить трудности с пустыми самолетами у «Аэрофлота». О проблеме переизбытка провозных емкостей сообщил глава компании Виталий Савельев. По его словам, сегодня у группы «Аэрофлот» 366 воздушных судов, из них 253 — на балансе флагманской компании. В прошлом году перевозчик получил 41 новый самолет. «Это довольно много», — подчеркнул он.

«Это можно объяснить тем, что «Аэрофлот» — как и все авиакомпании — когда произошло введение санкций против РФ, ремаркетировал 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», — объяснил Савельев.

Специалисты отмечают, что с такой проблемой столкнулся не только «Аэрофлот». Дело в том, что до 2014 года пассажиропоток в России стабильно рос — примерно на 15–20% в год. Авиакомпании активно заказывали новые самолеты, чтобы обеспечить спрос. В 2014–2015 годах поток резко упал: бизнес один за другим потерял три крупных рынка — Украину, Египет и Турцию. Отказаться от заказов воздушных судов почти невозможно — это влечет большие штрафы. Единственное, что могли сделать перевозчики, — сдвинуть сроки их доставки на более позднее время. Но бесконечно этого делать тоже нельзя, поэтому компании всё же начали получать самолеты, а пассажиров не прибавилось.

Савельев отметил, что это привело к демпингу на рынке — компании, чтобы уменьшить убыток и рассчитаться с кредиторами или лизингодателями, продают билеты ниже себестоимости. Эксперты с ним соглашаются.

«У некоторых авиакомпаний очень тяжелое финансовое положение. У них огромные долги, кредиторы держат за горло. Им нужна выручка. Неважно, что они сработают в убыток, — главное сейчас рассчитаться. И нужно продать больше билетов, пусть даже

ниже себестоимости, чтобы отдать деньги банку. Завтра они точно будут банкротами, но сегодня закроют долг», — поясняет Роман Гусаров.

Олег Пантелеев добавил, что Минфин обращал внимание на проблему и рекомендовал авиаотрасли привести численность самолетов в соответствии с потребностями рынка. «Это хорошо звучит только для финансистов и бухгалтеров», — сказал он. «Аэрофлот», отметил Пантелеев, демонстрирует более серьезный подход: не демпингует, несмотря на то что загрузить самолеты полностью удастся не всегда.

<https://iz.ru/893412/aigul-khabibullina/sibirskii-razmakh-aeroflot-sozdast-svoiu-pervuiu-regionalnuiu-bazu>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.06.28; ЧЕСТЬ КОМАНДИРА: КАПИТАН АН-24 СПАС ПАССАЖИРОВ ЦЕНОЙ СОБСТВЕННОЙ ЖИЗНИ; ПОСЛЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ КОМАНДИР ПРИНЯЛ ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ О ВОЗВРАЩЕНИИ В АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА

Не выдержавшая торможения покрывка на колесах самолета Ан-24 в Бурятии могла стать одной из причин его выката за пределы посадочной полосы. Выяснениями всех обстоятельств произошедшего займутся криминалисты центрального аппарата Следственного комитета России и Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Между тем эксперты утверждают, что именно действия экипажа спасли жизни пассажирам самолета.

«Боролись до последнего»

Самолет Ан-24 авиакомпании «Ангара», выполнявший 27 июня рейс Нижнеангарск – Улан-Удэ – Иркутск, был вынужден вернуться в аэропорт вылета из-за отказавшего двигателя. Как сообщили в ГУ МЧС России по Республике Бурятия, при торможении после приземления на взлетно-посадочную полосу воздушное судно развернуло. После этого самолет пробил ограждение территории аэропорта, врезался в здание очистных сооружений и загорелся.

Жертвами авиакатастрофы стали два члена экипажа. Погибли бортмеханик Олег Барданов и командир воздушного судна Владимир Коломин, стаж работы которого составлял 34 года, а общий налет — 15 702 часа. Второй пилот Сергей Сазонов и бортпроводник Елена Лапуцкая не пострадали. Находившиеся на борту 43 пассажира спасены, 14 из них с травмами различной степени тяжести госпитализированы в Нижнеангарскую центральную районную больницу и отделенческую больницу на железнодорожной станции Северобайкальск. В правительстве Бурятии сообщили, что в числе пострадавших оказались двое подростков — 13-летняя девочка и 17-летний парень.

Глава Бурятии Алексей Цыденов выразил соболезнования родным погибших членов экипажа. «Они боролись до последнего, приняли решение и ценою своей жизни спасли десятки людей. Состояние пострадавших детей и взрослых на сегодняшний момент не вызывает опасения медиков. Мы окажем всю возможную поддержку семьям погибших и всю необходимую помощь пострадавшим. Сегодняшнее происшествие потрясло всех жителей республики. Скорбим», — говорится в его сообщении.

В момент катастрофы на помощь пассажирам бросился единственный находившийся в здании очистных сооружений человек — оператор. Главврач Нижнеангарской ЦРБ во время телемоста рассказал, что мужчина выбрался из здания через окно и, не растерявшись, начал помогать людям покинуть самолет. К этому времени воздушное судно уже загорелось.

По факту произошедшего следственными органами возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Расследование инцидента руководитель Следственного комитета России Александр Бастрыкин поручил криминалистам центрального аппарата ведомства.

Ан-24 — небольшой пассажирский самолет для воздушных линий малой и средней протяженности. Производился серийно в СССР с 1962 по 1979 год. Всего было произведено более 1300 самолетов, большая часть на Киевском авиазаводе. Также самолет собирали в Улан-Удэ и Иркутске. Кроме того, Ан-24 по лицензии вплоть до начала 2000-х строили в КНР под названием Xian Y-7. Вместимость различных модификаций самолета составляет от 32 до 52 пассажиров, дальность полета — до 1850 км.

Самолеты данного типа также используются на Украине и в Сомали. Во всем мире сейчас эксплуатируется не более 100 экземпляров. В России он постепенно выводится из парка авиакомпаний, есть у «Ангара», «ИрАэро» и Utair.

На одном двигателе

Опрошенные «Известиями» эксперты, изучив представленные в открытом доступе видеозаписи, назвали возможные версии авиапроисшествия.

— По видео можно сделать вывод, что у самолета отказал левый двигатель. При заходе на посадку никаких критичных моментов не наблюдалось. А вот уже после приземления самолет начал отклоняться вправо по курсу от оси посадочной полосы и выкатился за пределы ВПП, — сказал «Известиям» руководитель компании «Правовой мир», специализирующейся в области авиации, Михаил Кудрявцев. — Обычно с отказавшим двигателем посадка производится с более длинным пробегом по полосе, приходится тормозить колесами. И в этом случае на них может лопнуть покрышка. Это и могло стать одной из причин выката за пределы ВПП.

По словам Михаила Кудрявцева, причин отказа двигателя множество: это могло произойти, например, из-за некачественного топлива, неправильного техобслуживания или попадания постороннего предмета.

Самолет Ан-24 авиакомпании «Ангара» совершил аварийную посадку в аэропорту Нижнеангарска после отказа одного из двигателей. При посадке борт выехал за пределы взлетно-посадочной полосы и столкнулся со зданием очистных сооружений

Бывший **замминистра** гражданской авиации СССР, глава комиссии по гражданской авиации общественного совета **Ространснадзора** Олег Смирнов в разговоре с «Известиями» отметил, что после отказа двигателя командир воздушного судна принял верное решение — вернуться в аэропорт вылета.

— Он профессионально выполнил заход на посадку на одном двигателе и приземлился точно на ВПП. А вот дальше у меня и моих коллег возникают вопросы. Почему он так грамотно действовал всё это время, и вдруг самолет не выдержал направление пробега, слетел с полосы и воткнулся в препятствие? Этому могут быть две причины — инженерно-техническая и человеческий фактор. Самое важное, что, жертвуя своей жизнью, командир действовал таким образом, что пассажиры остались живы, — сказал «Известиям» Смирнов.

Гендиректор ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев в беседе с «Известиями» полагает, что «командир экипажа побоялся дать реверс на работающий двигатель, предположив, что самолет может развернуть, и пошел на тормозах, а они не выдержали».

При этом все эксперты отметили, что Ан-24 — надежный и уникальный самолет. В свое время он произвел маленькую техническую революцию. Ан-24 пока единственный в мире самолет, способный садиться на грунтовые аэродромы. Сохранившиеся после развала СССР самолеты выполняют в нашей стране колоссальную социальную задачу: в некоторых регионах передвигаться можно только на них.

Экипаж совершившего аварийную посадку самолета Ан-24 был застрахован от несчастных случаев в компании СОГАЗ на 2,025 млн рублей каждый. Гражданская ответственность авиакомпании «Ангара» за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров также застрахована в СОГАЗ. Страховая группа «СОГАЗ» выразила глубокие соболезнования родным и близким погибших и сообщила, что готова в

кратчайшие сроки осуществить страховые выплаты после получения необходимых документов.

<https://iz.ru/893627/elena-sidorenko-aleksandr-volobuev/chest-komandira-kapitan-24-spas-passazhirov-tcenoi-sobstvennoi-zhizni>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4013379>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЭКИПАЖ АН-24 ПОДАЛ СИГНАЛ БЕДСТВИЯ НА УДАЛЕНИИ 30 КМ ОТ АЭРОПОРТА НИЖНЕАНГАРСКА - РОСАВИАЦИЯ

Экипаж аварийного Ан-24 запросил помощь у диспетчеров еще на подлете к аэропорту Нижнеангарска, сообщил представитель Росавиации «Интерфаксу».

«По предварительным данным, во время снижения для захода в аэропорту Нижнеангарск примерно на удалении 30 км от аэропорта экипаж доложил об отказе левого двигателя и передал сигнал «Бедствие», - сказали в Росавиации.

Аварийно-спасательная служба аэропорта была приведена в полную готовность. После приземления самолет выкатился на боковую полосу безопасности за пределы взлетно-посадочной полосы, столкнулся с техническими сооружениями аэродрома и загорелся.

Экипажем и аварийно-спасательной службой аэропорта была осуществлена эвакуация всех находившихся на борту воздушного судна.

В четверг в Нижнеангарске (Бурятия) самолет Ан-24 авиакомпании «Ангара», на борту которого находилось 43 человека, выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, столкнулся с техническим зданием и полностью сгорел.

Погибли два человека - командир воздушного судна (пилот-инспектор) Владимир Коломин и бортмеханик Олег Барданов. Всех пассажиров удалось эвакуировать. Различные травмы получили 31 человек, четверо из них госпитализированы, в том числе двое детей.

По факту жесткой посадки возбуждено уголовное дело по ч.3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц).

КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2019.06.28; «НИЗКАЯ КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ»

Из опубликованного вчера Межгосударственным авиакомитетом окончательного отчета о расследовании причин катастрофы в феврале прошлого года самолета Ан-148 компании «Саратовские авиалинии», в результате которой в Подмоскowie погиб 71 человек, следует, что к трагедии прежде всего привели «непрофессиональные» действия экипажа. Летчики приняли решение производить взлет, не включив обогрев датчиков определения скорости, что в полете привело к их обледенению. Получая недостоверные показания приборных скоростей, пилоты не отреагировали на срабатывания сигнализации. В дальнейшем они потеряли контроль за параметрами полета (углом атаки и тангажом), перевели воздушное судно в пикирование, что привело к его столкновению с землей. Факторами, сопутствующими катастрофе, участники технического расследования назвали отсутствие контроля за уровнем подготовки членов экипажа к выполнению полетов, систематическое нарушение пилотами «Саратовских авиалиний» требований руководства летной эксплуатации Ан-148, что способствовало «привыканию» к выполнению взлетов с наличием аварийных и предупредительных сообщений приборов о различных неисправностях, в том числе не включении обогрева датчиков скорости. Для экипажа разбившегося самолета нашлось только одно оправдание - в день катастрофы, отмечается в отчете, пилоты при подготовке к взлету были вынуждены спешить из-за позднего прибытия самолета из предыдущего рейса, чтобы «нагнать время». В самой же авиакомпании, по мнению МАК, отмечена «низкая культура безопасности полетов».

По результатам проверки **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта у «Саратовских авиалиний». Сейчас она работает в качестве оператора саратовского аэропорта.

ТАСС; 2019.06.27; В МАК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ КРУШЕНИЯ АН-148 В ПОДМОСКОВЬЕ В 2018 ГОДУ

Ошибочные действия экипажа привели к крушению самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний» в Подмоскowie в 2018 году. Об этом говорится в окончательном отчете Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

В частности, речь идет об ошибочных действиях «на этапе набора высоты в инструментальных метеоусловиях при недостоверных показаниях приборной скорости», которые вызвало обледенение (закупорка льдом) всех трех приемников полного давления. Как указано в документе, это привело к потере контроля за параметрами полета, переводу самолета на пикирование и столкновению с землей.

В МАК отметили, что в ходе расследования выявлены неработоспособность системы управления безопасностью полетов в «Саратовских авиалиниях», системные недостатки в определении факторов опасности и отсутствие контроля за уровнем подготовки экипажа со стороны авиационных властей всех уровней. Указано, что это «привело к выдаче свидетельств авиационного персонала и допуску к полетам экипажа, не в полной мере удовлетворяющего квалификационным требованиям».

Среди факторов, которые способствовали трагедии, в МАК назвали спешку экипажа во время подготовки к полету из-за позднего прибытия самолета из предыдущего рейса и попытки нагнать время. Кроме того, экипаж не включил обогрев приемников полного давления.

В отчете отмечается, что низкая культура безопасности полетов в авиакомпании заключалась в систематической практике невнесения в бортовой журнал выявленных в полете отказов техники, непринятии необходимых мер при выявлении по результатам экспресс-анализа полетной информации предыдущих фактов несвоевременного включения экипажами обогрева приемников полного давления. Экипаж был не готов к действиям при срабатывании сигнализации «скорость сравни», так как с ним не проводилась соответствующая подготовка. Помимо этого, на заключительном этапе последнего полета у экипажа было повышенное психоэмоциональное напряжение, они не смогли разобраться в причинах колебаний значений скорости.

МАК указывает, что индивидуальные психологические особенности пилотов в стрессовой ситуации вышли на первый план. «Потеря работоспособности командира воздушного судна (КВС) в психологическом плане привело к полной потере им пространственной ориентировки и не позволило отреагировать на правильные подсказки и действия второго пилота, в том числе при срабатывании предупреждения системы EGPWS типа PULL UP», - указано в отчете. В авиакомпании существовала и большая задолженность по ежегодным допущениям за работу в особых условиях, что могло стать причиной накопления усталости и негативно повлиять на работоспособность КВС.

<https://tass.ru/proisshestviya/6602476>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190627/1555988626.html>

<https://rns.online/transport/MaK-otchitalsya-o-rassledovanii-krusheniya-aN-148-v-Podmoskove-2019-06-27/>

RNS; 2019.06.27; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ МЕСТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Группа депутатов Госдумы РФ от «Единой России» внесла в парламент законопроект об ограничении использования беспилотников в России. Соответствующий документ опубликован в автоматизированной системе обеспечения законодательной деятельности.

Законопроект предусматривает возможность временно ограничивать или запрещать нахождение беспилотных воздушных судов в отдельных зонах воздушного пространства в целях «защиты жизни, здоровья и имущества граждан, проведения следственных действий, оперативно-розыскных и антитеррористических мероприятий».

Как поясняется в документе, речь идет об ограничении использования беспилотников при проведении массовых мероприятий, в том числе на прилегающей территории. Также ограничение или запрет на использование дронов могут быть введены в местах расположения критически важных объектов инфраструктуры.

«Проект федерального закона направлен на обеспечение общественной безопасности, в первую очередь на защиту жизни и здоровья граждан в местах проведения культурно-массовых (концертов, фестивалей, футбольных матчей) и публичных мероприятий, защищенности критически важных объектов (электростанций, химических предприятий др.), а также объектов транспортной (аэро - и морских портов, железнодорожных вокзалов, магистралей), информационной и телекоммуникационной инфраструктуры (стационарных и мобильных пунктов государственного управления) от противоправного использования беспилотных воздушных судов», — говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Законопроектом предлагается внести изменения в Воздушный кодекс РФ, а также в законы «О федеральной службе безопасности», «О государственной охране», «О полиции» и «О войсках национальной гвардии РФ».

При этом в документах планируется закрепить право силовых ведомств на пресечение несанкционированного нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, в том числе посредством их уничтожения и повреждения, подавления или преобразования сигналов дистанционного управления, а также обнаружения и изъятия всех или отдельных элементов беспилотной авиационной системы.

Авторы законопроекта указывают, что при снижающейся стоимости беспилотников число их владельцев в России стремительно растет. Так, за период с января по сентябрь 2017 года официально гражданами было приобретено более 57 тыс. дронов. По прогнозам специалистов, к 2035 году в воздушном пространстве России постоянно будут находиться 100 тыс. беспилотников.

При этом, по информации **Минтранса**, имеются случаи выполнения полетов беспилотников в непосредственной близости от мест массового пребывания людей, вблизи объектов транспорта и транспортных средств, что создает возможность нанесения ущерба «интересам граждан, объективно значимым потребностям общества и государства».

Авторами законопроекта являются депутаты от «Единой России» Николай Ковалёв, Василий Пискарев, Виктор Кидяев, Адальби Шхагошев, Эрнест Валеев и Александр Хинштейн.

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-ogranichit-mesta-ispolzovaniya-bespilotnikov-2019-06-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕЙСОВ В ДФО, КРЫМ И КАЛИНИНГРАД

Минтранс РФ готовит изменения в постановление правительства №215, по которому субсидируются авиаперевозки из европейской части страны на Дальний Восток, в Крым и

Калининград, сообщил заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации ведомства Илья Белавинцев.

Изменения касаются расширения перечня маршрутов в обход аэропортов Москвы и размера субсидий по ним, сказал Белавинцев на парламентских слушаниях о регулировании авиаперевозок в Совете Федерации. Также, по его словам, планируется организовать продажи билетов по этой программе через портал госуслуг - сейчас их можно приобрести только в кассах.

«В ближайшее время проект будет направлен на согласование авиакомпаниям и всем заинтересованным сторонам. Это важный проект и надо его форсировать», - сказал Белавинцев.

Сейчас, отметил он, авиакомпании не хотят летать по этой программе. «Экономика, заложенная в эту программу, непривлекательна для них», - заявил представитель **Минтранса**.

В настоящее время в РФ действуют две программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также межрегиональных рейсов. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Общий объем субсидий, выделенных в 2019 году на программу по постановлению №215, составил 3,8 млрд руб., сообщила Росавиация. Согласно постановлению, 75% от этой суммы (2,9 млрд руб.) направляется на дальневосточные рейсы, 15% (572 млн руб.) - на полеты в Симферополь, 10% (381 млн руб.) - в Калининград.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ В ДФО ДОПОХОДАМИ БЮДЖЕТА ОТ РОСТА СТОИМОСТИ АВИАТОПЛИВА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) Россия предлагает поддерживать авиаперевозки на Дальнем Востоке и в других труднодоступных регионах дополнительными доходами бюджета РФ от роста стоимости авиатоплива.

«Считаем, что рост пассажирских перевозок, а вместе с ними и рост расходов на авиационные ГСМ, создают дополнительные доходы бюджета РФ. Учитывая, что этот рост напрямую влияет на стоимость воздушных перевозок, считаем целесообразным направить эти дополнительные доходы бюджета именно на развитие и поддержку воздушных перевозок, в первую очередь в ДФО и в тех регионах, где это необходимо», - заявил замначальника управления регулирования транспорта ФАС Андрей Иванов, выступая на парламентских слушаниях в Совете Федерации о регулировании авиаперевозок.

Он отметил, что, по данным службы, доля расходов российских авиакомпаний на авиатопливо в 2018 году составила порядка 27%, став крупнейшей статьей затрат. При этом самая высокая стоимость авиакеросина - на Дальнем Востоке.

«В 2019 году стоимость перевозки растет примерно на 6%. Мы понимаем, что мы зашли в высокий летний сезон, когда у авиакомпаний максимальная загрузка. И те убытки, которые они накопили за зимний период с учетом отсутствия решений по компенсации (роста стоимости - ИФ) ГСМ прошлого года, они начинают перекладывать, в том числе через топливный сбор на пассажира», - добавил Иванов.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него возросли более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

Минтранс РФ предлагал выделить перевозчикам около 23 млрд рублей субсидий, которые покрыли бы примерно половину их допрасходов на топливо. Параллельно АЭВТ

предлагала увеличить для авиакомпаний сумму налогового вычета из акциза на керосин - с помощью повышения коэффициента с нынешних 2,08 до 3,5. Для обсуждения мер поддержки отрасли была создана рабочая группа под патронажем вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака. Однако ни по компенсациям, ни по акцизу решений принято не было.

Президент России **Владимир Путин** на «прямой линии» 20 июня поручил правительству включить авиатопливо в систему расчетов обратного акциза на нефть с демпфером.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В КРУПНЫХ АЭРОПОРТАХ ПФО В МАЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ ВЫРОСЛИ НА 1,6% - РОСАВИАЦИЯ

Цены на авиакеросин в крупных аэропортах Приволжского федерального округа (ПФО) в мае не изменились или выросли на 1,6% по сравнению с уровнем апреля, следует из материалов Росавиации.

Так, из крупнейших аэропортов округа в мае неизменными цены остались в аэропорту Уфы (у ОАО «Международный аэропорт Уфа» - 45,9 тыс. рублей за тонну, ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа» - 53,164 тыс. рублей) и Казани (ООО «Татнефтьавиасервис» - 44,965 тыс. рублей за тонну).

В аэропортах Самары, Перми и Нижнего Новгорода цены на авиакеросин изменились у ТЗК компании «ЛУКОЙЛ-Аэро» - они выросли на 1,6%: у «ЛУКОЙЛ-Аэро Самара» - до 46,72 тыс. рублей, у «ЛУКОЙЛ-Аэро Пермь» - до 46,61 тыс. рублей, у «ЛУКОЙЛ-Аэро Нижний Новгород» - до 46,81 тыс. рублей. При этом ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» сохранило цену на уровне 50,775 тыс. рублей, «Аэрофьюэлз Нижний Новгород» - на уровне 51,795 тыс. рублей.

Выросли в мае цены на авиакеросин в аэропорту Ульяновск «Центральный» - филиал АО «Газпромнефть-Аэро» увеличил цену на 1,9%, до 44,585 тыс. рублей за тонну, в аэропорту Саранска филиал «Газпромнефть-Аэро» увеличил цену также на 1,9%, до 44,365 тыс. рублей.

Снижение цен отмечено в двух аэропортах ПФО: в Чебоксарах - ТЗК ООО «Международный Аэропорт Чебоксары» снизило цену на 3,6% - до 53,376 тыс. рублей за тонну, в Орске - филиал «Газпромнефть-Аэро» - на 1% до 43,24 тыс. рублей за тонну.

В остальных аэропортах ПФО - Оренбурге, Саратове, Ульяновске «Восточном», «Бегишево» (Нижекамск, Татарстан), Пензе, Кирове и Ижевске - цены на авиакеросин остались в мае на уровне предыдущего месяца.

Среди аэропортов ПФО наибольшая цена на авиакеросин в мае зафиксирована в Саратове - 57,68 тыс. рублей за тонну («Саратовские авиалинии»), Чебоксарах (53,376 тыс. рублей у ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»), Уфе (53,164 тыс. рублей, ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа»), Нижнем Новгороде (51,795 тыс. рублей у ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород») и Ижевске (51,209 тыс. рублей, филиал ООО «Аэрофьюэлз-Пермь»).

В Приволжском федеральном округе крупнейшими аэропортами с пассажиропотоком более 3 млн человек в год по итогам 2018 года являются Уфа, Казань и Самара, с пассажиропотоком более 1 млн человек - Пермь и Нижний Новгород.

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ЦЕНА ТОПЛИВА В АЭРОПОРТУ ЕКАТЕРИНБУРГА В МАЕ СНИЗИЛАСЬ, ТЮМЕНИ И ЧЕЛЯБИНСКА - ВЫРОСЛА

Стоимость авиатоплива в аэропорту «Кольцово» (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») за май текущего года снизилась на 1,4% - до 42,659 тыс. за тонну, свидетельствует статистика Росавиации.

Авиакеросин в аэропорту дешевел в январе, феврале и в марте, а в апреле подорожал. В целом же с начала года стоимость авиакеросина снизилась на 21,7% (в декабре составляла 54,512 тыс. рублей за тонну). Топливо поставляет АО «ТЗК «Кольцово» (структура «Роснефти» (МОЕХ: ROSN)).

В других крупных аэропортах Уральского региона стоимость авиакеросина за май выросла. Так, в тюменском «Рошино» (поставщиком является ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Тюмень», структура «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH)) авиатопливо стало дороже на 1,6%, его цена составила 46,59 тыс. за тонну.

В челябинском аэропорту «Баландино» (авиакеросин поставляет ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Челябинск») стоимость также выросла на 1,6%, достигнув 46,89 тыс. за тонну.

С начала года в тюменском (в декабре авиакеросин стоил 48,74 тыс. за тонну) и челябинском (в декабре авиакеросин стоил 49,04 тыс. за тонну) аэропортах топливо подешевело на 4,4%.

ТАСС; 2019.06.27; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ ШАНХАЯ КИТАЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ

Первый самолет прямым сообщением Шанхай - Владивосток китайской авиакомпании Juneyao Airlines принял приморский аэропорт. Об этом сообщается на официальном сайте аэропорта.

«В ночь с 27-е на 28-е июня авиакомпания Juneyao Airlines совершила свой первый рейс во Владивосток. Самолет нового авиаперевозчика приземлился в воздушной гавани Приморья в 04:30 (21:30 мск 27 июня). Первых пассажиров торжественно приветствовали традиционной водной аркой», - говорится в опубликованном сообщении.

Отмечается, что китайская компания планирует выполнять полеты из Владивостока два раза в неделю по вторникам и пятницам. Время в полете - 3,5 часа. «Приход нового перевозчика даст возможность увеличить спрос на поездки в наш край со стороны туристов из Поднебесной», - цитирует пресс-служба директора по авиационной коммерции международного аэропорта Владивосток Александра Боброва.

Ранее в ходе VI Российско-китайского Экспо в Харбине представители департамента по туризму Приморского края сообщали о запуске более 20 новых рейсов между Владивостоком и городами Китая с конца июня. Регион намерен привлекать китайских туристов для посещения объектов культуры и событийных мероприятий. По итогам 2018 года международный авиационный поток в Приморье превысил 1 млн человек - прирост составил 47%.

Китайское направление пользуется популярностью и у жителей Приморского края. По данным пресс-службы аэропорта Владивостока, за пять месяцев 2019 года прирост на рейсах в Китай составил 21%. В настоящее время Владивосток связан авиасообщением с восемью городами Поднебесной.

Авиакомпания Juneyao Airlines базируется в международных аэропортах Шанхая. Парк авиакомпании состоит из 72 воздушных судов. Маршрутная сеть авиакомпании насчитывает более 70 внутренних и международных направлений полетов, включая Россию, Японию, Корею, Таиланд и государства юго-востока Азии.

<https://tass.ru/obschestvo/6603801>

ТАСС; 2019.06.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ МАРШРУТЫ В КИТАЙ И ТАИЛАНД В НОЯБРЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» планирует открыть новые маршруты из Екатеринбурга в Ордос (Китай), Шицзячжуан (Китай) и Бангкок (Таиланд) с ноября 2019 года. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе авиакомпании в четверг.

«Прорабатываем возможность открытия рейсов Екатеринбург - Ордос - Екатеринбург и Екатеринбург - Шицзячжуан - Бангкок с начала зимней навигации», - сказал представитель пресс-службы, отметив, что рейсы будут совершаться приблизительно два раза в неделю.

Ранее в авиакомпании сообщили о планах открыть новый маршрут Екатеринбург - Сиань с ноября 2019 года.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний. По итогам 2018 года компания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ural-news/6598904>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.27; ГЕНДИРЕКТОР «ЯКУТИИ» ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ДИСПЕТЧЕРОВ, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ ПРИХОДИТСЯ ОТМЕНЯТЬ РЕЙСЫ

Гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов пожаловался на ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД, подведомственно Росавиации), из-за которой, по его словам, перевозчик вынужден периодически отменять рейсы и нести непредвиденные затраты.

«Никогда, ни на каких заседаниях я не слышу ни слова о «Госкорпорации по ОрВД» - есть такая загадочная корпорация, это управление воздушным движением. Для того чтобы нам летать, нужно на коленях стоять перед этой корпорацией», - заявил Горбунов на парламентских слушаниях в Совете Федерации о регулировании авиaperевозок.

«У них четкая работа: «с восьми до шести, мы пошли домой, у нас один диспетчер, мы не работаем». А что такое попасть в Певек или Тикси? Там погоды никогда нет! Зимой мы туда неделями не можем попасть! Или Анадырь - мы на «Боинге» не можем туда прорваться из Хабаровска... Анадырь принимает, а Магадан говорит: «у нас нет диспетчеров, мы не работаем». А нам же нужен запасной аэродром, ни один КВС не полетит без запасного аэродрома, это же федеральные правила... И мы на коленях стоим: «Дайте продления!» Нет и всё!», - посетовал гендиректор «Якутии».

«В пятницу не попал в Анадырь - это до понедельника сто пассажиров в Хабаровске кормить, поить, (предоставлять - ИФ) гостиницу, слушать «добрые слова». Их не интересует, что в Магадане один диспетчер не вышел на работу на два часа, чтобы мы просто над ним пролетели, чтобы он подстраховал, если у нас что-то случится, и мы могли на запасной аэродром сесть...», - сказал Горбунов.

Он предложил обязать ГК по ОрВД «обеспечивать запасными аэродромами, продлением в случае неблагоприятных погодных условий, чтобы они выходили на работу и работали».

ТАСС; 2019.06.27; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕГИОНУ НУЖНО 23 САМОЛЕТА ИЛ-114-300 ДО 2029 ГОДА

Власти Якутии оценивают потребность в региональных самолетах Ил-114-300 в 23 единицы до 2029 года для модернизации регионального авиапарка, сообщили ТАСС в четверг в региональном Минтрансе.

Модернизированные региональные самолеты Ил-114-300 могут стать заменой устаревающему флоту на базе Ан-24.

«С учетом среднесрочных планов по развитию региональной авиации в республике эксплуатантом воздушных судов третьего класса определена авиакомпания «Полярные авиалинии». Принимая во внимание текущее состояние самолетов Ан-24, ведется работа

по внедрению с момента серийного производства воздушных судов типа Ил-114-300 в парк региональной авиакомпании. Общая потребность Республики Саха (Якутия) в поставках Ил-114-300 составляет 23 единицы до 2029 года, в том числе 21 единица - на период с 2022 по 2026 годы», - сказали в министерстве.

В ведомстве уточнили, что правительство региона уже направило обращения по потребности и требуемым летно-техническим характеристикам воздушных судов в федеральные органы власти.

Модернизированный региональный самолет Ил-114 могут начать выпускать в 2023 году. Ил-114-300 рассчитан на автономное использование в аэропортах, не оборудованных бетонным и плотным грунтовым покрытием полосы, что расширяет спектр его применения. Для эксплуатации воздушного судна в слабооборудованных авиаузлах в него встроен трап для посадки и высадки пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6598843>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ПРОКУРАТУРА ПРЕДОСТЕРЕГЛА AZUR AIR ОТ ОТКАЗА КОРМИТЬ ПАССАЖИРОВ

Красноярская транспортная прокуратура предупредила генерального директора авиакомпании Azur Air о недопустимости нарушений при исполнении компанией планов по отказу с 1 июля от кормления пассажиров, находящихся в полете менее 5 часов, сообщила РИА Новости официальный представитель Западно-Сибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова.

По ее словам, с 1 июля 2019 года авиакомпания прекращает кормить пассажиров рейсов, продолжительность которых составляет менее пяти часов, «не выполнив необходимые требования закона о внесении соответствующих изменений в правила перевозки пассажиров».

«Кроме того, об изменении порядка предоставления бортового питания авиакомпанией заблаговременно (до приобретения билетов) не проинформированы пассажиры, которые приобрели (забронировали) авиабилеты на рейсы, осуществляемые в период с 1 июля 2019 года», - говорится в сообщении.

По результатам проверки красноярский транспортный прокурор объявил предупреждение гендиректору авиакомпании о недопустимости нарушений закона и разъяснил административную ответственность за правонарушения, предусмотренные ч. 3 ст. 14.1.2 и ч. 1 ст.14.4 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

<https://ria.ru/20190628/1555999061.html>