### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); СЕРГЕЙ ОЗУН; 04.07.2019; ДОРОГИ В БУДУЩЕЕ

Качество автодорог имеет важное значение для экономики страны и социального самочувствия людей.

Как уже сообщалось, Президент РФ провел в Кремле заседание Госсовета, посвященное развитию сети автодорог в стране и безопасному дорожному движению. Отметив значительные качественные перемены, произошедшие с 2010 года на федеральной дорожной сети, Владимир Путин обратил внимание на низкую долю региональных дорог, соответствующих нормативу. В качестве мер повышения эффективности дорожных работ глава государства предложил в программах создания новых трасс предусмотреть реализацию проектов на основе государственно-частного партнерства, поддержать внедрение контрактов жизненного цикла.

По словам Президента РФ, препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций по-прежнему остаются административные барьеры. Крайне осложняет своевременную поставку оборудования, конструкций, материалов отсутствие у дорожных организаций возможности получить аванс на исполнение контрактных обязательств "живыми деньгами". Острой проблемой является порядок формирования цен на стройматериалы.

Для системных перемен в дорожном хозяйстве, считает Владимир Путин, каждому региону в ближайшее время необходимо принять не декларативную, а реалистичную программу развития автодорог с перспективой до 2024 года, что даст возможность дорожным строителям планировать работу на длительные сроки, загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в подготовку специалистов и новые технологии.

Именно региональные дороги стали главной темой доклада **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а, рассказавшего о ходе реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКД 2.0). Утверждены пообъектные программы работ по всем 83 регионам, участвующим в проекте. Суммарно в 2019 году должны быть отремонтрованы более 10 тыс. км дорог и улиц. 95% объектов из БКД 2.0 проторгованы (свыше 5900 объектов), 20% из них уже в полной готовности, уложен верхний слой асфальтобетона. А некоторые регионы, такие как, к примеру, Белгородская область, уже полностью завершили программу работ этого года.

Большинством субъектов РФ программы работ утверждены на шестилетний срок, но контракты по старинке заключаются только на год. Из всех объектов только 400 законтрактованы на срок более трех лет. Глава **Минтранса** России предложил главам регионов активнее и смелее пользоваться преимуществом шестилетних программ работ и заключать под них соответствующие контракты.

Только по проекту БКД 2.0 в этом году осуществляется поддержка 17 крупных региональных объектов. Из них будут введены уже в 2019-м обход Саранска, обход Рузаевки в Мордовии, Первомайский мост через реку Десну в Брянской области, Красный мост в Орле.

Масштабные работы по строительству дорожных коммуникаций между центрами экономического роста субъектов РФ предусмотрены Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. К примеру, в течение шести лет запланировано создать 12 обходов крупных городов, построить и реконструировать 32 больших моста, 70 путепроводов регионального и федерального значения.

Далее Евгений **Дитрих** коснулся проблем, которые влияют на развитие отрасли. Состав и качество подрядных организаций, к сожалению, сегодня не улучшаются. Усложнение требований приводит к их уходу с рынка, это серьезный риск для нацпроекта. Изменения, недавно внесенные в закон о контрактной системе, позволили оптимизировать сроки и процедуры отбора претендентов. Но, по мнению Евгения **Дитрих**а, эти процессы надо совершенствовать и далее. Во-первых, при отборе дорожных организаций нужно учитывать их предыдущий опыт работы. Во-вторых, нужно четче прописывать "лестницу" компетенций. Соответствующее постановление Правительства РФ, определяющее объекты, которые можно выполнять подрядным организациям, следует детализировать. На сложные объекты подрядчиков сразу допускать нельзя, пусть накопят опыт на более простых.

Евгений **Дитрих** затронул проблему восстановления аварийных мостов. "По вашему поручению подготовили программу реконструкции и ремонта ветхих и аварийных мостов и путепроводов, - сказал министр, обращаясь к Президенту РФ. - Мы понимаем, что объем средств значительный. Сейчас мы этих денег точно не найдем. Дополнительных, наверное, в ближайшее время не будет. Хочу попросить о поручении включить эту программу в состав национального проекта "со звездочками". Нужно иметь возможность при возникновении остатка, экономии, появлении дополнительных ресурсов направлять эти средства именно в нацпроект. Если программа будет за пределами, мы даже перераспределить средства туда не сможем, электронный бюджет нам это не позволит".

Это же относится и к программам ускоренного развития региональных автодорог. Ряд субъектов РФ, у которых много гравийных дорог, хотели бы улучшить их качество и перевести в асфальтобетон. Эти параметры выше, чем установлены нацпроектом. Министр предложил без выделения дополнительных средств включить такие объекты в проект БКД 2.0 "как факультатив", наполняя деньгами по мере того, как будут высвобождаться ресурсы.

Затронув тему ресурсного обеспечения дорожных работ, Евгений **Дитрих** отметил, что для дорожников цена битума и его качество имеют огромное значение. Важно увязать производственные программы производителей битума, объемы потребления и отгрузки, убрать посредников, построить битумные хранилища. К проработке всех этих мер уже подключены Минэнерго и Минфин России.

О той же проблеме говорил глава Республики Бурятия, руководитель созданной при Госсовете рабочей группы по направлению "Транспорт" Алексей Цыденов. Анализ потребностей в строительных материалах для дорожной отрасли показал, что риск по обеспечению вызывает только битум, причем как по количеству, так и по цене. Общая годовая потребность в дорожном битуме к 2024 году составит порядка 9 млн тонн. Производственные мощности российских НПЗ - 11,7 млн тонн в год. Теоретически потребность в битуме они могут обеспечить, но при условии равномерного круглогодичного производства. Однако эти мощности касаются всех марок битума: дорожного, кровельного и строительного. Соответственно, для исключения дефицита битума, сезонное колебание цен на который может составлять до 60%, необходимо создать условия для его круглогодичного производства, хранения и распределения, подчеркнул Алексей Цыденов.

Продолжив тему ценовой политики, врио губернатора Курской области Роман Старовойт отметил, что действующая ценовая база не позволяет учитывать фактические цены на дорожно-строительные материалы. Применение федеральных единичных расценок приводит к существенному занижению сметной стоимости. В результате подрядчики не выходят на торги либо выполняют работы с нарушением требований к качеству, вплоть до расторжения контрактов. Участились случаи банкротства подрядных организаций по этой причине. В связи с этим необходимо в кратчайшие сроки обеспечить выпуск обновленной федеральной сметно-нормативной базы с учетом внедрения новых технологий, создания региональных центров мониторинга цен, считает Роман Старовойт.

Еще одна наболевшая проблема, влияющая на сроки реализации дорожных проектов и увеличивающая их стоимость, - переустройство инженерных сетей, пересекаемых линейными объектами. Алексей Цыденов предложил законодательно урегулировать порядок и сроки выдачи техусловий на переустройство инженерных коммуникаций (газо- и водопроводов, линий электропередачи и т. д.), порядок фактического производства работ по переустройству, в том числе возможность заключения компенсационных договоров в имущественной, безденежной форме, а также освободить собственника таких сетей от налога на прибыль на переносимые коммуникации.

Особое внимание на заседании Госсовета Президент РФ обратил на обеспечение безопасности дорожного движения. Причиной аварий, в том числе с тяжелыми последствиями, является не только состояние автодорог. Абсолютное большинство ДТП происходят по вине водителей, которые грубо нарушают ПДД. Озабоченность президента вызывают нелегальные перевозки пассажиров, которые также часто приводят к авариям. Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизни людей. Нужно делать все для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах, подчеркнул Владимир Путин. В последние годы это направление стало одним из приоритетов в государственной политике.

Глава государства однозначно высказался по весьма резонансному вопросу - установке камер фиксации нарушений ПДД. Ведь цель их установки - снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. Поэтому камеры, особенно на опасных участках, не нужно специально скрывать и прятать. Получается, вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф, а это не самоцель. Президент РФ потребовал навести здесь порядок.

Первые шаги в этом направлении уже предприняты. Депутаты фракции "Единая Россия" в Госдуме РФ на днях внесли на рассмотрение законопроект, который разрешает установку камер фото- и видеофиксации правонарушений на дорогах только государственным и муниципальным органам.

Как заявил министр внутренних дел РФ Владимир Колокольцев, МВД будет добиваться нулевой смертности на российских автодорогах. "Мы продолжаем активную работу, чтобы к 2024 году выйти на снижение смертности в 3,5 раза, а к 2030 году - на нулевой уровень", - сказал он. Министр сообщил, что сейчас рассматривается соответствующая программа до 2030 года. За период реализации двух федеральных целевых программ с 2006 года число погибших в ДТП сократилось почти в два раза. Но ситуация на дорогах пока остается достаточно сложной.

Министр внутренних дел выступил с несколькими предложениями. Так, он считает необходимым повысить квалификационные требования к преподавателям и инструкторам по вождению в автошколах, а также объективность экзаменов. Кроме того, по мнению главы МВД, страховой полис для законопослушных водителей должен стоить дешевле, а для злостных нарушителей - дороже. Соответствующий законопроект министерством поддержан.

Согласен с такой постановкой вопроса и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, который предложил доработать законопроект о применении повышающих или понижающих коэффициентов при оформлении страхового полиса автогражданской ответственности (ОСАГО).

Владимир Колокольцев сообщил, что работа по совершенствованию подходов к обеспечению принципа неотвратимости наказания будет продолжена. МВД предлагает отказывать злостным нарушителям в предоставлении отдельных госуслуг: например, по регистрации транспортного средства, допуску к сдаче экзаменов и выдаче водительского удостоверения. Эти предложения нашли поддержку на заседаниях рабочей группы Госсовета.

Глава МВД предложил конфисковывать автомобили у пьяных водителей, чтобы собственники машин могли подавать к управлявшим ими нарушителям регрессные иски. Такая мера, по его мнению, резко снизит аварийность на российских дорогах и сохранит тысячи жизней сограждан.

Завершая заседание Госсовета, Президент РФ поблагодарил членов рабочей группы за проделанную работу. Он пообещал, что ее доклад будет изучен "с точки зрения практического использования наработанных материалов". Глава государства рассчитывает, что все органы исполнительной власти - и на местах, и в центре - будут активно работать над реализацией поступивших предложений.

<http://transportrussia.ru/item/5027-dorogi-v-budushchee.html>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ БУДУТ ОБОСНОВАТЬ РАЗМЕР ПЛАТЫ В СЛУЧАЕ РАСПРОСТРАНЕНИЯ "ПЛАТОНА" НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Регионы должны будут обосновать размер платы с грузовиков в случае распространения действия системы взимания платы с грузовиков "Платон" на региональные автодороги, сообщил "Интерфаксу" директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** РФ Григорий Волков.

При этом он подчеркнул, что решения о распространении действия системы "Платон" на региональные дороги нет.

"Сегодня решения нет, и говорить, что когда-то оно будет, я не могу. Что касается размера оплаты - моделируя возможные истории, мы понимаем, что размер платы не может быть выше, чем установлен для федеральных дорог. Каждый субъект, в нашем понимании, должен обосновать размер платы, если такое решение будет принято", - сказал чиновник.

Накануне **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** сообщил журналистам, что регионы РФ предлагают распространить действие системы взимания платы с грузовиков "Платон" на ряд наиболее загруженных грузовым транспортом региональных автодорог.

"Знаю о некоторых инициативах в этой сфере (распространения действия системы взимания платы с грузовиков на региональные дороги - ИФ). Они не предполагают некой обязательности в этом вопросе. Регионы формулируют это предложение для тех дорог, которые в наибольшей степени загружены грузовым транспортом, который в силу тех или иных причин предпочитает перемещаться на региональные дороги. С учётом, как мы обсуждали на Госсовете, достаточно сложной ситуации в регионах по качеству дорог и, как правило, более низкой несущей способности региональных дорог по сравнению с "федералкой", многие регионы просто говорят о том, что для ряда дорог такие решения им очень важны. Но, поскольку это достаточно серьёзная социальная история, мы ее пока никуда не запускаем - то есть, пока только обсуждаются все возможные варианты по этому поводу", - сказал министр.

В свою очередь, первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий **Алафинов** сообщил "Интерфаксу", что вопрос распространения платы с 12-тонников на региональные дороги ставился регионами при подготовке к заседанию Госсовета, однако на самом заседании данный вопрос так и не был поднят. "Тем не менее, мы дополнительно над этой темой с регионами работаем, обсуждаем. Но на сегодняшний день на том же Госсовете этот вопрос поставлен не был", - повторил **Алафинов**. При этом он отметил, что более 60 регионов высказались за распространение действия системы "Платон" на региональные дороги. "Тему мы продолжаем прорабатывать", - добавил он.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 04.07.2019; И ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ...

Но олени пока еще пригодятся.

Объемы авиаперевозок растут. Но могли бы быть больше, имей мы хорошие воздушные суда малой вместимости. Проблема региональных и местных авиаперевозок вызывает всеобщую озабоченность. Особенно в северных регионах.

Денег нет, но вы держитесь

"До сих пор у нас эксплуатируются самолеты Ан-24, Ан-26, которым по 50 лет. На чем летать дальше? - задается риторическим вопросом зампредседателя Комитета СФ по экономической политике Михаил Пономарев. - Когда писалась госпрограмма "Развитие авиационной промышленности на 2013-2015 годы", заказчика самолетов как такового не было. Минпромторг определял сам, какое воздушное судно необходимо". Понимая, что словом госпрограмму не перешибешь, парламентарий предложил создать рабочую группу с участием Минпромторга и **Минтранса** России для корректировки вышеназванной госпрограммы.

Обеспокоен и глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. "Реконструкция авиатранспортной инфраструктуры будет проходить на фоне увеличения объемов перево-

зок, - прогнозирует он. - Нам нужны новые самолеты. Их, особенно для развития региональных перевозок, пока не хватает. Необходимо немедленно развивать серийное производство - сконструировать и построить самолеты с комбинированными шасси - колесные, лыжные, поплавковые для того, чтобы развивать местные воздушные сообщения. Такие заделы есть". Среди заделов руководитель назвал самолет "Байкал".

На причины даже не долгостроя, а провальной политики в гражданском сегменте отечественного самолетостроения ссылается Юрий Борисов, курирующий в Правительстве РФ оборонно-промышленный комплекс (ОПК). Вице-премьер недавно выступил с лекцией в Московском авиационном институте.

"В структуре российского ОПК, - заявил он,- авиапрому принадлежит почетное первое место по объемам производства - более 40% всей "оборонки", почти полмиллиона работников, десятки заводов и КБ. Отрасль дает львиную долю экспортной выручки. Но... в основном - за счет военных самолетов. Сегмент гражданского самолетостроения просел в 90-е годы. И с тех пор никак не выправится".

Все надежды зампред правительства связывает с МС-21. Но начало его серийного производства откладывается на год. "Спасибо санкциям", - объясняет он причину задержки.

По его мнению, темпы выпуска надо наращивать. Тем более что потребность в авиаперевозках внутри страны будет расти. И государство должно помочь в реализации этого проекта и защитить отечественного производителя. Должна быть агрессивная государственная политика по вымыванию западных образцов гражданской авиатехники и доминированию российской техники. Вплоть до прямого субсидирования ценовой разницы.

В то же время он считает, что чудес не бывает. Если "Боинг" выпускает самолет в день, а мы - самолет в месяц, то о конкурентоспособности говорить трудно. Закон массового производства никто не отменял. И потому, по крайней мере на первых порах, самолетостроителям нужны преференции со стороны государства.

Картина, если отбросить общие фразы, привычная - все беды "растут" из окаянных 90-х прошлого столетия и пакетных санкций десятилетия нынешнего, а свет в тоннеле - один региональный лайнер.

Отметим, что общий бюджет раздела "Самолетостроение" госпрограммы "Развитие авиационной промышленности на 2013-2015 годы" составил чуть менее 1 трлн руб.

"Если точно, то 991,6 млрд руб., из которых 714,2 млрд руб. (72%) - средства федерального бюджета и 277,5 млрд руб. (28%) - внебюджетное финансирование. Основные направления бюджетного финансирования: формирование научно-технического задела, создание перспективной авиационной техники и поддержка продаж. При этом на подпрограмму "Малая авиация" выделено чуть более 1%, или 10,42 млрд руб. бюджетных ассигнований. На эти средства авиастроители намерены произвести в 2019 году 12 воздушных судов малой авиации, а в 2025 году - 45 единиц такой техники", - говорил еще в 2014 году Сергей Фоминых, замдиректора Департамента авиапромышленности Минпромторга.

На явную недостаточность финансирования ропщут и представители авиационной науки и опытно-конструкторских работ. "Несмотря на увеличивающийся объем финансирования НИОКР из федерального бюджета 2016 года в целях реализации государственной программы, не удалось обеспечить рост показателей по основным программным индикаторам", - говорится в отчетном докладе по итогам деятельности ОАО "Авиапром" в 2016 году. Там же указывается, что предложенные в уточненной редакции госпрограммы индикаторы, показывающие динамику развития авиационной науки и опытно-конструкторских работ, не характеризуют конкретику этих работ и

дают поверхностное понимание осуществляемой научной деятельности. Как в таких условиях решать задачу создания научно-технического задела?

Результаты сказываются. В 2018 году все заводы ОАК выпустили 115 воздушных судов - 80 боевых и учебно-боевых, 35 гражданских, транспортных и специального назначения, из которых третья часть предназначена на экспорт. Это заметно меньше выпуска двух предыдущих годов и в полтора раза ниже обещанного.

С этой же темой связана проблематика пространственного развития страны - актуальнейшая на сегодня.

"Самыми чувствительными проблемами малой авиации являются обучение кадров, создание летной инфраструктуры в небольших поселках, а также выбор линейки самолетов для местных авиалиний по критериям экономической оптимальности", - подчеркнул на недавнем совещании в Совете Федерации зампред Комитета Совфеда по конституционному законодательству Максим Кавджарадзе. Он также отметил, что Россия - страна огромная, поэтому стоит подумать и над тем, чтобы для каждой географической зоны подобрать оптимальный тип самолета: для южных регионов - одни модели, для северных - другие. По заявлению сенатора, в реализации программы пространственного развития страны несомненна решающая и даже незаменимая роль малой авиации. "Говоря о проблемах пространственного развития территории России, мы всегда должны осознавать, что если регион становится труднодоступен даже для малой авиации, он закрывается для экономического развития, а если в нем ликвидируются аэродромы - начинается неконтролируемая депопуляция прилегающих районов", - убежден парламентарий.

Сенатор привел следующие характерные факты: сегодня в 19 труднодоступных регионах России местное авиасообщение является, по существу, социальным, то есть незаменимым видом транспорта. В восьми из них региональная авиация - основной способ обеспечения круглогодичной транспортной доступности. При этом за последние 25 лет число аэродромов и площадок в этих труднодоступных регионах России снизилось в среднем на 55%. Вследствие этого продолжался непрерывный отток населения, который быстрее всего идет в округах, прилегающих к заброшенным аэродромам и взлетным полосам.

Отсутствие самолетов малого типоразмера не способствует достижению одного из главных отраслевых индикаторов - повышения коэффициента

авиаподвижности россиян. В настоящее время состояние местной и региональной авиации не соответствует задачам социально-экономического развития, соглашаются в Минпромторге. Основные проблемы - устаревший авиапарк, низкий платежный спрос на новые воздушные суда, высокие цены на них и авиабензин, а также разрушенная сеть аэродромов местной авиации. Указывается, что для обеспечения роста авиаподвижности населения, грузовых авиаперевозок необходимо до 2020 года изыскать более 1500 самолетов для местных воздушных линий. Но пока в серийном производстве нет ни одного...

L-410, МС-21, Ил-114?

Под занавес прошлого года замминистра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров сообщил, что в качестве базового регионального самолета Минпромторг рассматривает L-410. Было также сказано, что Минпромторг и **Минтранс** выступают по данной типоразмерной нише единым фронтом. Тем самым производственники успешно переложили ответственность (или как минимум часть ответственности) за выбор на транспортное ведомство.

Для справки: самолет L-410 разработан в конце 1960-х годов чехословацким предприятием Let для эксплуатации на местных авиалиниях. Основным заказчиком самолета являлся Советский Союз. Кроме этого, L-410 поставлялся также в Болгарию, Бразилию, Венгрию, ГДР, Ливию, Польшу.

Коммерческая эксплуатация самолета началась в 1973 году. За время серийного производства с 1971 по 1991 год построены более 1100 самолетов L-410 всех модификаций, из которых более 800 были поставлены в СССР. Несколько самолетов также были произведены в 2000-х годах.

Было уточнено, что основным финансовым оператором этой программы является ГТЛК. В этой связи замминистра пояснил: "Мы понимаем, что даже в таком тяжелом секторе региональных перевозок нам нужно готовиться к трансформации. Будем переходить от продажи самолетов и основных агрегатов к продаже услуг. Это правильный уровень взаимодействия между промышленностью и эксплуатантом".

Детализируя техническую часть проекта, Олег Бочаров указал на существенные с его точки зрения факты. Так, поплавковые шасси для L-410 уже сертифицированы. Самолет произвел взлет/посадку даже по более укороченной дистанции. "Мы, безусловно, продвигаемся в направлении того, чтобы наши жители в регионах получили комфортный продукт, чтобы в любых погодных условиях, на любых полосах получать надежную услугу. Одновременно ведутся работы по сертификации лыжных шасси. Уже есть первый выпущенный на УЗГА (Уральский завод гражданской авиации) самолет, производство которого локализовано в России. Сборочный цех - площадью 12,5 тыс. кв. метров. Это позволяет говорить о том, что мы подтверждаем серийность выпуска L-410 до 20 самолетов в год", - заявил представитель Минпромторга.

Поделился замминистра радостной новостью. В министерстве посчитали цену импортозамещенного бортового оборудования. Оно по качеству серьезно выше того, которое предлагает Thales (Thales Group - международная промышленная группа, выпускающая информационные системы для авиакосмического, военного и морского применения), и оно дешевле, чем импортный аналог, несмотря на мелкую серийность. "Здесь мы можем сказать, что впервые промышленность вышла на уровень экономически оправданного импортозамещения", - констатировал замминистра.

Новость действительно радостная. Разве не приятно, что еще не освоенная небольшая ниша авиационного сегмента позволила нашей промышленности внести экономическую оправданность в обширную программу импортозамещения.

Череду вестей продолжила еще одна радостная новость. "Летом (2018 года) мы примерили на самолет двигатель ВК-800 со ступинским винтом. И мы понимаем, что достигнем уровня локализации в 72-74%. То есть это будет полностью российский самолет, обеспеченный всем комплексом возможностей для своевременного послепродажного обслуживания, при этом летающий на лыже, летающий на поплавке. Конечно, есть желание пойти дальше, чтобы он взлетал с лыж, садился на поплавок, взлетал с поплавка, садился на шасси, с шасси садился на лыжи. Это, наверное, все-таки в будущем. Пока мы можем говорить только об однородности. Но самолет очень быстро "переобувается", делается это практически в полевых условиях. Президенту РФ мы это продемонстрировали", - рассказал Олег Бочаров.

Мы, разумеется, помним, что Владимиру Путину подобные проекты демонстрировались и ранее. Достаточно вспомнить известный "Рысачок". Хочется верить, что на этот раз универсальный L-410 не постигнет та же печальная участь.

В Минпромторге понимают, что L-410 может летать над открытыми водными пространствами. И вообще это будет универсальный для региональных компаний самолет, который будет иметь возможности трансформации кабины: транспортная версия, санитарная, пассажирская, убеждены в министерстве. Желание чиновников - сделать очень гибкое предложение, чтобы авиакомпании могли оказывать широкий комплекс авиационных услуг.

Что же предстоит делать непосредственным производителям самолета? "У чешских коллег в кооперации останется "жестяная работа" по планеру. Мы считаем, что ее

локализовать в России не нужно. А вся высокоинтеллектуальная производственная часть локализована в России", - говорит Олег Бочаров.

Вторая история связана с системами послепродажного обслуживания, поддержки, что также важно для региональной авиации. В Минпромторге разработали специальный набор инструментов, которые позволяют резко снизить плановые уходы техники на ремонты. "Мы будем идти по пути, продвигающему нас к ремонту по состоянию. Сейчас это выглядит как некая фантазия, но к этому надо стремиться", - заявил замминистра.

Помнят в министерстве и "наш любимый и забытый Ан-2" - именно такие эпитеты применил к легендарному биплану Олег Бочаров. "Мы второй год видим, как директор СибНИА летает на "пластиковом" самолете (ТВС-2ДТС "Байкал"), - говорит он. - Здесь мы с руководителем **Росавиаци**и не устаем всем напоминать, что это пока только технологический демонстратор. конечно, действительно СибНИА великий институт, но с точки зрения сертификации - это, к сожалению, только технологический демонстратор. В хорошем смысле это подвиг наших ученых, которые в инициативном порядке, используя молодые кадры, спроектировали такой самолет. Было принято решение организовать производство на Улан-Удэнском заводе. Мы ставим эту работу на 2019-2020 годы. Будем проводить ОКРы и делать композитный самолет.

Эксплуатанты очень хотят, чтобы он был 14-местный. Но у нас есть серьезные правовые опасения, потому что есть сложности с принятием правил, с международной валидацией. Это пока не позволяет нам говорить о том, что на одном моторе мы можем произвести самолет с большим количеством пассажиромест. Соответственно, возникают вопросы к эффективности такого самолета. В рамках ОКРов, понимая, что технологически мы его сделать можем, мы эти вопросы решим".

Есть и алгоритм решения. "Для нас очень важна кооперация с Росатомом, - утверждает Олег Бочаров, - потому что мы видим, что на сегодняшний день наша промышленность имеет технологические заделы - мы уже сертифицировали отечественную композитную нить, применяемую в том числе в производстве крыла МС-21, и показали, что по прочности она не уступает американским или европейским аналогам. Думаю, что мы в течение двух месяцев сможем заявить о том, что композитное крыло МС-21 - это не только то, что удалось сконструировать нашим конструкторам. Мы понимаем, что наших иностранных коллег это напрягает, и мы хотим их напрягать. И они уже напряглись. Ульяновский завод "Аэрокомпозит", выпускающий исключительно гражданскую продукцию - крыло МС-21, оказался в новом санкционном списке США. Более серьезные оборонные предприятия не попали, он попал. Для нас это показатель того, что они видят угрозу в появлении на рынке наших гражданских технологий".

В Минпромторге расчитывают использовать композитные технологии и в широкофюзеляжном самолете (совместный российско-китайский проект). Здесь полагают, что серийность позволит сделать этот продукт достаточно дешевым в используемых технологиях, и мы попадем в рынок. Пока по цене все получается. "Итак, мы рассчитываем, что два года у нас уйдут на ОКРы по Ан-2, и мы предоставим регионам гораздо более комфортную машину и, надеемся, гораздо более экономичную, отвечающую тем требованиям по неподготовленным полосам, которые были изначально у базового воздушного судна", - резюмировал замминистра.

В контексте местных авиаперевозок интересна судьба достаточно неприхотливого самолета Ил-114. "Здесь имеется одна существенная проблема, - считает Олег Бочаров. - Он низкоплан, а низкое расположение композитного винта говорит о том, что в эксплуатации он может иметь определенные риски. Мы согласны, что степень подготовки полос у нас разная. Но почистить полосу гораздо проще, чем переместить крыло 114-го наверх. Это я точно могу сказать. И с точки зрения государственного подхода - тоже гораздо белее эффективно".

Понимая, что такой вопрос есть, что Ил-114-300 - это уже достаточно большой и тяжелый самолет, а также видя мощнейшие усилия **Минтранса**, направленные на поддержку и субсидирование региональных перевозок, в Минпромторге считают, что должны усилить поддержку и со стороны промышленности.

Как? "Мы готовы выкупить у чешских коллег (владелец завода - российская УГМК) документацию по L-610 и попробовать разработать на его базе 40-местную машину, чтобы она в течение 5 лет встала как раз между L-410 и Ил-114-300, который пойдет в серию к концу 2021 года. Мы понимаем, что эта машина будет явно дешевле, и с точки зрения экономики она нам позволит активнее "раскатывать" субсидированные маршруты. То есть осуществлять постепенный переход от 12- к 19-местной машине, а затем - к 40-местной. Бюджетом предусмотрены деньги для ГТЛК на 2021 год на закупку трех машин Ил-114. Двигатель ТВ7-117 проходит свою сертификацию, и испытания с композитным ступинским винтом идут по графику. Эксплуатация все покажет", - говорит Олег Бочаров.

Как видим, гипотетическая линейка воздушных судов для местных авиалиний выстраивается приличная. Но, как говорится, жизнь покажет...

<http://transportrussia.ru/item/5029-pervym-delom-samolety.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); 04.07.2019; РАБОТАТЬ НА БЛАГО РОССИИ

На вопросы газеты "ТР" отвечает заместитель **министра транспорта** РФ - руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий **Цветков**.

- Юрий Александрович, один из стратегических для отрасли документов - Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Какие ключевые задачи по его выполнению стоят сегодня перед морской и речной отраслью и конкретно перед **Росморречфлот**ом?

- Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры - важнейший документ, ставший частью национальных проектов. Процедура включения мероприятий в КПМИ определена методическими указаниями по мониторингу и внесению изменений в КПМИ и федеральные проекты, входящие в него, утвержденными правительственной комиссией по транспорту.

В рамках Комплексного плана **Росморречфлот** реализует мероприятия, включенные в федеральные проекты "Внутренние водные пути", "Морские порты России", руководство которыми осуществляет **Минтранс** России, а также мероприятия, включенные в федеральный проект "Северный морской путь", руководство которым осуществляет Росатом.

В соответствии с паспортом федерального проекта "Морские порты России" планируется реализация 41 мероприятия по развитию портовой инфраструктуры, по итогам реализации которых прирост мощностей морских портов России к 2024 году составит более 330 млн тонн. Также планируется строительство 9 ледоколов и 1 аварийно-спасательного судна. Кроме того, в рамках проекта **Росавтодор** планирует осуществить мероприятия по развитию автодорожных подходов к портам.

В составе федерального проекта "Северный морской путь", по итогам реализации которого объем перевозок грузов по Севморпути должен достичь 80 млн тонн к 2024 году, **Росморречфлот**ом запланировано строительство 16 единиц аварийно-спасательных судов в период до 2024 года. За создание портовой инфраструктуры в рамках проекта отвечает Росатом.

В рамках данного проекта в сфере ответственности **Росморречфлот**а - строительство 4 единиц гидрографических и лоцмейстерских судов ледового класса. Строить новые гидрографические суда для работы на Севморпути и осуществлять их модернизацию будет также ФГУП "Гидрографическое предприятие", перешедшее в конце марта текущего года в ведомственную подчиненность Росатома.

Включение в КПМИ федерального проекта "Внутренние водные пути" - долгожданное и важнейшее для речной отрасли событие. Оно обязано своим появлением в том числе решениям состоявшегося в августе 2016 года заседания президиума Госсовета, поставившего задачу перехода к 100%-ному финансированию содержания ВВП по нормативам.

Этот вектор развития был продолжен в майском Указе Президента РФ № 204, которым перед нами поставлена стратегическая задача - увеличение пропускной способности внутренних водных путей.

В соответствии с Комплексным планом к 2024 году пропускная способность ВВП должна увеличиться почти на 70 млн тонн в год, протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность, должна сократиться на 11,4 тыс. км (с 13,4 тыс. км в 2018 году до 2,0 тыс. км в 2024 году).

На реализацию федерального проекта предусмотрено около 280 млрд руб., в том числе на капитальный ремонт и реконструкцию судоходных гидросо-оружений, нормативное содержание внутренних водных путей, строительство порядка 120 единиц технического флота, включая земснаряды и экологические суда, но самая главная его часть - строительство новых низконапорных гидроузлов.

В рамках КПМИ для устранения инфраструктурных ограничений на Единой глубоководной системе европейской части страны реализуются два крупнейших для водного транспорта проекта - уже начавшееся строительство Багаевского гидроузла на Нижнем Дону и близкое к старту строительство Нижегородского гидроузла на Средней Волге. Пропускная способность ВВП за счет строительства Багаевского гидроузла должна увеличиться на 19 млн тонн в год, Нижегородского - на 36,6 млн тонн в год.

Выраженная маловодная ситуация этого года, когда на Волге, чтобы пройти Городецкие шлюзы, в июне в пиковые периоды в ожидании шлюзования

накапливалось до 70 судов ежедневно, лишний раз акцентировала необходимость скорейшего строительства Нижегородского гидроузла.

Как это бывает с масштабными документами, интегрированными в реальные экономические процессы, уже сейчас возникла необходимость некоторой корректировки КПМИ. Так, в 2019 году **Минтранс** России в части морской портовой инфраструктуры предлагает включить в КМПИ СПГ-терминал на полуострове Камчатка, проект по реконструкции угольного терминала АО "Дальтрансуголь" в морском порту Ванино. Возможно, что к перечисленным добавятся еще некоторые проекты.

В федеральный проект "Внутренние водные пути" в настоящее время также вносятся изменения, связанные с переносом сроков завершения строительства Багаевского гидроузла на реке Дон, Нижегородского низконапорного гидроузла, реконструкции гидроузлов Белоомут и Рыбинск.

При этом все запланированные в КПМИ показатели до 2024 года будут выполнены.

Конечно, включенные в Комплексный план проекты учитываются при развитии иных видов транспорта, что позволяет обеспечивать комплексное развитие транспортной системы России в целом.

- Статистика каждый месяц свидетельствует о росте грузооборота в морских портах РФ. Насколько устойчива, на ваш взгляд, эта тенденция? Что позволяет демонстрировать отрасли позитивную динамику?

- Грузооборот морских портов России, скорее всего, единственный макроэкономический показатель, который пребывает в "зеленой зоне" аж с 1994 года. В прошлом году перевалка в наших портах выросла более чем на 3,8% и составила 816,5 млн тонн, что более чем вдвое превышает объем перевалки грузов всеми морскими портами СССР в 1990 году, а за первые пять месяцев этого года рост составил 2,3%.

На мой взгляд, эту во многом уникальную тенденцию можно объяснить совпадением интересов и объединением усилий и ресурсов государства и бизнеса по развитию этого сегмента экономики и транспортной системы, который обеспечивает львиную долю отечественного экспорта.

Нам предстоит закрепить эту тенденцию, в рамках которой мощности морских портов РФ на протяжении четверти века развивались опережающими темпами и превысили по итогам 2017 года уровень в 1 млрд тонн. В этой связи федеральный проект "Морские порты" ставит перед нами серьезную задачу: к 2024 году обеспечить увеличение совокупной мощности отечественных морских портов более чем на 330 млн тонн.

На примере опыта устойчивого поступательного развития морских портов мы видим, что сделать водный транспорт успешным и динамичным возможно. Для того чтобы реализовать конкурентные преимущества отрасли в целом, необходимо идти по тому же пути - обеспечивать совместно с бизнесом и экспертным сообществом выработку и воплощение эффективных решений, четко работающих нормативных правовых актов.

Подчеркну: реализация включенного в КПМИ федерального проекта "Морские порты" идет преимущественно за счет частных инвесторов. Здесь мы активно задействуем возможности государственно-частного партнерства.

В части создания объектов инфраструктуры, которые по закону могут находиться только в федеральной собственности, таких как акватории и подходные каналы, мы используем так называемую инвестиционно-подрядную модель **Росморпорт**а, когда средства, вложенные инвестором в сооружение федеральных объектов, затем возмещаются ему за счет "добавленной стоимости" - дополнительного потока портовых сборов, обусловленного вводом нового комплекса в эксплуатацию.

Еще один инструмент, который мы используем, - механизм концессии. Стартовый и показательный пример его применения - проект по развитию порта "Лавна", реализующийся в рамках развития Мурманского транспортного узла. Этот современный высокотехнологичный глубоководный порт в Мурманске позволит переваливать 18 млн тонн угля в год. Лавна - прецедентный проект, по такому же пути мы намерены осуществлять и ряд других готовящихся в настоящее время проектов по развитию морских портов. Поэтому мы с оптимизмом оцениваем перспективы развития концессионной инициативы.

- Во исполнение поручения Президента России об инвестициях в портовую инфраструктуру и в связи с ограниченным бюджетным финансированием **Минтрансом** России предложен новый портовый сбор - инвестиционный. Когда он будет введен? На что будут расходоваться средства?

- Как вы знаете, Правительство РФ утвердило правила взимания в морских портах инвестиционного портового сбора с судов заграничного плавания. Сбор будет взиматься с грузовых судов (в отдельных случаях и с паромов, пассажирских и рыбопромысловых судов), заходящих в порт для осуществления грузовых (или пассажирских) операций. Размер сбора будет определяться нормативным актом ФАС России по представлению **Минтранса** России.

Экономические предпосылки для взимания этого сбора связаны с повышением конкуренто способности российских морских портов, реализацией Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. и созданием для этой цели устойчивого источника финансирования.

Важно отметить, что портовые сборы, взимавшееся до 2008 года с судов загранплавания, были установлены в долларах США, с января 2008 года приказом ФСТ России ставки портовых сборов были зафиксированы в рублях как для российских, так и для иностранных судовладельцев. В настоящее время вследствие девальвации отечественной валюты иностранные судовладельцы получили более чем двукратную выгоду при оплате портовых сборов.

Мы сейчас по этой теме ведем диалог с ФАС, подготовили документы по инвестпрограмме ФГУП "**Росморпорт**" и, соответственно, перечень портов, где планируется ввести инвестиционный сбор, обсуждаем с антимонопольным ведомством ставки и нормативы.

Если успеем завершить все необходимые процедуры в текущем году, то во второй половине года сможем начать его фактическое взимание.

Объем средств, направления их использования также будут согласованы с ФАС России. Концепция подразумевает установление сбора, прежде всего, в востребованных портах со значительным текущим или потенциально высоким уровнем внешнеторгового грузооборота.

При этом мы уверены, что инвестсбор не ухудшит состояние российских судоходных компаний. Сбор будет взиматься с иностранных компаний либо с отечественных судовладельцев, ведущих внешнеторговую деятельность и имеющих валютную выручку.

По нашей оценке, стоимость судозахода, включая затраты на перевалку, увеличится не более чем на 2-4% в зависимости от порта. Все вырученные средства, которые составят мизерную часть общепортовых расходов судовладельцев, пойдут на повышение качества услуг, сервиса, дноуглубительные работы и сооружения, что будет повышать привлекательность наших портов и их грузооборот.

Подчеркну, что планируемые поступления от инвестбора в первую очередь будут использованы на осуществление проектов, включенных в КПМИ, для которых бюджетное финансирование не предусмотрено, а других источников - частной инвестиционной инициативы - нет или недостаточно.

- Арктика сегодня - один из приоритетов государственной политики. Какие стратегические задачи стоят перед отраслью в этом регионе?

- Как вы знаете, функции по управлению Северным морским путем в качестве инфраструктурного оператора перешли к Росатому. Это решение Правительства РФ,

безусловно, имеет свою логику, и **Минтранс** России совместно с другими ведомствами обеспечивает выполнение этого решения.

В законе прописано, что Рос-атом как единый оператор осуществляет хозяйственные функции на трассах СМП (в пределах акватории восточнее Новой Земли, до Берингова пролива), для которых характерны особые условия ледового плавания: там невозможно работать без атомных ледоколов.

При этом необходимо отметить, что в рамках своего совместного с Росатомом участия в реализации федерального проекта "Северный морской путь" **Минтранс** России по-прежнему отвечает за вопросы обеспечения безопасности мореплавания на СМП и в Арктическом бассейне в целом, а также за мероприятия, связанные с содержанием и развитием аварийно-спасательного флота, несением АСГ, все обеспечительные мероприятия по развитию сил и средств ликвидации аварийных разливов нефти, центров Системы управления движением судов, связи и навигации, в том числе системы ГЛОНАСС, а также отвечает за соответствующее нормативно-правовое регулирование.

Вместе с коллегами из Рос-атома мы занимаемся гидрографическим обеспечением с целью прокладки новых судоходных маршрутов, необходимых для проводки по СМП современных крупногабаритных судов.

Напомню, что с 1 января 2019 года действуют поправки в ст. 4 Кодекса торгового мореплавания, которые подразумевают перевозки по СМП энергетических грузов - угля, СПГ, нефти, газового конденсата - исключительно судами под российским флагом. Исключение составляют суда, законтрактованные до вступления в силу этого закона, а также суда, работающие в рамках международных соглашений и отдельных решений Правительства РФ.

При этом требование российского флага вовсе не означает, что суда для работы на СМП обязательно должны быть построены в России. Например, для перевозок СПГ из порта Сабетта в рамках упомянутого проекта "Ямал СПГ" предусмотрено строительство 15 газовозов типа Yamalmax ледового класса Arc7, строительство которых ведется на верфях в Южной Корее.

Надо отметить, что поставленные Президентом России задачи по обеспечению роста грузопотока по Севморпути к 2024 году до 80 млн тонн при безусловном обеспечении безопасности судоходства обеспечивают и своеобразный мобилизующий эффект. Участникам процесса просто некогда особенно раскачиваться. Мы все понимаем, что этот "воз" можно сдвинуть и доставить к нужной цели только дружными, хорошо скоординированными усилиями.

- В последнее время государство, можно сказать, повернулось лицом к речникам. Но проблем у них по-прежнему много. Снижение тарифов на перевозки грузов по железной дороге в летний сезон больно бьет по карману речных перевозчиков. Как выживать в условиях такой не совсем корректной конкуренции? Нуждаются ли речники в системной государственной поддержке?

- Снижение за последние десятилетия основных показателей внутреннего водного транспорта было обусловлено целым рядом причин, среди которых - мировые экономические кризисы, переключение наливных грузов на трубопроводы и некоторых номенклатур грузов - на автомобильный и железнодорожный транспорт (при развитии их инфраструктуры вдоль направлений судоходных путей). Сыграли свою роль и потеря судоходными компаниями традиционных экономических связей, меняющаяся структура грузопотоков.

С учетом необходимости создания эффективной транспортной системы с участием внутреннего водного транспорта, который является безальтернативным видом сообщения в отдельных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, была разработана Стратегия развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года. В ней определены основные направления развития водных путей, сформированы

задачи, решение которых должно вывести отрасль на более высокий уровень конкурентоспособности и сбалансировать перевозки в рамках российской транспортной системы.

Проблемы, связанные со снижением конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, и возможности его развития обсуждались на многих дискуссионных площадках и на правительственном уровне. Поднять весь комплекс накопленных за долгие годы проблем удалось на уже упоминавшемся заседании президиума Госсовета под председательством Президента РФ Владимира Путина. Тогда были поставлены вопросы, которые определили дальнейшее развитие внутреннего водного транспорта. Речь шла об инструментах достижения баланса между различными видами транспорта и основных направлениях государственной поддержки. Самое главное, на развитие внутренних водных путей стали смотреть в разрезе потребностей субъектов РФ. С тех пор удалось принять решения по первоочередным вопросам, благодаря которым позиции речников укрепились, но этого пока еще недостаточно для предоления накопленного отставания.

Приоритет, в частности, - это устранение ограничений плавания и увеличение пропускной способности Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части России, строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов, сдача которых позволит сократить транспортные ограничения на ЕГС на участках общей протяженностью 3,3 тыс. км.

Наряду с этим продолжится выполнение комплексной реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, качественное улучшение параметров путей за счет повышения категории последних, увеличение недостаточных сейчас габаритов водных дорог, а также строительство более 100 судов технического флота.

- Каково ваше видение перспектив развития круизного судоходства?

- Этот вопрос теснейшим образом связан с предыдущим, ведь значимые преимущества внутреннего водного транспорта могут быть реализованы только, когда речные дороги будут приведены в надлежащее состояние и обеспечат удобный доступ к уникальным, наверное, лучшим в мире круизным и туристическим водным маршрутам нашей страны.

Существует четкая формула - улучшение параметров водных путей становится стимулом и для судостроения, и для развития туризма.

Впервые в истории российского судостроения реализуются два уникальных для России проекта. Уже близится к завершению строительство двух круизных судов проекта PV300 - четырехпалубных теплоходов смешанного "река-море" плавания (теплоход "Петр Великий" заложен в августе 2016 года на заводе "Лотос" в Астраханской области; теплоход "Князь Владимир" заложен в марте 2017 года на заводе "Красное Сормово" в Нижнем Новгороде).

Они будут работать на водных путях Европейской части России (Волга, Нева, Дон, Ладожское и Онежское озера, Волго-Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской канал) с возможностью выхода в Черное, Азовское и Каспийское моря. Возможна круглогодичная навигация.

"Петр Великий" строится по заказу Московского речного пароходства. Первоначально планировалось, что судно будет сдано в эксплуатацию в 2019 году, но затем срок был перенесен на 2020 год.

"Князь Владимир" строится по заказу компании "Водоходъ" и должен быть сдан в эксплуатацию в 2020 году.

Началось строительство новых пассажирских причалов в городах, где никогда не было круизного туризма.

Зависимость прямая: мы обеспечили водную дорогу к Старой Ладоге (дноуглубление - 110,1 тыс. м3; 37 млн руб., федеральный бюджет) - судоходные компании построили причал - круизные теплоходы стали заходить в этот город.

С 2016 года уже построены пять новых причалов. Круизные суда получили возможность заходить в Новую Ладогу, крепость Орешек, Свирьстрой. В навигацию 2019 года на реке Неве в Ленинградской области будет открыт еще один причал. Он расположен в районе так называемого Невского пятачка - плацдарма на левом берегу Невы.

Проведенное дноуглубление и поддержание гарантированных габаритов водных путей обеспечило заход круизных судов в Свияжск и Болгар (дноуглубление в Свияжске в 2015 году - 703,2 тыс. м3 (93,3 млн руб., 84% - федеральный бюджет), в Болгаре в 2014 году - 1304,4 тыс. м3 (145,4 млн руб., 68,7% - федеральный бюджет). Сейчас в эти города ежегодно заходят более 240 пассажирских судов, большинство из которых круизные. В этом году эта работа будет продолжена как за счет средств федерального бюджета, так и по соглашению с Татарстаном. (Для обеспечения необходимых глубин в 2019 году предусмотрено дноуглубление на подходах к Свияжску и Болгару в объеме 423,1 тыс. м3 в рамках госзадания (50%) и по соглашению с Республикой Татарстан (50%).)

Развитие круизного туризма - это огромный дополнительный стимул для развития регионов, это и рабочие места, и существенные доходы. В среднем российский турист оставляет "на берегу" 1000 руб., иностранный - 100 долл.

За последние два года - в 2017-2018 годах - введены в эксплуатацию пять новых пассажирских причалов, в этом году будут введены еще несколько причалов на пользующихся спросом круизных операторов направлениях.

Большие надежды возлагаем и на развитие туристических маршрутов на Каспии, который таит в себе огромный круизный потенциал мирового значения.

- Что бы вы в канун праздника моряков и речников хотели пожелать работникам отрасли?

- Не секрет, что нашу огромную страну позволили сделать единой многочисленные и самые древние транспортные артерии - реки и озера, а статус мировой державы Россия обеспечила за собой с момента выхода к морям и начала строительства собственного флота.

И в ХXI веке морской и речной транспорт - важная составляющая отечественной экономики, которой государство уделяет особое внимание с целью обеспечения сбалансированного развития отечественного транспортного комплекса.

На наших глазах происходит превращение транспортной отрасли из стратегического, но все же сервисного сегмента, обслуживающего задачи промышленности, сельского и коммунального хозяйства, в генератор экономического роста и технологического обновления страны, на долю которого, если иметь в виду уже упоминавшийся КПМИ, приходится половина совокупной стоимости национальных проектов.

Уверен, что морским и речным перевозкам предстоит стать одним из динамичных факторов интеграции единого экономического пространства, освоения арктических просторов, расширения хозяйственных связей между регионами, создания крупных предпосылок для успешной конкуренции российских товаров и услуг на мировых рынках.

Не сомневаюсь в том, что опыт и профессионализм, накопленные поколениями российских моряков и речников, позволят добиться необходимого результата.

Желаю всем работникам и ветеранам отрасли крепкого здоровья, продолжения дружной и плодотворной работы на благо России и ее флота, счастья и благополучия и, конечно, семь футов под килем, гарантированных глубин и безаварийного плавания!

<http://transportrussia.ru/item/5026-rabotat-na-blago-rossii.html>

### МОРСКИЕ НОВОСТИ (MORVESTI.RU); 04.07.2019; МИНТРАНС РОССИИ ОПРЕДЕЛИЛ СОСТАВ ОРГКОМИТЕТА ВЫСТАВКИ "НЕВА 2019"

3 июля **Министр Транспорта** Российской Федерации Евгений **Дитрих** подписал Распоряжение об образовании организационного комитета международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа "НЕВА 2019", которая состоится 17-20 сентября в Санкт-Петербурге.

В оргкомитет, который возглавили Евгений **Дитрих** и временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, вошли более 30 представителей профильных министерств и ведомств, правительства Санкт-Петербурга, крупнейших компания и ассоциаций, в том числе, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев, заместитель **Министра транспорта** Российской Федерации - руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий **Цветков**, президент акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" Алексей Рахманов.

Напомним, что юбилейная 15-ая Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа "НЕВА 2019" пройдет 17-20 сентября в КВЦ "ЭкспоФорум".

"НЕВА" - крупнейшая гражданская морская выставка в Восточной Европе и странах ЕАЭС, входящая в пятерку крупнейших мировых выставок этой отрасли. В предыдущей выставке, прошедшей в 2017 году, приняли участие более 600 компаний из 36 стран. Экспозицию и деловую программу посетили 20 тысяч специалистов.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79450>

### LENTA.RU; 04.07.2019; РОССИЙСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ СТАЛИ РАБОТАТЬ ИНТЕНСИВНЕЕ

Интенсивность работы российских атомных ледоколов в Арктике увеличилась почти вдвое за последние девять лет. Об этом сообщил генеральный директор "Атомфлота" Мустафа Кашка, передает ТАСС.

"В 2010 году среднее время работы ледокола было 156 суток, сейчас вышли на тренд порядка 270 суток", - пояснил он, добавив, что также активно идет конструирование новых атомных универсальных ледоколов проекта 22220.

Кашка уточнил, что в текущем году запланировано подписание контрактов на строительство еще нескольких ледоколов, в том числе "Лидер".

В акватории Северного морского пути (СМП) в настоящее время действуют восемь линейных ледоколов: атомные "50 лет Победы", "Ямал", "Таймыр", "Вайгач" и дизель-электрические "Адмирал Макаров", "Красин", "Капитан Хлебников" и "Капитан Драницын".

Работы ведутся в рамках программы "Северный морской путь" нацпроекта "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры", на реализацию которого выделены 6348,1 миллиарда рублей. Согласно плану, до 2024 года предполагается нарастить объем грузоперевозок по СМП в восемь раз - до 80 миллионов тонн в год. В частности, для этого будут построены четыре ледокола, которые помогут проводить караваны судов, и создана инфраструктура в арктических портах. <https://lenta.ru/news/2019/07/04/ledokol/>

### ИА REGNUM; 04.07.2019; В АЛТАЙСКОМ КРАЕ НА ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 45 ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ

Власти Алтайского края обнародовали сегодня, 4 июля, промежуточные итоги выполнения масштабных дорожных работ, которые ведутся в рамках национального проекта"Безопасные и качественные автомобильные дороги". Согласно официальной информации, к этому времени удалось завершить работы на 45 дорожных объектах.

"В основном это автодороги с щебеночным покрытием, но есть и более капиталоемкие объекты. Так, подрядная организация - Северо-Восточное дорожно-строительное управление - завершила ремонт участка трассы "Белоярск - Заринск". Дорога ведет в Заринск, где функционирует одно из крупных предприятий региона - завод "Алтай-

Кокс", а также планируется открытие предприятия "Русская кожа" ", - поясняет **министерство транспорта** региона.

Как уже сообщало ИА REGNUM, в конце июня 2019 года губернатор Алтайского края Виктор Томенко заявил, что в рамках федерального нацпроекта по развитию безопасных и качественных дорог в регионе принят аналогичный региональный проект, согласно которому планируется достичь нулевой смертности от ДТП в регионе уже к 2030 году.

До конца 2019 года по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги " в регионе планируют обновить более 200 объектов в каждом районе. Общая сумма средств, направленных из бюджетов всех уровней, составила порядка шести миллиардов рублей.

История вопроса

**Минтранс** России утвердил паспорт нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги" 24 декабря 2018 года. Срок реализации нацпроекта ограничен 2024 годом. В состав нацпроекта входят четыре федеральных проекта: "Дорожная сеть", "Безопасность дорожного движения", "Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства" и "Автомобильные дороги Минобороны России".

<https://regnum.ru/news/2659786.html>

### ТАСС; 04.07.2019; РЕМОНТ ДОРОГ В СОЧИ ЗАВЕРШИТСЯ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО СРОКА

К началу сентября власти города планируют отремонтировать 85 км дорог по нацпроекту, изначально работы должны были продолжаться до середины октября

Власти Сочи намерены завершить ремонт 85 км дорог по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" к началу сентября, сообщил журналистам глава города Анатолий Пахомов на открытии форума "Инновации в дорожном строительстве". Таким образом, работы завершатся на месяц раньше запланированного срока.

"В этом году мы отремонтируем 85 км дорог. Если работа будет идти теми же темпами, то мы раньше срока, буквально через два месяца, завершим реализацию проекта в этом году. Задача до 2025 года привести 85% городских, региональных и федеральных дорог до норматива. Эта программа дает нам возможность не только полотно ремонтировать, но и сделать тротуар, освещение", - сказал глава города.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе мэрии, изначально ремонтные работы планировалось проводить до середины октября.

Пахомов отметил, что в соответствии с нацпроектом в текущем году в Сочи запланирован ремонт 63 объектов. "В перечень дорог вошли те, по которым были обращения местных жителей, письма администраций сельских округов, решения судов и предписания ГИБДД УВД по городу Сочи. На сегодняшний день завершены работы на 15 объектах, выполняется ремонт еще на 18. В целом в период с 2020 по 2024 год запланированы работы по ремонту и реконструкции 181 км автомобильных дорог", - сказал мэр.

Нацпроект "Безопасные и качественные автодороги" охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. Финансирование нацпроекта со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

V Международный форум "Инновации в дорожном строительстве" проходит с 3 по 5 июля в Сочи. Эксперты, руководители лидирующих дорожно-строительных компаний, представители академического сообщества и органов власти собрались для обсуждения векторов развития дорожной отрасли. Программа форума включает все важнейшие аспекты развития дорожно-транспортного сектора.

<https://tass.ru/ekonomika/6630585>

### ТАСС; 04.07.2019; НЕ ЗНАВШИЙ РЕМОНТА 58 ЛЕТ МОСТ ВОЛЖСКОЙ ГЭС ОБНОВЯТ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗА ТРИ ГОДА

Дорожный комплекс Волжской ГЭС протяженностью 1,5 км состоит из трех мостов: над водосливной плотиной, над самой ГЭС, а также над монтажной площадкой

Масштабный капитальный ремонт автодорожного мостового комплекса Волжской ГЭС вблизи Волгограда, который не выполнялся со дня постройки гидроузла в 1961 году, будет сделан в течение ближайших трех лет за 600 млн рублей. Об этом в четверг ТАСС сообщили в комитете транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области.

"Сейчас на автодорожном мосту, который проходит по плотине Волжской ГЭС, дорожные работы в разгаре - это лишь первый этап большого капремонта, которое сооружение не знало с 1961 года, здесь выполнялся только текущий ремонт. Комплекс работ рассчитан на три года, их общая стоимость составит 600 млн рублей. Работы ведутся в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - сказал представитель комитета.

Он уточнил, что дорожный комплекс Волжской ГЭС протяженностью 1,5 км состоит из трех мостов: над водосливной плотиной, над самой ГЭС, а также над монтажной площадкой. "До конца этого года дорожное полотно и инженерные конструкции запланировано капитально отремонтировать на участках протяженностью 340 метров, на эти цели выделено 125 млн рублей из запланированных на три года 600 млн", - отметил представитель ведомства.

По данным областного комитета транспорта и дорожного хозяйства, в настоящее время дорожники приступили к укладке нового асфальтобетона, также они проводят торкретирование несущей плиты снизу - то есть под высоким давлением послойно напыляют строительные составы для защиты сооружения от влаги и разрушения.

Нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" охватит 104 города, формирующих агломерации, 83 субъекта РФ. К 2024 году доля дорог регионального значения в нормативном состоянии должна вырасти (по сравнению с 2017 годом) с 43,1% до 50,9%, вдвое планируется увеличить (до 85%) протяженность дорог городских агломераций в нормативном состоянии. Финансирование нацпроекта со стороны регионов РФ за шесть лет составит более 4 трлн рублей, федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/651733>

### ТАСС; АЛЕКСАНДР ДЕМЬЯНЧУК; 04.07.2019; МИНЭК ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ И ЗАКАЗЧИКОВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА

В Минэкономразвития предлагают увеличить размер гранта с нынешних 15% до 50% - в зависимости от сроков лизинга и его ставки

Министерство экономического развития ищет возможности для увеличения утилизационного гранта на российские грузовые и пассажирские суда, чтобы нарастить конкурентоспособность верфей и объем заказов на них; Минпромторг высказывается против, опасаясь того, что судовладельцы начнут утилизировать жизнеспособные суда. Об этом пишет газета "Коммерсант".

Судоходные компании согласны с Минэкономики - так, совладелец и гендиректор «Водохода» Ришат Багаутдинов сообщил, что его компания провела расчеты для министерства и предложил довести утилизационный грант до 30%-50%. Инструмент утилизационного гранта работает с 2017 года -согласно ему, судоходная компания, сдавшая старое судно в утиль (а не бросившая его у берега, как это часто случалось прежде), и оформившая заказ на новое судно на российских верфях, получает компенсацию - 15% от стоимости нового пассажирского судна и 10% от стоимости любого другого нового судна. Субсидию можно получить и в рамках лизинга. На рыболовецкие суда и суда технического флота выделяется до 70 млн рублей. Планируемый объем финансирования по программе в 2019 году - почти 290 млн рублей, в 2020 и 2021 годах - по 500 млн рублей.

"В Минэкономики “Ъ” сообщили, что уровень текущих судостроительных программ круизных операторов не позволяет организовать серийное производство и снизить стоимость новых судов <...> Но в Минпромторге “Ъ” сообщили, что не поддерживают увеличение утильгранта для круизных судов <...> В Минпромторге считают, что применение льготного лизинга при строительстве круизных судов позволяет туроператорам показывать доходность на 15-летнем горизонте. Увеличение гранта приведет к искусственному росту числа судов, подлежащих утилизации", - сообщает газета.

В Минэкономразвития предлагают увеличить размер гранта с нынешних 15% до 50% - в зависимости от сроков лизинга и его ставки (часто судоходные компании комбинируют обе меры поддержки: льготный лизинг и получение утилизационного сбора). Одним из вариантов может быть сокращение ставки лизинга до 1% на срок до 25 лет и увеличение размера гранта до 30%. Эксперты полагают, что в условиях неконкурентоспособных предложений российских верфей объем средств на утильгрант должен быть увеличен в десять раз, до 5 млрд рублей.

Сегодня на верфях Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) строятся четыре круизных лайнера, все они идут по программе льготного лизинга. По подсчетам собеседников "Коммерсанта", при 15%-ном действующем утилизационном гранте и льготном лизинге по ставке 2,5% сроки окупаемости таких судов составят более 25 лет.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что российские верфи в силу отсутствия опыта и серийности строительства круизных судов и зависимости от импортных комплектующих предлагают неконкурентоспособные по сравнению с зарубежными судостроителями сроки и стоимость.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/647889>

### ТАСС; 04.07.2019; РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО РАЗВИТИЮ ЭКСПОРТА СОЗДАДУТ НА СТАВРОПОЛЬЕ

Министр экономического развития края Сергей Крынин заявил, что в рамках наращивания объемов экспорта в регионе планируют развивать туристическую отрасль и текстильную промышленность

Рабочую группу по развитию экспорта необходимо создать на Ставрополье, сообщил в четверг ТАСС министр экономического развития края Сергей Крынин.

"Мы считаем, что для конструктивного диалога нужно создать рабочую группу по развитию экспорта. Мы будем включать в эту группу те территории, которые имеют большие успехи, и те, у которых есть какие-то проблемы с экспортерами, для того, чтобы совместно проговорить проблемы в более узком кругу и действительно найти для них решение", - сказал министр.

Он уточнил, что в рабочую группу войдут представители министерства экономического развития края, муниципальных образований, краевых фондов поддержки бизнеса, Российского экспортного центра и деловых кругов края.

"Задача этой группы - выполнение указов президента, наращивание экспорта. Потому что мы сегодня, общаясь с бизнесом, видим проблемы. Мы хотим их больше слышать от бизнеса, от муниципальных образований, где-то указывать им путь работы. Работать именно с предприятиями на их экспортоориентированность", - добавил министр.

По его словам, в настоящее время основная доля экспорта, которая имеется в крае, приходится на сельское хозяйство, химическая промышленность. "Мы планируем развивать туристическую отрасль и текстильную промышленность, которая очень сильно развивается и будет приносить большой вклад в развитие экономики всего региона", - отметил Крынин.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/649537>

### ГУДОК; 05.07.2019; ДИПЛОМЫ ИНОСТРАНЦАМ

В Российском университете транспорта 2 июля состоялась встреча иностранных студентов-выпускников с руководством вуза. Ребят поздравили с днем окончания учебы, вручили дипломы и памятные подарки. В этом году стены университета покинули дипломированными бакалаврами, специалистами и магистрами 75 иностранцев из Вьетнама, Гвинеи, Китая, Монголии и Мьянмы (среди них 15 - с красными дипломами). Несколько лет студенты упорно шли к этому событию. Сначала отучились на подготовительном факультете центра изучения русского языка, затем определились со своей будущей специальностью и продолжили обучение в РУТ.

- Университет - это семья, которой уже более 120-ти лет. Мы хотим сказать вам спасибо за то, что выбрали МИИТ, - отметил проректор вуза Владимир Тимонин. - Вы приехали в Россию, в другую культурную среду, прошли эту школу, вас ждет большое будущее.

Начальник центра изучения русского языка Наталья Папорова в свою очередь напутствовала выпускников, сказав, что русский - это теперь их второй родной язык, навсегда связавший их с Россией.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1469393>

### РБК (RBC.RU); ИННА СИДОРКОВА; 04.07.2019; "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" РЕШИЛИ ЗАПУСТИТЬ СЕРВИС АВИАТАКСИ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ

Холдинг намерен запустить в Москве и Подмосковье вертолетное такси с ориентировочным тарифом 12 тыс. руб. в час с человека. Инициатива может стимулировать стагнирующий внутренний авиарынок

"Вертолеты России" претендуют на шашечки

Холдинг "Вертолеты России", входящий в госкорпорацию "Ростех", объявил о намерении запустить вертолетное такси в Москве и Подмосковье после 2025 года. Об этом РБК рассказали в пресс-службе холдинга.

Компания ориентируется на перевозки трех видов: между разными районами Москвы (один-два пассажира, полет будет занимать в среднем 15 минут) - вертолет должен подаваться по запросу; из города в аэропорты (по расписанию, салон будет иметь конфигурацию с максимальной вместимостью пять пассажиров); из города в область (на расстояние от 100 км).

Согласно оценкам "Вертолетов России", в Москве потенциальные потребители готовы платить за 15-минутный перелет около 3 тыс. руб. с человека. "Компания намерена ориентироваться на эту цену", - пояснил представитель "Вертолетов России".

Потенциальной платформой для аэротакси в холдинге называют разрабатываемый легкий однодвигательный вертолет VRT500, рассказали там. Взлетная масса VRT500 составит 1650 кг, он сможет брать до пяти пассажиров. Сертификация машины запланирована на 2022 год. В холдинге не исключили, что в дальнейшем услуга аэротакси будет оказываться с использованием беспилотных летательных аппаратов.

Журнал "Арсенал Отечества" называет конкурентом VRT 500 вертолет Robinson R66, стоимость которого начинается от $1300 тыс. в минимальной комплектации, а с автопилотом - $1600 тыс.

Реализация этой инициативы может стимулировать спрос на гражданскую вертолетную технику на внутреннем российском рынке, объем которого не очень велик, так как сейчас формируется в основном за счет закупок госструктур и Минобороны, сказал РБК главный редактор журнала "Экспорт вооружений" Андрей Фролов.

В апреле Росстат сообщил, что производство самолетов и вертолетов в России в первом квартале текущего года упало на 42% год к году. Источник РБК в авиаотрасли добавил, что падение спроса фиксируется как на военную, так и гражданскую вертолетную технику. Основные причины помимо снижения гособоронзаказа - высокая себестоимость машин и, следовательно, их конечная цена. Сейчас парк гражданских вертолетов в России насчитывает примерно 1800 машин, из них в эксплуатации 25 лет и больше - 60-70%.

Как рассказали РБК в "Вертолетах России", для реализации идеи вертолетного такси холдинг запустил конкурс технологических проектов для развития воздушного транспорта и его интеграции в городскую среду. Получившее название Sky.Tech мероприятие будет разделено на два параллельных этапа - Sky.Tech PRO и Sky.Tech Hack.

Sky.Tech PRO включает в себя 12 проектных направлений: "Умная инфраструктура", "Новые виды летательных аппаратов", "Производственные технологии и материалы", "Кибербезопасность", "Интернет вещей", VR/AR, Big Data/ИИ (искусственный интеллект), "Умная мобильность/логистика", "Телекоммуникации", "Энергосбережение и преобразование энергии", "Робототехника" и "Космические технологии". В развитие этих проектов "Вертолеты России" планируют инвестировать в ближайшие годы более 1 млрд руб., рассказали в пресс-службе.

Sky.Tech Hack - это хакатон для инженеров, ИТ-разработчиков и бизнес-специалистов. В качестве призового фонда "Вертолеты России" выделили 0,5 млн руб.: 1-е место - 250 тыс. руб., 2-е - 150 тыс. руб., 3-е - 100 тыс. руб.

Организатором выступила "дочка" группы "Ташир" - компания Deworkacy ( организовывала подобный конкурс для Airbus).

Участие в конкурсе может быть интересно как самостоятельным проектным командам на любой стадии развития, так и спин-оффам крупных корпораций или научных организаций, ведущих релевантные разработки, отметил руководитель направления "Виртуальная и дополненная реальность, технологии геймификации" ИТ-кластера "Сколково" Алексей Каленчук. Он также пояснил, что системы виртуальной реальности применяются для процедурных тренажеров в авиации, для развлечения пассажира во время полета, для борьбы с фобиями и в маркетинге. Технологии дополненной реальности оказываются полезными при техническом обслуживании и ремонте сложной техники, для систем индикации навигационной и сервисной информации пилотам. Искусственный интеллект и большие данные позволяют строить модели предсказания поломок, что помогает оптимизировать техническое обслуживание.

Оператор проекта не определен

Выбор партнера среди агрегаторов такси конкурс не предусматривает. Ранее "Коммерсантъ" писал, что "Вертолеты России" и "Яндекс.Такси" рассматривают возможность интегрировать вертолетные перевозки в приложение агрегатора. "Мы уже сейчас прорабатываем с "Вертолетами России" проект организации мультимодальных перевозок", - сообщил РБК представитель "Яндекс.Такси". Речь идет о возможности заказать через приложение "Яндекса" поездку, в которой часть пути будет проделана на вертолете.

Холдинг заинтересован в том, чтобы российская вертолетная техника имела максимальный охват рынка, и готов вести переговоры о поставках со всеми потенциальными эксплуатантами, однако сейчас у "Вертолетов России" нет конкретных договоренностей ни с одним из операторов такси.

Что может помешать появлению массового авиатакси

Приказом **Минтранса** от 9 марта 2016 года над Москвой установлена запретная зона, в пределах которой полеты воздушных судов, в том числе беспилотных, запрещены. В исключительных случаях пользователями воздушного пространства может быть получено специальное разрешение для полета над столицей. В 2018 году было выдано 22 разрешения на полеты над территорией Москвы, в 38 случаях было отказано, говорится на сайте мэра Москвы.

Для внедрения вертолетного такси в систему городского транспорта потребуется менять законодательство, отметил исполнительный директор агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Но даже если не придется запрашивать разрешение властей на каждый

вылет, полеты над крупными городами сейчас возможны только для двухдвигательных вертолетов, а "Вертолеты России" говорят про однодвигательную модель, отмечает эксперт. "В случае отказа единственного двигателя при полете над жилыми массивами в условиях плотной застройки возможности выбора площадки для вынужденной посадки ограничены, а риски причинения большого ущерба на земле очень высоки", - пояснил Пантелеев. Перевозка одного-двух пассажиров на машине с парой газотурбинных двигателей - дорогое удовольствие, существенно ограничивающее круг возможных потребителей услуги, добавил эксперт.

Впрочем, "Вертолеты России" ранее сообщали, что VRT500 будет оснащен системой резервного электропривода несущих винтов.

"Чтобы проект был финансово оправданным и имел достаточный спрос, авиатакси должно работать либо на существующих относительно дешевых однодвигательных машинах, выполняя полеты практически над всем городом, либо ставку надо делать на перспективные беспилотники с гибридной или полностью электрической силовой установкой, которые появятся лет через десять", - рассуждает эксперт.

Какие конкуренты у проекта "Вертолетов России"

Услуги аэротакси в столичном регионе предлагают несколько компаний, но только по маршрутам за пределами МКАД.

У "Вертолетных технологий" стоимость летного часа составляет от 65 тыс. до 220 тыс. руб в зависимости от количества пассажиров (от пяти до восьми), скорости и дальности полета и модели вертолета. При длительной аренде вертолета цена снижается. В парке компании - вертолеты Eurocopter, Augusta и Bell.

У Heliport Moscow час на модели Robinson R66 стоит 46 тыс. руб. (610 км, четыре человека). У Heli Express стоимость фиксированного 60-минутного маршрута - 40 тыс. руб.

Ориентировочный тариф "Вертолетов России" - 12 тыс. руб. за час с пассажира - будет для оператора оправданным в случае, если есть четкое понимание, что машина сможет летать почти постоянно. "Если удастся интегрировать вертолетный сегмент в весьма популярный сервис "Яндекс.Такси", то вполне возможно, что за счет их ИТ-платформы и их клиентов оператор вертолетного такси сделает большой рывок. Представьте, что лично вам такси по пробкам может стоить 1-2 тыс. руб. и по времени поездка затянется на пару часов. А здесь 15 мин., но за 3 тыс. Когда время дороже денег, логично сделать выбор в пользу вертолетного такси", - пояснил Пантелеев.

Как летают за границей

Примером удачной интеграции авиационной техники в городское пространство "Вертолеты России" называют сопоставимый по населению с Московским регионом бразильский Сан-Паулу, где городской парк вертолетов насчитывает 700 машин, а количество вертолетных площадок превысило 400.

Крупные авиапроизводители ориентируются на развитие рынка авиатакси. В январе корпорация Boeing впервые испытала прототип автономного пассажирского воздушного судна, предназначенного для передвижения по городу. Самоуправляемый Boeing NeXt сможет возить пассажиров на расстояние до 50 миль (около 80,5 км). Длина устройства составляет около 9 м, ширина - 8,5 м. Электродвигатель и система крыльев позволят устройству летать вертикально и горизонтально.

В марте Airbus представила прототип многоместного самоуправляемого электрического аппарата вертикального взлета и посадки CityAirbus. Ожидается, что он будет использоваться в качестве воздушного городского транспорта. Аэротакси напоминает большой дрон. Оно оборудовано четырьмя сиденьями, работает на электроприводе и способно совершать рейсы в полностью автоматическом режиме.

По данным Morgan Stanley, к 2040 году объем рынка беспилотных летательных аппаратов, включая вертолеты, вырастет до $615 млрд, а по наиболее оптимистичному сценарию - до $2,9 трлн. Активное внедрение в городскую среду пассажирских беспилотных летательных систем ожидается уже между 2025 и 2030 годами. <https://www.rbc.ru/politics/04/07/2019/5d1dd3869a794749178cc241>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 04.07.2019; ВРЕМЯ ПЕРВОПРОХОДЦЕВ

Как идет цифровая трансформация на транспорте.

Правительство РФ взяло курс на цифровизацию экономики. Насколько готова к переменам транспортная отрасль? Есть ли примеры успешного внедрения новых технологий в практику компаний? Почему это получается не у всех и не всегда? На эти и другие вопросы отвечает Елена Киселева, партнер консалтинговой компании Strategy Partners (входит в топ-3 стратегических консультантов российского рынка по версии Forbes).

- Несмотря на то, что понятие "цифровизация" у всех на слуху, его значение довольно размыто. Что понимают профессионалы под этим термином?

- Под цифровизацией традиционно понимают "автоматизацию" и применение информационных технологий. На самом деле термин гораздо шире - это целый спектр новых технологий: Интернет вещей, виртуальная и дополненная реальность, "большие данные" и аналитика нового поколения, 3D-печать и аддитивное производство, цифровое проектирование и др. То есть это не просто программное обеспечение, а целые технологические направления, которые радикально меняют устройство отрасли, подрывают традиционные бизнес-модели, сложившиеся на рынке. Например, на сегодня капитализация Uber выше, чем у BMW. При этом концерн обладает огромными производственными мощностями, а у Uber нет ни одной машины - только цифровая платформа, к которой подключаются водители. Так вот, повсеместная "уберизация" - это и есть цифровая трансформация, переход от традиционной модели бизнеса такси к принципиально новой. Такие примеры есть во всех отраслях - розничной торговле, банковской сфере и т.д. У "цифры" два назначения: сделать услугу более удобной для пользователя и заработать больше денег за счет оптимизации производственных и поддерживающих процессов.

- Как на этом фоне выглядит транспортная отрасль?

- Необходимо разделить всю транспортную отрасль на три сегмента: строительство транспортной инфраструктуры; эксплуатация инфраструктуры; грузовые и пассажирские перевозки. Быстрее всего в цифру "направились" услуги по перевозкам. В частности, появились платформы, которые позволяют более эффективно планировать

путешествие или логистику товаров. Аэрофлот, например, уже давно большую часть билетов продает онлайн. Во многих аэропортах сегодня уже необязательно иметь распечатку билета, можно просто приложить смартфон с изображением QR-кода к считывателю.

Немного хуже обстоят дела в области эксплуатации транспортной инфраструктуры. Тео-

ретически здесь можно применять целый ряд технологий (например, удаленный мониторинг и предиктивная диагностика технического состояния объектов), но пока таких примеров очень мало.

Сегмент строительства транспортной инфраструктуры пока находится в начале своего цифрового пути. Конечно, в производстве объектов транспорта (например в авиастроении или автопроизводстве) цифровизация давно применяется. Там полностью автоматизированы все процессы, начиная от проектирования и информационного моделирования (которое позволяет сводить к нулю все коллизии) и заканчивая PLM-системами (Product Lifecycle Management - технология управления жизненным циклом изделий). Если же говорить непосредственно о сегменте строительства физической инфраструктуры (аэродромы, дороги, здания) - там еще, как говорится, конь не валялся.

- Почему такой перекос в сторону сервиса?

- В первую очередь это объясняется повышением конкуренции среди участников рынка. В сегменте перевозок быстрее всего развиваются технологии, связанные с продажами билетов, планированием перевозок. В строительстве такой срочной необходимости внедрять новые технологии, чтобы обогнать конкурентов, нет. Основной проблемой на сегодняшний день для этих компаний является снижение маржинальности. Это стимулирует собственников повышать производительность труда: заменить условных рабочих с лопатами на высокопроизводительную технику. Однако регуляторная среда остается инертной: нет никакой разницы, построен объект на цифровой модели или нет. К тому же Главгосэкспертиза все равно не принимает BIM-модель, а работает только с "плоским" форматом. Для сравнения: в Великобритании к 2025 году планируют создать "цифровые двойники" всех имеющихся инфраструктурных объектов.

В то же время сейчас заметно развивается инфраструктура "умного города", куда условно можно отнести транспорт. Например, система оплаты проезда и проездных билетов.

- Какие сегменты транспортной отрасли на сегодняшний день наиболее готовы к переменам?

- Раньше других сегментов транспорта цифровая трансформация совершилась в секторе воздушного транспорта. Авиаотрасль очень технологична, и цифра появилась там эволюционно. Уже сейчас воздушным судном в полете большую часть времени управляет автоматика, а не пилот. Можно сказать, это почти беспилотный транспорт. Сегодня это и диспетчеризация, и управление, и электронные билеты.

РЖД также делает большие шаги в направлении цифровой трансформации. В марте текущего года утверждена долгосрочная программа развития ОАО "Российские железные дороги" до 2025 года, где одной из целей обозначен переход на цифру. А для пассажиров создана новая цифровая платформа "Инновационная мобильность": с ее помощью можно заказать и осуществить поездку "от двери до двери" по единому электронному билету, получить доступ в Интернет во время поездки, заказать питание или ряд туристических услуг. В дальнейшем компания намерена внедрять цифровые технологии и в других направлениях своей деятельности. Речь идет о создании единой информационной системы для управления транспортной инфраструктурой: транзит грузов, пассажирские перевозки, автоматизация деятельности логистических комплексов и переход на электронный документооборот в оформлении грузов.

В сегменте автомобильного транспорта упор делается на развитие геоинформационных систем (системы сбора, хранения, анализа и графической визуализации пространственных данных и связанной с ними информации о необходимых объектах). А это - основа для работы беспилотного транспорта. Также власти активно внедряют элементы "умного города" для оптимизации пространства, в котором функционируют автомобили. Речь идет об организации дорожного движения, для чего применяются системы фото- и видеофиксации, информационные табло о состоянии дорожного движения. По этому пути идет Москва, а следом за ней - города-миллионники, например, Нижний Новгород. Цифра также сильно повлияла на логистический бизнес. Благодаря GPS оператор может отслеживать маршрут, местоположение и время в пути транспортного средства, объем израсходованного топлива и пр.

Сегмент судостроения, внутреннего водного транспорта и все, что связано с портовой инфраструктурой, на этом фоне выглядит пока не так внушительно.

- Можете привести позитивные примеры цифровой трансформации на транспорте?

- Один из самых показательных примеров - ведущий российский интермодальный контейнерный оператор ПАО "ТрансКонтейнер". Он запустил онлайн-сервис по заказу и сопровождению контейнерных перевозок. В результате доля продаж, оформляемых через онлайн-каналы, выросла с 25% до 70%. Переходом на цифру и удобным интерфейсом они смогли привлечь дополнительную аудиторию на онлайн-платформу, одновременно сократив необходимость постоянного общения заказчика с менеджером.

Другой пример: АО "Сибирская угольная энергетическая компания" (СУЭК) и АО "РЖД Логистика". Они заключили договор о сотрудничестве по совершенствованию технологии железнодорожных перевозок угля. Компании стали использовать различные оптимайзеры и электронные заявки на перевозки, благодаря чему срок оборота вагонов удалось снизить на 12% и сократить средний простой вагонов на 14%.

ФГУП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ" задалась целью повысить сохранность перево-

зимых грузов. Был разработан проект "Охранный поезд", который в том числе подразумевает мониторинг состояния грузов и подвижного состава в режиме реального времени с использованием ГЛОНАСС-технологий и оперативное реагирование на нештатные ситуации. В результате показатели по безопасности намного улучшились.

Приведу также пример из зарубежной практики: основной железнодорожный оператор в Германии Deutsche Bahn перешел на цифру, установив датчики и сенсоры на элементы своей инфраструктуры, а также используя технологии больших данных. В результате затраты сократились на 25% за счет минимизации простоев подвижного состава, повышения эффективности организации движения.

Последним надо упомянуть еще один косвенный пример, который хорошо иллюстрирует трансформацию традиционной бизнес-модели. Белорусская Группа компании "СТиМ" специализировалась на продаже техники для дорожной разметки. Проблема была в том, что дорожные организации заливали в установки краску низкого качества, из-за чего они часто ломались. А ремонт по гарантии должен был производить поставщик, снижая прибыльность своего бизнеса. Было решено изменить политику компании и продавать не технику, а сам сервис по нанесению разметки - создать собственное подразделение по нанесению разметки.

- А есть негативные примеры?

- Некоторые компании терпят неудачу на этапе внедрения цифровых решений. Потому что, к сожалению, неправильно выбирают технологию, ее поставщика или неэффективно планируют процессы. Цифровая трансформация - это не значит заменить, условно говоря, одну лампочку на другую. Необходимо адаптировать все производственные процессы, а также подготовить персонал. В моей практике были случаи, когда производство на заводе полностью автоматизировали, а потом

оборудование пылилось. Если рассмотреть историю Интернета вещей, то поначалу только 3% попыток его внедрения были успешными. Цифровая трансформация - это риски, неудобство для сотрудников, необходимость дополнительно отлаживать процедуры и схемы. Но надо понимать, что постепенно технологии отработаются на практике. Например, посмотрите на "умные" дороги или элементы "безопасного города" (системы фото- и видеофиксации). Технология распознавания лиц пару лет назад была новинкой, а сейчас уже данность, которую можно адаптировать под свои потребности.

Существует еще одна опасность при внедрении цифровых технологий - не довести выбранные решения до конца. Слабое понимание конечной точки - это распространенная ситуация. Руководство дает цифровой технологии "зеленый свет" только потому, что это модно, и не понимает, какого эффекта хочет достичь. Типичный пример - применение технологии информационного моделирования (BIM). Есть отдельные компании, которые уже по три раза начинали ее внедрять, но так ни разу и не закончили.

- В чем причина таких неудач?

- Основная причина неудач - низкие компетенции заказчика. Даже топ-менеджмент компании не всегда понимает масштаб изменений, и зачастую сводит всю цифровую трансформацию к ИТ-стратегии. Это не одно и то же. Если руководство не понимает, как этого можно требовать от рядовых сотрудников, которых необходимо научить пользоваться новыми инструментами. Вторая причина - финансовая. Стоимость цифровой трансформации может быть очень высокой, инвестиции могут растянуться во времени, а эффект будет виден не сразу. Третья причина - взаимодействие с поставщиками программных продуктов. Российских производителей не так много, а с зарубежными сегодня стало сложнее работать из-за последствий экономических антироссийских санкций.

- С какими производителями программных решений вы работаете?

- Как интегратор мы независимы в выборе поставщиков. У нас есть наработанная сеть партнеров, которая позволяет предложить заказчику полный спектр существующих решений. Мы помогаем сформулировать задачу, определить направления работы, сформировать команду и выбрать пул поставщиков ИТ-решений. Конечный выбор остается за заказчиком. Отмечу, что сейчас в России стоит задача перехода на отечественные технологии. Пока уровень их разработок ниже зарубежных. Возможно, это шанс для отечественного производителя, однако основной путь на рынок все равно лежит через создание совместных предприятий. Только так российская сторона может гарантировать, что даже в условиях санкций та или иная технология не останется без послепродажного сервиса и обновлений. Никому не хочется повторять опыт отечественного авиапроизводителя, когда выпуск конечного продукта задерживается из-за отсутствия импортируемых комплектующих.

- Сколько стоит цифровая трансформация?

- Все зависит от задачи, которую необходимо решить. Если стоит задача совершенствовать управление взаимоотношениями с клиентами, можно обойтись онлайн CRM-системой. Ей можно пользоваться по подписке как сервисом, не подкупая и не устанавливая саму программу. Это недорогое решение, которое позволяет значительно повысить качество взаимодействия с клиентами. Одновременно существуют многомиллиардные решения. Например, все, что связано с Интернетом вещей, в который может входить установка датчиков, сенсоров, а также интеграция специальных программ в единую цифровую платформу.

Зачастую все эти процессы сложные. Мы всегда предлагаем сначала отработать каждую цифровую технологию на пилотном проекте, оценить, как это работает, выявить коллизии, и только после этого масштабировать на весь бизнес. Тогда эффект получится хороший. К тому же мы отталкиваемся от конкретной проблемы. К примеру,

если к нам обращается перевозчик, то мы последовательно анализируем все этапы, которые проходит грузоотправитель или пассажир; смотрим, какие проблемы возникают, и что надо сделать, чтобы процессы проходили быстрее, надежнее, удобнее. А только потом предлагаем различные технологические решения.

- Насколько широк рынок? Сколько предприятий нуждаются в определении своей цифровой стратегии?

- Недавно мы подвели итоги нашего опроса об уровне цифровизации строительных компаний, результаты которого говорят о том, что лишь 20% участников рынка в этом секторе имеют хорошие стратегии (на самом деле меньше, ведь интервьюируемые говорили сами о себе и, скорее всего, несколько завышали свои оценки). В других отраслях, в том числе и транспортной, примерно такая же пропорция. По моей оценке, какой-либо выраженный уровень цифровой зрелости имеют лишь 5-10% компаний в целом по всем отраслям. Многие до сих пор не осознали, какие возможности дает цифра, и насколько реальна угроза отставания от рынка, если ее не использовать.

Так или иначе, основной вектор уже сформирован: никто не сможет игнорировать Четвертую промышленную революцию. Вопрос только, как быстро компании поймут, что живут в новой реальности и перестроят свой бизнес с учетом "цифры". Наша практика говорит, что порядка 20% участников рынка - это новаторы, те, которые готовы первыми осваивать новые технологии, 70% - это большинство, которое готово воспользоваться опытом других, и 10% - это консерваторы. Так вот, сейчас как раз время первых: инноваторов, пионеров, первопроходцев. На них будут равняться другие, они первыми получат опыт цифровой трансформации и шанс добиться успеха.

<http://transportrussia.ru/item/5028-vremya-pervoprokhodtsev.html>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; "АВТОДОР": РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРИМЕНТА С БЕСПИЛОТНИКАМИ ПРЕДСТАВЯТ В 2019 ГОДУ

Первые результаты эксперимента по внедрению беспилотного транспорта в РФ на автотрассе М-11 будут представлены в конце 2019 года, сообщил в ходе международного форума "Инновации в дорожном строительстве" председатель правления госкомпании "Автодор" Вячеслав Петушенко.

Он пояснил, что в 2019 году эксперимент по использованию беспилотного транспорта пройдет на участке трассы М-11 Москва-Петербург в районе обхода Вышнего Волочка.

"В этом году на трассе М-11 мы планируем провести пилотный проект по использованию беспилотников. Мы активно работаем с "Камазом", проводим переговоры с крупнейшими передовыми компаниями в мире. Дорога для этого предусмотрена, поэтому, я думаю, что к исходу года мы первые результаты покажем", - заявил Петушенко.

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

Параллельно с проведением тестирования будет проводиться совершенствование технологий высокоавтоматизированного транспорта - необходимо научить беспилотные автомобили общаться друг с другом, с инфраструктурой, в чем поможет технология связи V2X, которая также будет тестироваться в ближайшее время, отмечали в НТИ "Автонет".

О своем участии в проекте заявили "Яндекс", МАДИ, КБ "Аврора" "Камаз", "Иннополис", Таганрогский университет, были получены отзывы от производителей - Scania, Volvo, MAN, которые не планируют ехать в 2019 году, но могут присоединиться в следующем, отмечал соруководитель рабочей группы НТИ "Автонет" и президент партнерства "ГЛОНАСС" Александр Гурко.

<https://ria.ru/20190704/1556210265.html>

### КОММЕРСАНТЪ; ВОРОНОВ АЛЕКСАНДР, РУБНИКОВИЧ ОЛЕГ; 05.07.2019; НА ЦКАД ПОТЕРЯЛИСЬ ДВА МИЛЛИАРДА

Против бывшего председателя правления "Автодора" возбуждено уголовное дело о злоупотреблении полномочиями -

Экс-главу "Автодора" Сергея Кельбаха подозревают в трех эпизодах злоупотреблений

Вчера стало известно, что в отношении бывшего председателя правления государственной компании "Автодор" Сергея Кельбаха возбуждено уголовное дело по факту злоупотребления полномочиями. Бывшему чиновнику, являющемуся сейчас советником генерального директора ОАО РЖД Олега Белозерова по инвестиционным вопросам, вменяются три криминальных эпизода, включая неправомерное авансирование в 2017 году в размере 2 млрд руб. АО "Крокус интернешнл", задействованного при строительстве Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Подмосковье. Куда ушли эти деньги, предстоит выяснить Следственному комитету России (СКР).

Уголовное дело по ч. 3 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями) в отношении Сергея Кельбаха было возбуждено главным управлением по расследованию особо важных дел СКР по результатам совместной проверки, которую проводили Генпрокуратура и Счетная палата. Она началась после того, как первый участок ЦКАД не был сдан в срок, к июню 2018 года. В октябре того же года президент Владимир Путин поручил надзорным органам разобраться в причинах этого, а также проверить обоснованность увеличения стоимости строительства дороги с 300 млрд до 313 млрд руб. Отметим, что первым о процессуальном решении, принятом по результатам проверки, сообщил генпрокурор Юрий Чайка.

Основная претензия правоохранителей к госкомпании "Автодор", являвшейся заказчиком строительства ЦКАД со стороны государства, свелась к необоснованной выдаче в 2017 году аванса в размере 2 млрд руб. АО "Крокус интернешнл", возглавляемой Арасом Агаларовым. Его организация пришла в 2015 году на смену прежнему подрядчику - компании "Стройгазконсалтинг", которая за год после выигрыша тендера так ничего и не построила. АО "Крокус интернешнл" на строительство, содержание и ремонт первого участка ЦКАД между Минским шоссе и трассой М4 "Дон" протяженностью 49 км в общей сложности было выделено 48 млрд руб. Введение этого отрезка теперь намечено на конец 2019 года, но строительство, скорее всего, затянется.

Отметим, что ранее господин Агаларов уже претендовал на строительство первого участка ЦКАД. Однако к конкурсу его фирму не допустили, поскольку она не смогла подтвердить объем выполненных работ по строительству дорог первой категории на сумму 16 млрд руб. Сам "Крокус" оценил его в 16,1 млрд руб., но привлеченные "Автодором" эксперты сократили эту сумму до 3,99 млрд руб.

Как уже рассказывал "Ъ", строительство скоростной трассы A113 ( ЦКАД), платной альтернативы "Малой бетонки" (А107) протяженностью 530 км, началось в 2014 году. В ходе первой очереди планировалось возвести четырехполосное замкнутое кольцо вокруг Москвы длиной около 339 км: эту работу "Автодору" в правительстве поручали закончить сначала в 2018 году, а затем передвинули сроки на декабрь 2020 года. Вся ЦКАД была поделена на пять участков, четыре из которых должны были построить к чемпионату мира по футболу 2018 года на деньги Фонда национального

благосостояния, госбюджета и частных инвесторов. В ноябре 2017 года ввели в эксплуатацию лишь часть пятого - в обход Звенигорода.

Тогда же глава "Автодора" Сергей Кельбах заверял, что участки между Ленинградским и Киевским шоссе, а также между Киевским и Варшавским шоссе общей протяженностью 125 км будут открыты в декабре 2018 года, а секции, соединяющие Ленинградское и Варшавское шоссе, сдадут в эксплуатацию в конце 2019 года.

Господин Кельбах занимал должность главы госкомпании "Автодор" с 2011 по 2019 год (организация была создана в 2009 году для развития сети скоростных платных автомагистралей в РФ). Свой пост менеджер покинул по собственному желанию в феврале 2019 года, однако правительственному указу о его отставке предшествовал скандал вокруг строительства ЦКАД в Подмосковье. В Счетной палате РФ накануне отставки заявили, что один из самых масштабных проектов госкомпании "Автодор" не будет выполнен в срок. В ведомстве отчитались о строительной готовности ЦКАД от 0% до 66%, что не позволяет завершить основные работы ранее конца 2020 года, а на одном из участков - ранее середины 2021 года.

В Счетной палате РФ основными причинами срыва сроков окончания работ называли "низкое качество проектирования и длительность процедур по изъятию и оформлению земельных участков", а также заявляли о невозможности определить полную стоимость скоростной трассы из-за неутвержденной "Автодором" сметной документации на некоторые работы на ЦКАД. Сразу после отчета палаты заговорили о скорой отставке Сергея Кельбаха, причем раньше он уже был объектом критики правительства: в 2015 году премьер Дмитрий Медведев объявлял экс-чиновнику выговор "за ненадлежащее исполнение должностных обязанностей".

Это произошло после того, как в Федеральной антимонопольной службе предъявили претензии к организации некоторых конкурсов по строительству той же ЦКАД.

Как следует из официального заявления СКР, "незаконные действия Кельбаха повлекли тяжкие последствия и существенные нарушения охраняемых законом интересов государства, повлекшие причинение ущерба в сумме более 2 млрд руб.". Также в ходе расследования было установлено, что в 2015 году Сергей Кельбах согласовал незаконную оплату ООО "Кольцевая магистраль" комиссии за банковскую гарантию в размере 3,9 млн руб. в АО "Газпромбанк", а кроме того, "необоснованно" оплатил ОАО "Союздорпроект" за счет средств субсидии на реализацию проекта строительства ЦКАД разработку документации в сумме 132,6 млн руб., что не было предусмотрено федеральной целевой программой. Кроме того, в СКР отмечают, что продолжается сбор доказательств и установление всех обстоятельств совершенного преступления, а также выявляются иные нарушения со стороны Сергея Кельбаха.

Сам Сергей Кельбах заявил вчера СМИ, что ему ничего не известно о возбужденном в отношении него уголовном деле, а сам он находится на работе. Получить комментарии в АО "Крокус интернешнл" "Ъ" вчера не удалось. В ГК "Автодор" подтвердили, что ей поступали запросы по уголовному делу, связанному с бывшим председателем правления госкомпании, а ответы на них были переданы в правоохранительные органы.

Сергей Кельбах стал подозреваемым в злоупотреблениях с тяжкими последствиями.

<https://www.kommersant.ru/doc/4020058?query=%D0%BA%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%B1%D0%B0%D1%85>

На ту же тему: <https://rns.online/transport/SK-nazval-summu-uscherba-po-delu-eks-glavi-avtodora-2019-07-04/>

<https://www.rbc.ru/society/04/07/2019/5d1dd12f9a7947474ec5a1db>

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/07/04/805842-genprokuratura>

<https://iz.ru/896095/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva-evgeniia-pertceva-elena-sidorenko/ulozhili-v-srok-kto-otvetit-za-narusheniia-pri-stroitelstve-tckad>

### РБК (RBC.RU); ЮЛИЯ ВЫРОДОВА; 05.07.2019; РОСАВТОДОР НАЗВАЛ СРОК УВЕЛИЧЕНИЯ ЛИМИТА СКОРОСТИ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ

ГОСТ, предполагающий увеличение лимита скорости на некоторых автодорогах со 110 до 130 км/ч, планируется ввести в конце текущего года или начале следующего

ГОСТ, предполагающий увеличение разрешенной скорости на некоторых дорогах с 110 до 130 км/ч, могут ввести в конце 2019 - начале 2020-х годов. Об этом сообщил замруководителя **Росавтодор**а Евгений Носов, передает ТАСС.

"ГОСТ должен быть принят в конце этого года либо в первом квартале 2020 года", - сказал он. Как пояснил Носов, на российских автомагистралях разрешена скорость до 110 км/ч, однако при соответствующем качестве покрытия и соблюдении нормативно-технических требований, она может быть увеличена до 130 км/ч.

"У магистралей есть такая особенность - они рассчитаны на скорость 150 км/ч по своим техническим параметрам", - добавил он.

В середине июня "Коммерсантъ" писал, что по заказу **Росавтодор**а готовят документ, который даст собственникам автомагистралей право поднимать скоростной лимит до 130 км/ч. Как уточняло издание, пока речь идет только о платных участках на М-4 ("Дон") и М-11 (Москва - Санкт-Петербург), оператором которых является "Автодор". Отмечалось, что для повышения скоростного лимита на дороге, в частности, не должно быть очагов аварийности и глубокой колеи. Пресс-служба **Росавтодор**а указывала, что новый ГОСТ будет носить рекомендательный характер, и его принятие не означает, что

"на следующий день на всех федеральных трассах страны поменяются дорожные знаки на 130 км/ч".

В декабре "Известия" передавали, что скоростной режим планируется повысить на нескольких федеральных дорогах. В одних случаях речь идет о повышении лимита скорости с 90 до 110 км /ч, в других - со 110 до 130 км/ч. Издание отмечало, что на двух новых участках М-4 и М-11 возможно повышение лимита скорости до 130 км/ч. <https://www.rbc.ru/society/05/07/2019/5d1e8f6a9a79479856ec7a5e>

### КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 05.07.2019; В ПОПУТЧИКАХ УВИДЕЛИ ПАССАЖИРОВ

Объединение перевозчиков раскритиковало законопроект о карпулинге

Автобусные компании не поддержали законопроект **Минтранса** о регулировании рынка совместных поездок, или карпулинга. В Объединении автопассажирских перевозчиков (ОАП) считают, что документ грозит рисками в сфере безопасности и прав потребителей. Регулирование легализует водителей, пользующихся карпулингом для извлечения прибыли, и закрепит позиции на рынке французской BlaBlaCar, опасаются участники рынка.

ОАП (объединяет 124 перевозчика в 18 регионах России) не поддержало законопроект о рынке совместных поездок (карпулинг), подготовленный **Минтрансом**, следует из отзыва организации (копия есть у "Ъ") на имя директора департамента госполитики **Минтранса** в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексея Бакирея. Отправку документа "Ъ" подтвердил заместитель директора ОАП Алексей Дынько. Господин Бакирей на запрос "Ъ" не ответил.

Законопроект **Минтранса**, о котором "Ъ" сообщал 1 июля, предлагает ограничить двумя число поездок в сутки для водителей карпулинговых сервисов и пятью - число пассажиров каждой поездки. Перевозки должны осуществляться не для извлечения прибыли, а в случае признания их коммерческими перевозчик может быть заблокирован. Расчеты между попутчиком и водителем должны будут проводиться только в безналичной форме через онлайн-сервис.

"Законопроект фактически является ящиком Пандоры не только для системы пассажирских перевозок, но и в целом для системы гражданско-правовых отношений по предоставлению услуг гражданами, налогообложению и защите прав потребителей", - категоричны авторы отзыва. Они, в частности, указывают на риски в сфере безопасности, отмечая, что закон "О безопасности дорожного движения" возлагает на юридические лица и ИП, то есть профессиональных перевозчиков, дополнительные обязанности по безопасности дорожного движения.

Кроме того, в правоотношениях между водителем и попутчиками в карпулинговых поездках последние не смогут рассчитывать на закон "О защите прав потребителей", предупреждает ОАП, предлагая отдельно закрепить тот факт, что такая поездка осуществляется "на страх и риск" пассажира. Возможность блокировки аккаунтов водителей-нарушителей в ОАП сравнивают со "стрельбой из пушек по воробьям". Там полагают, что для повышения доходов недобросовестные перевозчики смогут регистрировать несколько аккаунтов и использовать документы на различные транспортные средства.

"В проекте закона нет главного - деталей по монетизации перевозчика. Есть очень общая фраза, что стоимость проезда не должна превышать стоимости бензина и платных дорог", - считает основатель сервиса "Атлас" Михаил Томшинский. Например, если у водителя пять попутчиков, он вполне может взять с них стоимость поездки, умноженную на пять, рассуждает он. "В текущей редакции получится, что псевдонекоммерческие перевозчики легализуются, а BlaBlaCar продолжит быть главным агрегатором и крупнейшим сервисом пассажирских перевозок", - указывает господин Томшинский.

В целом законопроект закрепляет разумные требования к платформам и водителям, считает руководитель кластера Sharing Economy Российской ассоциации электронных коммуникаций Антон Губницын.

При этом в серой зоне остается возможность международных поездок, а также "кажутся размытыми" условия блокировки платформ, что может создать риск вольного применения процедуры, добавляет он.

В компании inDriver, также развивающей возможность междугородних перевозок, указывают, что закон должен отстаивать интересы всех участников рынка - и водителей, и пассажиров. Во многих случаях такой сервис - единственный способ добраться из одного населенного пункта в другой, поэтому изменение законодательства не должно отражаться на доступности услуги, считает представитель компании.

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; В МОСКВЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ ПЕРЕВЕЗЛИ БОЛЕЕ ШЕСТИ МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ

Электробусы перевезли более 6 миллионов пассажиров в Москве с момента их запуска в сентябре 2018 года, сообщил РИА Новости заммэра столицы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

"Более 6 миллионов пассажиров перевезли электробусы с начала работы в столице в сентябре 2018 года. Сегодня экологически чистыми автобусами пользуются 70 тысяч человек в день", - сказал он.

По его словам, электробус – это будущее городского транспорта.

"Он экологичный, и Москва выбирает его, по такому же пути идут остальные мировые мегаполисы. Сегодня Москва – уже номер один в Европе по количеству электробусов", - добавил заммэра.

Автобусы на электрической тяге курсируют на девяти маршрутах на севере, северо-востоке, востоке и в центре города, и уже преодолели 1,8 миллиона километров. Ожидается, что к концу года в городе будут курсировать 300 электрических автобусов.

Столичные электробусы вышли на первый маршрут 1 сентября 2018 года. Электробус имеет 30 мест для сидения, а в целом вмещает до 85 пассажиров. Низкий уровень пола, наличие пандуса и накопительная площадка обеспечивают комфорт для всех пассажиров, включая маломобильных. Салон оснащен системами климат-контроля, спутниковой навигации, USB-разъемами для зарядки мобильных устройств, информационными медиаэкранами и бесплатным Wi-Fi.

<https://ria.ru/20190704/1556190879.html>

### ТАСС; 03.07.2019; НА ЗАМЕНУ 2 КМ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ ВО ВЛАДИКАВКАЗЕ ВЫДЕЛЕНО В ЭТОМ ГОДУ 70 МЛН РУБЛЕЙ

Изношенность путей на этом участке составляла 80%

Власти Владикавказа выделят в текущем году 70 млн рублей на замену на самой длинной улице трамвайных путей протяженностью 2 км. Об этом сообщается на [сайте](http://vladikavkaz-osetia.ru/news/56329/%22%20%5Ct%20%22_blank)администрации местного самоуправления города.

"На самой длинной улице Владикавказа - проспекте Коста на участке от улицы Х. Мамсурова до улицы Пашковского - началась замена трамвайных путей. На указанном отрезке автомагистрали планируется полностью обновить трамвайные рельсы и межрельсовое полотно\», - говорится в сообщении. - Всего на замену рельс протяженностью 2 км в текущем году выделено 70 млн рублей".

Всего изношенность путей на этом участке составляла 80%. Сейчас уже ведется подготовка основания к укладке нового железнодорожного полотна.

"Уже почти год эксплуатируется полотно, которое было заменено в прошлом году. Наблюдение за состоянием дороги проводилось в течение всего года. Никаких изменений не зафиксировано, то есть, как показало время, работа проведена качественно. В текущем году продолжаем замену на одной из самых знаковых улиц города, завершить планируем до 1 октября", - цитирует пресс-служба главу администрации местного самоуправления города Бориса Албегова.

Владикавказ входит в десятку городов России, где впервые появился трамвай. 1 августа 1904 года на линию вышли 12 моторных закрытых и открытых вагонов.

<https://tass.ru/v-strane/6628363>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; В МЕТРО ЗАПУСТИЛИ ПОЕЗД, ПОСВЯЩЕННЫЙ МОСКОВСКИМ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ДИАМЕТРАМ

Тематический поезд, посвященный Московским центральным диаметрам (МЦД), запустили в метро, сказал журналистам на Московском урбанистическом форуме первый заместитель главы столичного департамента транспорта Гамид Булатов.

"Поезд будет ходить год по кольцевой линии, его смогу посмотреть более 7 миллионов человек", - сообщил Булатов.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий. Первые два диаметра: МЦД-1 "Одинцово-Лобня" и МЦД-2 "Нахабино-Подольск" планируется запустить в конце 2019 - начале 2020 годов. График работы МЦД будет таким же как в московском метро - с 05.30 до 01.00. Поезда будут ходить в тактовом режиме с интервалом 5-6 минут в часы пик.

Московский урбанистический форум (Moscow Urban Forum) проводится в столице ежегодно с 2011 года. За два дня деловой программы, 4 и 5 июля, на форуме выступят более 300 спикеров.

<https://ria.ru/20190704/1556202333.html>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; ОСВЕЩЕНИЕ ДОРОГ МОЖЕТ СТАТЬ ДЕШЕВЛЕ С ВВЕДЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ТАРИФА

Применение ночного или специального тарифа поможет снизить стоимость освещения на дорогах России, сообщил председатель правления государственной компании "Автодор" Вячеслав Петушенко.

Он рассказал, что госкомпания рассматривает вопрос снижения ставок на освещение автомобильных дорог всех уровней. Потребление электроэнергии днём гораздо выше, чем ночью, и есть возможность оплачивать ее ночью по пониженным тарифам.

"Пока договорились о том, что на всех дорогах будет применяться ночной тариф. Это даст первый эффект. А второй - прорабатываем сейчас с сообществом, чтобы перейти на специальный тариф", - заявил Петушенко в ходе международного форума "Инновации в дорожном строительстве".

Он добавил, что также возможно применение природных источников энергии для освещения, особенно в южных районах страны.

<https://ria.ru/20190704/1556207013.html>

### ТАСС; 04.07.2019; СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАССЫ ДЖУБГА - СОЧИ БУДУТ ИЗВЕСТНЫ В ЯНВАРЕ 2020 ГОДА

По словам главы "Автодора" Вячеслава Петушенко, проработка проекта новой трассы проходит с участием РЖД, авиаторов и морского транспорта

Сроки строительства новой автодороги Джубга - Сочи в Краснодарском крае будут известны в январе 2020 года, сообщил журналистам глава "Автодора" Вячеслав Петушенко в ходе форума "Инновации в дорожном строительстве".

"Мы сейчас занимаемся проработкой транспортных маршрутов. То есть мы смотрим весь Краснодарский край, Адыгею для того, чтобы увязать новые направления движения, - сказал он. - В конце 2019 года мы докладываем в правительство РФ о своих решениях, в январе я скажу по срокам реализации".

Петушенко отметил, что строительство новой трассы Джубга - Сочи - "перспектива не далекая". Также, по словам главы "Автодора", проработка проекта новой трассы проходит с участием РЖД, авиаторов и морского транспорта.

В настоящее время единственная автомобильная дорога, соединяющая Сочи с другими регионами России - это трасса А-147 Джубга - Сочи - граница с Абхазией. Из-за постоянно растущего трафика машины могут стоять на подъезде к курорту по несколько часов, пробки растягиваются на десятки километров. Проект ее реконструкции в четырехполосный вариант был оценен в 1,6 трлн рублей. Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** ранее сообщил, что министерство ищет более дешевую альтернативу этому проекту.

<https://tass.ru/ekonomika/6630953>

### ТАСС; 04.07.2019; "КАМАЗ" СОЗДАСТ В МОСКВЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОБУСОВ

На предприятии планируют выпускать не менее 500 электробусов в год

Мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор "КамАЗа" Сергей Когогин подписали соглашение о создании в столице производства электробусов и электрокомпонентов к ним, а также центра инновационных разработок для пассажирского электрического транспорта. Документ подписан в четверг на Московском урбанистическом форуме.

Инженерно-производственный центр будет создан на территории Сокольнического вагоноремонтно-строительного завода (СВАРЗ). Проектная мощность производства составит не менее 500 электробусов в год. Там же будет создан Центр компетенций (инновационных разработок) для проведения практических разработок в области пассажирского электрического транспорта.

Как ожидается, на новом предприятии будет создано порядка 3,5 тыс. высокотехнологичных рабочих мест, в том числе для молодых конструкторов, технологов и IT-специалистов - выпускников московских средних и высших учебных заведений.

Для размещения инженерно-производственного центра "КамАЗ" проведет реконструкцию и строительство производственных объектов общей площадью порядка 75 тыс. кв. м. На территории СВАРЗ планируется создать комфортную среду для сотрудников, включая спортивный клуб, кафе, магазины, паркинг и зону отдыха.

Инвестиции в реализацию проекта со стороны "КамАЗа" составят порядка 1 млрд рублей.

Московский урбанистический форум проводится в российской столице с 2011 года. В этом году он проходит с 4 по 7 июля и во второй раз - в столичном парке "Зарядье". В рамках деловой программы состоится более 70 специальных мероприятий: круглых столов, интервью, дискуссий, презентаций, дебатов и ток-шоу, посвященных повышению качества жизни в городской среде. ТАСС выступает информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

Сотрудничество "КамАЗа" с Москвой

"КамАЗ" в 2018-2019 годах стал одним из победителей аукционов на поставку 200 электробусов для работы на московских маршрутах и установку 67 ультрабыстрых зарядных станций с оказанием услуг по их сервисному обслуживанию и ремонту в течение 15 лет. Предприятие поставило в парк "Мосгортранса" 101 электробус и установило в Москве 32 зарядные станции.

Кроме того, "КамАЗ" поставляет в столицу традиционные дизельные автобусы. Так, с января на столичные маршруты вышли более 180 автобусов, до конца года ожидается поставка еще более 420 транспортных средств.

Всего за последние восемь месяцев правительство Москвы заключило контракты с "КамАЗом" на общую сумму почти 20 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что Москва с 2021 года полностью откажется от закупки автобусов на моторном топливе для работы на городских маршрутах в пользу электробусов.

<https://tass.ru/ekonomika/6630250>

### ТАСС; 04.07.2019; ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ "ПЛАТОН" НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ ПОДДЕРЖАЛИ 60 СУБЪЕКТОВ РФ

Первый заместитель председателя правления госкомпании "Автодор" Игорь Астахов отметил, что осуществить это регионам не мешает ничего

Внедрить систему взимания платы с большегрузов "Платон" на сети региональных дорог хотят 60 субъектов РФ. Об этом сообщил журналистам первый заместитель председателя правления госкомпании "Автодор" Игорь Астахов, добавив, что это обсуждалось на Госсовете.

"Это обсуждается и 60 регионов, опрошенных **Минтрансом**, выразили желание у себя внедрить эту систему ("Платон" - прим. ТАСС) на региональной сети дорог, на прошедшем Госсовете обсуждалось. Ничего им не мешает, дано такое право субъектам по устройству этой системы на свои дороги", - сказал Астахов.

**Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** ранее говорил, что вопрос распространения госсистемы "Платон" на региональные дороги обсуждается.

Как сообщалось ранее, тариф "Платона" с 1 июля 2019 года был повышен на 14 копеек - до 2,04 рубля за 1 км. При этом в **министерстве транспорта** отмечали, что с 1 февраля 2020 года тариф вырастет до 2,2 рубля за 1 км, а с 1 февраля 2021 года - до 2,35 рубля за 1 км. В дальнейшем тариф будет индексироваться ежегодно в начале февраля на уровне годовой инфляции.

О госсистеме

"Платон" - государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого большегрузами (массой свыше 12 тонн) федеральным автодорогам, введена на территории России с 15 ноября 2015 года. В настоящее время в госсистеме "Платон" зарегистрировано 1,2 млн транспортных средств. Объем поступлений в дорожный фонд России за время ее работы достиг 77 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6629613>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; "АВТОДОР" ПРОРАБАТЫВАЕТ МАРШРУТЫ ПРОЕКТА "ДОРОГА "ЧЕРНОМОРЬЕ", ДОЛОЖИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО В КОНЦЕ 2019Г

Госкомпания "Автодор" в рамках поручения президента РФ прорабатывает маршруты проекта "Дорога "Черноморье", в конце 2019 г. рассчитывает доложить в правительство РФ о решениях, в январе 2020 г. - сообщить о сроках реализации проекта, заявил председатель правления "Автодора" Вячеслав Петушенко в ходе форума "Инновации в дорожном строительстве" в Сочи в четверг.

"Проект "Дорога "Черноморье" - это не далёкая перспектива. Мы сейчас занимаемся проработкой транспортных маршрутов. То есть, мы смотрим весь Краснодарский край и Адыгею - для того, чтобы увязать новые направления движения, в том числе с участием РЖД, авиаторов и морскими перевозками. Мы рассматриваем в комплексе с Ростуризмом, с социально-экономическим развитием Краснодарского края, Сочи", - сказал Петушенко, отметив, что речь идет о комплексном анализе.

"Стоит задача, чтобы Черноморское побережье Краснодарского края освободить от транзитного ж/д транспорта и пассажирского. Главная задача, чтобы Чёрное море было для отдыха. В конце 2019 г. мы докладываем в правительство РФ о решениях. В январе 2020 г. я вам скажу по срокам реализации", - добавил он.

Как пояснил "Интерфаксу" представитель "Автодора", речь, в частности, идет о строительстве автодороги "Джубга - Сочи" и развитии всей транспортной сети юга России. Составляется модель так называемого "южного кластера", которая включает все виды транспорта, однако проект рассчитан на реализацию за горизонтом 2024 г. При этом ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов** заявлял, что строительство автодороги "Джубга - Сочи" не является проектом "текущего цикла" наряду с мостом на остров Сахалин.

### ТАСС; 04.07.2019; "АВТОДОР" СФОРМИРОВАЛ ОСНОВНОЙ ПУЛ ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ ЦКАД-4

Как сообщил глава компании Вячеслав Петушенко, в числе инвесторов присутствует ВЭБ.РФ

Госкомпания "Автодор" сформировала основной пул инвесторов для строительства четвертого участка Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), в числе которых ВЭБ.РФ. Об этом ТАСС сообщил глава "Автодора" Вячеслав Петушенко в кулуарах форума "Инновации в дорожном сторительстве".

"Основные инвесторы существуют. В понедельник [8 июля] мы еще проведем дополнительное совещание, в ближайшее время все вопросы завершим. Основной пул инвесторов сформирован", - сказал он.

Петушенко также отметил, что в числе инвесторов присутствует ВЭБ.РФ.

Как ранее сообщал **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, строительство ЦКАД-4 потребует дополнительных 2,6 млрд рублей частных инвестиций. По его словам, это связано с необходимостью выполнения работ по переносу сетей и изъятию дополнительных земельных участков. Вице-премьер **Максим Акимов** также отмечал, что инвестором строительства ЦКАД-4 может выступить ВЭБ.РФ.

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 "Волга" до пересечения с автомагистралью М-4 "Дон". Этот отрезок будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, городские округа Электросталь и Домодедово. Ранее стоимость строительства четвертого участка оценивалась в 85,4 млрд рублей, из которых 49,7 млрд рублей вносит государство, 35,7 млрд рублей - инвесторы. Достроить четвертый участок ЦКАД должны были к концу 2018 года, потом срок сдвинулся на декабрь 2019 года, а позднее - на октябрь 2021 года.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 530 км пройдет по территории Новой Москвы и Подмосковья приблизительно в 50 км от МКАД, параллельно Малому (А107) и Большому (А108) кольцам. Проект разделен на пять участков.

<https://tass.ru/ekonomika/6630391>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); ДМИТРИЕВ ВИКТОР; 04.07.2019; СПОСОБ РЕШЕНИЯ СИЮМИНУТНЫХ ЗАДАЧ

На помощь приходят давно известные операции под названием "Рейд" и "Акция".

Как в любом большом начинании, обычно выстраиваются стратегические и тактические линии его реализации. Подобное можно проследить и в деле обеспечения безопасности на транспорте.

К первой, безусловно, относится президентский Указ "О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года", в котором предлагается снизить смертность при ДТП до нулевого уровня к 2030 году. В этом ряду и ФЦП "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг." и национальный проект БКД 2.0.

Примером тактического решения насущных задач является переход **Ространснадзор**а на риск-ориентированную модель контрольно-надзорной деятельности.

Но в жизни есть вещи, которые необходимо решать здесь и сейчас. Тут-то как раз подойдут и внезапные проверки, и осуществляемые по заранее разработанному плану масштабные действия. Речь идет о рейдах и других акциях.

"Большегруз"

Предотвратить аварии с участием грузовиков, а также выявить и пресечь нарушения, связанные с обеспечением безопасности при осуществлении грузовых перевозок, - с этой целью на дорогах Омского региона сотрудники ГИБДД провели масштабную оперативно-профилактическую акцию "Большегруз".

Во время проведения этой акции госавтоинспекторы проверили техсостояние большегрузов, соблюдение водителями требований дорожных знаков, скоростного режима, правил перевозки грузов. Особое внимание было уделено проверкам наличия права на управление ТС, а также соблюдения режима труда и отдыха водителей.

Стоит напомнить, что законность передвижения по омским автодорогам большегрузного транспорта находится на контроле областного правительства. Как отметил Антон Заев, министр строительства и ЖКХ Омской области, в этом году контроль ситуации ужесточится - на дорогах области появятся новые автоматические пункты весогабаритного контроля. Они будут оснащены камерами фиксации нарушений ПДД. На установку девяти таких объектов на автодорогах регионального и межмуниципального значения направят 98 млн руб.

"Спецсигнал"

В Уфе прошло профилактическое мероприятие под названием "Спецсигнал". Операция была направлена на профилактику аварийности с участием автомобилей специального назначения и укрепление транспортной дисциплины водителей.

В ходе мероприятия машины сопровождения ДПС, медицинских и других экстренных служб периодически проезжали по улицам города, дабы инспекторы могли выявить ту категорию автолюбителей, которые игнорируют сигналы приоритета и зачастую препятствуют работе спасателей, врачей и полиции.

Согласно ст. 12.17 ч. 2 КоАП РФ (непредоставление преимущества в движении транспорту с включенными световыми и звуковыми сигналами), нарушителям выписывали административный штраф в размере 500 руб., а кто-то лишился водительских прав сроком от 1 до 3 месяцев.

"Мотовездеход"

На территории Тверской области прошла профилактическая операция "Мотовездеход". Сотрудники регионального Гостехнадзора проверили соблюдение владельцами техники безопасности при эксплуатации таких транспортных средств.

Кстати, в регионе зарегистрированы свыше 1800 колесных мотовездеходов.

Безопасное использование такой техники требует от водителей определенного уровня подготовки и знания основ безопасной эксплуатации самоходных машин, наличия соответствующего удостоверения на право управления внедорожными мотосредствами. Транспорт должен быть зарегистрирован в органах Гостехнадзора и иметь государственный регистрационный знак.

Профилактические мероприятия в рамках операции "Мотовездеход" прошли в местах массовой эксплуатации внедорожной мототехники: лесных массивах, охотугодьях, туристических комплексах, а также на дорогах общего пользования.

"Тонировка"

Сотрудники ГИБДД в Чапаевске Самарской области провели рейд "Тонировка", где на дороге Самара - Волгоград проверяли светопропускание стекол транспорта.

- С наступлением весенне-летнего периода возрастает количество транспортных средств, эксплуатируемых с нарушением требований светопропускаемости стекол, - отметил начальник Госавтоинспекции Чапаевска подполковник полиции Василий Бурмистров, который лично вышел на рейд. - Тонирование автомобиля необходимо осуществлять в соответствии с требованиями технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, не превышать норм светопропускания стекол.

В результате были обнаружены 12 автомобилей, тонирование остекления которых нарушало требования техрегламента. Все водители привлечены к административной ответственности за данное правонарушение. Если автолюбитель не смог на месте устранить незаконную тонировку, ему давалось на это 24 часа. Разумеется, был и штраф - 500 руб.

Бурлаки на трассе

С вопиющим нарушением правил безопасности столкнулись полицейские во время рейда на дорогах в Советском районе Волгограда. Сотрудники ГИБДД увидели, как группа подростков толкала по тоннелю грузовую "газель". Выяснилось, что неисправную машину ребят попросил доставить до автосервиса их старший товарищ. Стоит ли говорить, что подростки подвергались опасности, толкая машину по проезжей части.

Также во время рейда сотрудники ГИБДД выявили водителя, отказавшегося проходить мед-

освидетельствование, 29 водителей управляли автомобилями с чрезмерно тонированными стеклами, двое водителей перево-

зили детей без детских удерживающих устройств и столько же управляли неисправным транспортом.

Помимо привлечения нарушителей к административной ответственности стражи порядка провели с ними профилактические беседы о том, чем такие нарушения заканчиваются.

Дайте же людям поспать

Госавтоинспекция Саратова провела рейд в поселке Юбилейный по соблюдению мотоциклистами "закона о тишине". Причиной мероприятия стали многочисленные жалобы местных жителей на любителей двухколесного транспорта, гоняющих по улице Усть-Курдюмская.

Рейд с участием мотобатальона начался вечером в районе сельскохозяйственного рынка. Сотрудники дорожной полиции проверяли у байкеров наличие документов на транспортное средство, а также предупреждали о необходимости соблюдать "закон о тишине".

- Основные наши задачи - организовать полную безопасность движения в поселке Юбилейный, а также добиться соблюдения ПДД водителями. Нарушителям "закона о тишине" грозил штраф в 500 руб. Но были и грубые нарушения - езда без номерных знаков, езда без прав, - рассказал врио начальника ГИБДД по городу Саратов Алексей Строгов.

За полтора часа рейда сотрудники ГИБДД остановили только два мотоцикла, водители которых предъявили весь пакет необходимых документов. Нарушителей тишины выявлено не было. По мнению инспекторов, причиной "внезапной аккуратности" мотоциклистов стало общение любителей двухколесного транспорта в социальных сетях и мессенджерах.

И снова - нелегалы

За время рейдовых мероприятий, в которых помимо сотрудников Госавтоинспекции Ставрополья были задействованы участковые уполномоченные, служба исполнения административного законодательства, оперативные сотрудники подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции, а также представители муниципалитетов, были пресечены около 1200 административных правонарушений. В том числе 185 водителей привлечены к ответственности за осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации.

Сотрудниками по борьбе с экономическими преступлениями и противодействию коррупции изъяты пять автомобилей и арестованы семь единиц транспорта. Девять водителей управляли легковым такси с числом мест для сидения более восьми; семеро оштрафованы за перевозку пассажиров и багажа без соответствующего разрешения; 193 автомобиля такси оказались технически неисправными. В ходе операции выявлена незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси у 15 автоперевозчиков, а также устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов - у четырех водителей.

Засыпали

Сотрудники департамента общественной безопасности и контроля Южно-Сахалинска провели очередной рейд по выявлению нарушений при перевозке транспортом сыпучих грузов. Нарушителей фиксировали сразу при выезде с карьера по ул. Лесной.

За время рейда ни одна большегрузная машина, выезжавшая из карьера, не была оснащена укрытием, предотвращающим просыпание груза. В связи с этим составлены и направлены в административную комиссию для привлечения виновных лиц к ответственности соответствующие акты. Информация также направлена в адрес юридических лиц, осуществляющих перевозку различных сыпучих грузов.

Согласно действующим правилам благоустройства на всей территории городского округа (кроме специально отведенных мест) установлен запрет на просыпание мусора и различных сыпучих грузов на дороги при их транспортировании. Грузы, при перевозке которых существует угроза просыпания, должны транспортироваться с укрытием.

"День безопасности"

В Красноярске инспекторы ДПС под видом пассажиров провели рейд в автобусах.

В рамках профилактического мероприятия "День безопасности" они устроили проверку городских автобусов общественного транспорта на предмет соблюдения ПДД.

Инспекторы ГИБДД, передвигаясь на легковом автомобиле без специальной полицейской атрибутики, следили за маршрутными автобусами. Кроме того, в салоне автобуса, за которым осуществлялось наблюдение, находился сотрудник в гражданской одежде и с помощью видеокамеры фиксировал нарушения ПДД водителем. На конечных остановках госавтоинспекторы проводили профилактическую работу с перевозчиками, привлекали к административной ответственности, а также проверяли техническое состояние автобусов и наличие необходимых документов.

Выяснилось, что самые распространенные нарушения среди водителей городского транспорта - это несоблюдение правил маневрирования, выезды за стоп-линию, игнорирование сигналов поворота и грубое игнорирование пешеходов (не предоставлялось преимущество в движении даже на "зебре").

Такие профилактические мероприятия проводятся инспекторами не реже 2 раз в месяц.

"Торговля"

На участке оперативного обслуживания Чувашского линейного отдела МВД России на транспорте завершен очередной этап оперативно-профилактического мероприятия "Торговля", направленного на выявление фактов несанкционированной торговли на объектах транспортной инфраструктуры.

В рамках операции сотрудниками транспортной полиции ежесуточно отрабатывались вокзальные комплексы и прилегающие к ним территории, станции, аэропорты, скверы с целью пресечения фактов несанкционированной торговли на объектах транспорта. Особое внимание обращалось на законность реализации алкогольной продукции в вагонах-ресторанах.

В ходе проведения оперативно-профилактического мероприятия "Торговля" сотрудниками Чувашского линейного отдела выявлены шесть правонарушений.

<http://transportrussia.ru/item/5030-sposob-resheniya-siyuminutnykh-zadach.html>

### ИЗВЕСТИЯ (IZ.RU); ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 05.07.2019; "ЛАСТОЧКА" ПРОЗРЕЛА: ПОЯВЯТСЯ ЛИ НОВЫЕ ПОЕЗДА В ЦЕНТРЕ СТОЛИЦЫ

Как выбирают составы для обслуживания МЦД - одного из главных транспортных проектов города

Электропоезд, способный самостоятельно "видеть" и анализировать обстановку на путях, в ближайшее время начнут тестировать на одном из направлений РЖД. "Ласточку", снабженную новой автоматикой, передали железнодорожникам в конце июня. Использование новой системы может повысить безопасность перевозок и в перспективе сделать перевозки более экономичными, а со временем - и вовсе перейти на беспилотные электрички. Но получат ли к ним доступ пассажиры столичных направлений, до сих пор неясно. Подробнее - в материале портала "Известия".

Конкуренция для машиниста

Так называемое "машинное зрение" - система отечественной разработки, которая предполагает оснащение электропоездов комплексом лазерных датчиков, камер и тепловизоров, способных не только "увидеть" препятствие, но и классифицировать его по степени опасности и определить, что именно находится перед поездом: живое существо или неодушевленный предмет.

Рассчитаны приборы на разную дальность - часть датчиков считывает информацию на расстоянии до 1,5 км, остальные следят за тем, что происходит непосредственно перед поездом. Основываясь на полученных данных, система может самостоятельно принять решение, например, об остановке поезда.

Она была разработана российскими специалистами по заказу ОАО "РЖД" и установлена на электропоезд "Ласточка" - в конце июня железнодорожникам передали первый состав, оснащенный автоматикой нового поколения. Об этом сообщило "РИА Новости" со ссылкой на пресс-службу завода "Уральские локомотивы" (совместное предприятие российской группы "Синара" и немецкой компании Siemens), который производит "Ласточек".

Как объясняют в компании-производителе, использование "машинного зрения" позволяет избежать ошибок и аварий, связанных с человеческим фактором - искусственный интеллект не отвлекается, не устает и, кроме того, способен видеть там, где для человека обзор будет затруднен, - например, в метель или туман. Если работа в этом направлении будет продолжена, не исключено, что машинисты со временем превратятся в операторов, работающих одновременно с несколькими составами.

"Система "машинного зрения" - один из шагов на пути к внедрению беспилотных технологий вождения скоростных электропоездов. Первая такая система, разработанная по заказу РЖД специалистами АО НИИАС, начнет тестироваться на скоростном электропоезде "Ласточка" № 113", - цитирует агентство сообщение группы компаний "Синара", в состав которой входит завод "Уральские локомотивы".

По центру города

Это - не первое нововведение на электропоездах, хорошо знакомых пассажирам столичного, петербургского и южных регионов (там "Ласточки" используются

наиболее активно), о котором стало известно в последнее время. В марте 2019-го сообщалось о планах по установке на некоторые из них современной системы, обеспечивающей "прицельное" торможение у платформы с точностью до 50 см. До конца года оборудовать ей должны 40 составов, курсирующих по Московской кольцевой линии (МЦК).

Эксперты-транспортники считают, что это может помочь добиться максимально точного соблюдения графика на направлениях с интенсивным сообщением.

"Автоведение позволяет более точно выполнять график движения. Поезд будет точнее останавливаться на платформе", - рассказал журналистам телеканала РЕН ТВ Дмитрий Роменский, заместитель начальника центра независимых комплексных транспортных исследований РУТ (МИИТ).

В ближайшее время использовать электропоезда в столице должны начать еще активнее. К ноябрю 2019-го планируется ввести в строй первые Московские центральные диаметры (МЦД), которые будут проходить по городу, напрямую соединяя подмосковные города и железнодорожные направления. В правительстве Москвы МЦД уже назвали одним из самых эффективных городских проектов.

"Это транспорт и для Подмосковья, и для москвичей, который во многом снимет напряжение на магистральных дорогах и изменит транспортную ситуацию. Это, на мой взгляд, один из самых эффективных транспортных проектов Москвы и Московского региона", - заявил журналистам мэр Москвы Сергей Собянин.

Но какие поезда будут использоваться для обслуживания этих линий, до сих пор неясно. Сейчас пассажиров столичного региона обслуживают составы двух типов - "Ласточки" и "Иволги", которые собирают на Тверском вагоностроительном заводе. Ранее сообщалось, что для обслуживания первых двух диаметров столичные власти отдали предпочтение последним, но в начале лета гендиректор ОАО "РЖД" Олег Белозеров обратился к Сергею Собянину с письмом, в котором представил данные исследования, проведенного железнодорожниками.

"Дочка" госкомпании, Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК), входит в число его соисполнителей, отвечая за поставку подвижного состава, и в РЖД решили самостоятельно сравнить два типа поездов, претендующих на то, чтобы обслуживать новые направления.

Статистика отказов

Из письма следует, что "Иволги", действительно, дешевле в производстве - один поезд обходится в 620 млн рублей, в то время как для "Ласточек" эта цифра достигает 679 млн рублей. Однако когда речь идет об эксплуатации, в особенности долгосрочной, преимущество, полагают железнодорожники, оказывается на стороне "Ласточки". Если в прошлом году на плановое обслуживание одного поездо-километра "Ласточки", состоящей из семи вагонов (эти электропоезда существуют в двух вариантах - с семью и пятью вагонами) в среднем уходило 82 рубля, то для семивагонной "Иволги" (используются также составы с шестью вагонами) эта цифра составляла 116 рублей.

При этом, подчеркивается в письме руководителя госкомпании, "Ласточка" оказалась почти в 16 раз надежнее. Согласно данным ОАО "РЖД", только за I квартал количество отказов на "Иволгах" выросло в 3,5 раза, в то время как для "Ласточек" этот показатель, напротив, сократился в 1,5 раза.

На этот фактор железнодорожники особенно просят обратить внимание при предъявлении требований к поставщику, поскольку нагрузки на новых направлениях, вероятнее всего, будут только возрастать. Планируется, что интервал движения поездов на МЦД, который ранее в СМИ также сравнивали с наземным метрополитеном, будет составлять 5-6 минут, в то же время на МЦК в ближайшее время их планируют дополнительно сократить: составы здесь будут ходить примерно с той же частотой, что и поезда в метро, а это предполагает повышенные требования к их надежности.

<https://iz.ru/896015/evgeniia-priemskaia/lastochka-prozrela-poiaviatsia-li-novye-poezda-v-tcentre-stolitcy>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ (TRANSPORTRUSSIA.RU); 04.07.2019; ТАРИФЫ - СНИЗИТЬ

Правительство РФ поручило **Минтрансу** России совместно с ОАО "Российские железные дороги" проработать вопрос снижения тарифов, устанавливаемых на транспортировку экспортной продукции по железной дороге.

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

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

<http://transportrussia.ru/item/5035-tarify-snizit.htm>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ С05.07.2019; КОММЕРСАНТЪ; 05.07.2019; ПОЧЕМ ВЫЛЕТЕТЬ В ТРУБУ

ИПЕМ рассчитал цену билкорлыгина: ета на Hyperloop Москва - Петербург

По расчетам ИПЕМ, строительство системы Hyperloop от Москвы до Петербурга в минимальной конфигурации обойдется даже несколько дешевле высокоскоростной магистрали (ВСМ) - в 1,18 трлн руб. против оценочной стоимости ВСМ в 1,5 трлн руб. Однако для среднего пассажира цена билета на Hyperloop окажется неподъемной: даже при масштабной господдержке самый дешевый билет в одну сторону обойдется в 16,1

тыс. руб., или в 13-18% месячных доходов среднего жителя столиц. Чтобы проект окупился, системой ежедневно должны пользоваться 2,4-7,6% богатейших людей России.

ИПЕМ рассчитал потенциальную стоимость строительства транспортной системы Hyperloop Москва - Петербург как для инвестора, так и для пассажира. Согласно выводам института, минимальная стоимость проекта без учета затрат на отчуждение земли составит 1,18 трлн руб. ($18 млрд) при однотрубном исполнении и не менее 3,25 трлн руб. ($36 млрд) - в двухтрубном.

Принцип Hyperloop - движение разгоняющейся до 1,2 тыс. км/ч капсулы по рельсу в вакуумной трубе - был предложен Илоном Маском для участка Лос-Анджелес - Сан-Франциско в 2012 году. Пока подобных реализованных коммерческих проектов нет, первые ожидаются в 2022 году. В России в 2016-2017 годах предлагалось построить экспериментальную грузовую 65-километровую систему Hyperloop Зарубино - Хуньчунь (КНР), в качестве инвестора рассматривался пребывающий с марта 2018 года под арестом владелец группы "Сумма" Зиявудин Магомедов. В мае 2018 года господин Магомедов вышел из состава совета директоров Virgin Hyperloop One, с тех пор о проекте ничего не слышно.

Направление Москва - Петербург ИПЕМ выбрал как маршрут с наиболее интенсивным пассажирским сообщением в РФ, а также потому, что с апреля правительство стало активно обсуждать строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Петербург (см. "Ъ" от 16 апреля). Ее предварительная стоимость, говорил вице-премьер **Максим Акимов** в июне, оценивается в 1,5 трлн руб., маршрут пройдет через Новгород.

В модель ИПЕМ заложена окупаемость инвестиций в проект за 20 лет и стопроцентная заполняемость капсул, и исследуются два варианта финансирования - полностью частное и с 50% софинансирования государства. Также предполагается, что скорость движения составит 1,2 тыс. км/ч, время в пути с учетом разгона и торможения - 33 минуты. Вместимость капсулы - 28 или 40 посадочных мест, минимальный интервал движения - 6 минут, с которым предполагается с 6:00 до 23:00 отправлять по одной капсуле в обе стороны по двухтрубной магистрали и по три - при однотрубном исполнении, а в ночное время должно ходить по одной капсуле в час или полтора часа соответственно.

Однако вычисленная ИПЕМ стоимость пассажирского билета оказалась недоступной для массового пассажира даже при господдержке. С ее учетом для магистрали в двухтрубном исполнении и капсулах на 40 пассажиров билет в одну сторону будет стоить не менее 16,1 тыс. руб., или 12,7% ежемесячных доходов среднего москвича и 17,6% - среднего петербуржца. Без господдержки билет обойдется на 70,6% дороже - 27,5 тыс. руб. В однотрубном исполнении и с капсулой на 28 пассажиров билет будет стоить 31,6 тыс. руб. при господдержке и 48,9 тыс. руб. - без.

"Основным потребителем транспортной системы Hyperloop при рассчитанной стоимости билета может быть только деловое сообщество и население с высоким уровнем достатка, - резюмирует ИПЕМ. - Но данная аудитория не сможет обеспечить пассажиропоток, необходимый для окупаемости проекта". Конкретно речь идет о долларовых миллионерах, или 189 тыс. россиян, по оценке Capgemini. "Для эффективной работы системы Hyperloop необходимо, чтобы 2,4-7,6% богатейших людей России пользовались ею на ежедневной основе", - отмечает ИПЕМ, заключая, что строительство такой системы "с расчетом на доход от эксплуатации выглядит нецелесообразным, даже несмотря на значительную потребность в росте транспортного сообщения между двумя агломерациями".

Хотя исследований, подобных этому, в России до сих пор не проводилось, российские власти, видимо, интуитивно пришли к похожему выводу. В **Минтрансе** "Ъ" сообщили, что работа в данном направлении не ведется.

Крупные инфраструктурные проекты в пассажирском сообщении для России пока неподъемны и экономически неэффективны, говорит глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров: это показывает и история с ВСМ, и Hyperloop. По его словам, ИПЕМ подтвердил цифрами вполне очевидный вывод: хотя страна в состоянии развивать скоростное движение на существующей инфраструктуре, большие расстояния, высокая стоимость строительства и санкции, а главное, низкий уровень доходов населения не дают возможности развивать высокоскоростное, для которого необходимо строительство дорогостоящей инфраструктуры.

<https://www.kommersant.ru/doc/4020187>

### КОММЕРСАНТ; ЗАЙНУЛЛИН ЕВГЕНИЙ, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ, ОБЕЛЮНАС НИНА; 05.07.2019; ЗАМКНУТЫЙ МНОГОУГОЛЬНИК

Чем грозит российским производителям избыток угля на европейском рынке

Цены на уголь в Европе упали почти в два раза, опустившись до самых низких значений с 2016 года. Это стало существенным ударом как для участников рынка, которые в последние годы активно увеличили экспорт, так и для ОАО РЖД: уголь - самый массовый груз и основной источник роста перевозок. В результате угольные компании пытаются вывезти товар в Азию, где цены остаются относительно стабильными, что обостряет вопрос ускоренного развития инфраструктуры в восточном направлении. В перспективе угольщики ожидают, что спрос в Азии компенсирует падение потребления в Европе, но пережить период низких цен могут не все игроки.

Европа уходит в солнце и газ

Последние три года цены на уголь в Европе и в Азии росли, что позволяло российским производителям ускоренно увеличивать экспорт. С 2015 по 2018 год цена в Азию (FOB Восточный) выросла с $66 до $105 за тонну, в Европу (FOB Рига) - с $56 до $86. За тот же период экспорт угля из РФ увеличился почти на 35%, до 209,8 млн тонн. Рост цен и объемов поставок угля на экспорт стали драйвером роста погрузки и грузооборота на железной дороге. В 2017 году погрузка угля, прежде всего на экспорт, выросла на 9,1%, в 2018 году - на 4,6%, в отдельные месяцы показывая рекордные значения за всю историю ОАО РЖД.

Но уже в конце 2018 года цены в Европе стали резко падать, в июне опустившись ниже значения 2015 года, до $49,3 за тонну, дешевле уголь стоил несколько месяцев в 2016 году, а до этого - в 2003 году. Представитель крупной угледобывающей компании отмечает, что падение цены было ожидаемым и даже, возможно, запоздавшим. "Циклический спад является обычной, нормальной частью работы ресурсного сектора", - говорит он. Это правда, добавляет другой источник "Ъ" в отрасли, но не так глубоко, "текущий уровень цен вызывает удивление".

Основными причинами падения стали низкие цены на газ, стимулирующие перевод на него электростанций, теплая зима, растущая плата за выбросы CO2 в Европе и замещение угольной генерации возобновляемой. Падение цен мало затронуло коксующиеся угли, которые используют металлурги: по данным УГМК, средняя цена с поставкой из Австралии в первом квартале упала на 5,4%, до $181 за тонну.

На рынке уверены, что сегодня поставлять энергетический уголь в Европу невыгодно никому. "Если цены будут сохраняться на низком уровне, объем поставок продолжит сокращаться", - говорит один из собеседников "Ъ". Положение российских угольщиков дополнительно осложнило закрытие рынка Украины. По данным департамента угольной промышленности Кемеровской области, в 2018 году Кузбасс экспортировал на Украину 8,27 млн тонн энергетических и коксующихся углей, за четыре месяца 2019 года - 2,06 млн тонн. А в апреле власти РФ ужесточили ограничения поставок, разрешив отгрузки угля только с санкции Минэкономики. По словам директора "Промугольсервиса" Елены Дробиной, по состоянию на 13 июня у компаний не было четкой информации о принципах получения разрешений и возможных объемах поставок.

В целом традиционные поставщики энергоугля в Европу - Россия, Колумбия, США и ЮАР - стараются перенаправить объемы в Азию.

"Направление для выживания"

Российские угольщики называют "направлением для выживания" АТР: спрос в большинстве стран региона остается высоким. Согласно годовому отчету СУЭК, в 2018 году общий спрос в АТР увеличился на 8%, до 803 млн тонн. В Китае, несмотря на политику ограничения импорта, по энергоуглю он за январь - май не снизился, а коксующегося угля - вырос почти на 30%. В Индии планы по добыче в стране не выполняются, электростанции вынуждены увеличивать закупки на внешних рынках, рассказывают источники "Ъ" на рынке. В 2018 году основной рост спроса на российский уголь в АТР был в Японии, Южной Корее и на Тайване (на 17%, до 43 млн тонн, что составляет около 43% экспорта российского угля на восток).

В то же время, по словам собеседников "Ъ" в отрасли, в целом на рынке АТР установился "относительно низкий уровень цен", который обусловлен низким спросом в межсезонье, высокими запасами топлива на складах, ростом атомной генерации в некоторых странах, а также низкими ценами на СПГ. "Очевидно, что восстановления цен в ближайшие месяцы ожидать не стоит, но к четвертому кварталу они вырастут, - ожидает один из источников "Ъ". - Кроме того, фундаментальные основы спроса на уголь в АТР сохраняются. Мы рассчитываем на среднегодовые темпы роста на уровне 1% до 2028 года".

Угольное невезение Уголь - основной груз железных дорог, на него приходится 29% в погрузке и 44% в грузообороте ОАО РЖД (при доле в доходах около 20%). Именно рост погрузки угля вывел ставку оперирования на уровень свыше 2 тыс. руб. за полувагон в сутки, вернув доходы операторов к пиковым значениям. Однако намерение угольщиков грузить как можно больше на восток, где конъюнктура лучше всего, и разогреваемый ими спрос на новые вагоны вызвали системный затор на сети. Количество полувагонов приблизилось к максимальным докризисным значениям (525,5 тыс. на начало года), лимит пропускной способности на рентабельных направлениях был достиг

предупредило угольщиков, что пропустит на основные группы экспортных портов в новом году лишь на 1,2-1,9% больше угля, чем в 2018 году.

При этом буквально накануне спада на мировых рынках угля ФАС продлила действие экспортной надбавки к тарифу в размере 8%, которая должна быть отменена с 2019 года. Причем, если раньше для угольщиков действовал понижающий коэффициент, обнулявший надбавку, теперь его отменили. Одновременно появилась надбавка в размере 6% к тарифу на порожний пробег (одна из важных составляющих перевозки угля на экспорт в удаленные порты). По расчетам кандидата экономических наук Фарида Хусаинова, стоимость перевозки угля, например, на маршруте Ерунаково - Находка - Восточная в результате всех индексаций выросла в январе к декабрю на 11,85% в груженом рейсе и на 9,77% при возврате порожнего вагона.

В результате, если в октябре 2018 года прирост погрузки угля составлял 9,9% к тому же месяцу 2017 года, в ноябре темпы роста замедлились до 1,6%. В первом квартале года прирост колебался в пределах 1,3-1,6%, а в апреле проявилось падение - на 1,3%, до 30,9 млн тонн. В мае удалось выйти в ноль, но в июне погрузка резко просела - на 7%. За первое полугодие падение составило 0,4%.

Угольщики Кузбасса, дающие 70% железнодорожного угольного экспорта РФ, начали просить скидки. В июне губернатор Кузбасса Сергей Цивилев назвал условия: в обмен на скидку в размере 12,8% на западном направлении экспортеры готовы гарантировать поставки в Европу по железной дороге 51,4 млн тонн с возможностью увеличения еще на 10%.

ОАО РЖД выполняет все ранее взятые на себя обязательства по обеспечению перевозок каменного угля, говорят в монополии, напоминая, что, согласно долгосрочной программе развития до 2025 года, погрузка угля в 2019 году должна вырасти на 3,5%, до 388,1 млн тонн. Рост экспорта ожидался на уровне 1,5%. Параметры были доведены до сведения ключевых угольных компаний в конце прошлого года. Текущие низкие темпы роста обусловлены планами ОАО РЖД по масштабным ремонтным работам на 6,3 тыс. км путей, утверждают в монополии. Но там по-прежнему рассчитывают на выполнение планов, ожидая восстановления спроса на уголь внутри страны в связи с подготовкой к отопительному сезону, а также на западном направлении "в связи с приближением зимы".

В то же время в ОАО РЖД указывают на "дисбаланс в географии перевозок угля".

"Протяженность участков, где загрузка пропускной способности выше допустимых параметров, на Восточном полигоне превышает 3 тыс. км - 18% от эксплуатационной длины железных дорог полигона", - говорят в ОАО РЖД, добавляя, что "определенный дефицит" пропускных способностей сохранится и после завершения в 2020 году первого этапа модернизации БАМа и Транссиба. "В то же время резервы увеличения погрузки есть в направлении морских портов и погранпереходов Северо-Кавказской и Октябрьской железных дорог, сухопутных железнодорожных маршрутов в Китай через Казахстан или Монголию, иностранных морских портов Черного моря, а также сухопутных железнодорожных маршрутов, в том числе через Республику Беларусь в третьи страны", - подчеркивают в ОАО РЖД.

Возможность скидок на недозагруженных направлениях монополия "прорабатывает", но лишь в пределах величины экспортной надбавки. В четверг, 4 июля, ОАО РЖД ввело такую скидку на перевозку угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна. Одновременно в ОАО РЖД настаивают, что ставки должны "снижаться по всей цепочке перевозок - на предоставление вагонов, на перевалку в порту, фрахт". На стивидорах спад конъюнктуры угля пока не сказался. Как отмечает Надежда Малышева из PortNews, крупные терминалы не снизили объемов перевалки угля по итогам января - мая. Наоборот, по 33 основным угольным терминалам она выросла - в основном за счет роста показателей крупных портов Дальнего Востока.

Развитие и вымирание

По мнению собеседников "Ъ" на рынке, в ближайшие несколько лет сокращение импорта угля в Европу будет полностью нивелировано ростом закупок со стороны Индии, Вьетнама, Пакистана, Малайзии и других азиатских стран, где относительно недавно были введены большие мощности по угольной генерации. При этом существенного роста добычи в отрасли не ждут - негативные тенденции привели к сокращению инвестиций, и число новых угольных проектов в мире невелико. Более того, текущий кризис может с некоторой задержкой привести к снижению добычи. Ни один из опрошенных "Ъ" игроков российского рынка не признал риски для своего бизнеса, но каждый ждет банкротства и ухода с рынка кого-то из конкурентов. "Сегодня отгрузки во многом идут по инерции, компании выполняют старые контракты, - уверен один из собеседников "Ъ". - Уже вскоре мы увидим сокращение добычи теми, у кого издержки выше средних по рынку".

По мнению Максима Худалова из АКРА, в нынешних условиях под угрозой компании с подземной добычей, производящие дешевые марки угля Г, ГЖ, Д, не имеющие российского сбыта. Выходом для них является экспорт в азиатском направлении либо работа с крупными трейдерами. Это даст им минимальную маржу, которой может быть недостаточно для покрытия долговых обязательств, но позволит им оставаться операционно неубыточными. Кроме того, низкие цены повлияют и на компании из США, ЮАР и Колумбии. "Так что скоро мы увидим сокращение поставок из этих стран, что может позволить ценам несколько отыграть потерянные позиции", - считает аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/4018264>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 04.07.2019; ОАО РЖД ДОСТАНЕТ ГРУЗЫ ИЗ ХОЛОДИЛЬНИКА

Новые правила перевозки скоропортящихся товаров дорого обойдутся монополии

По оценкам экспертов, решение ОАО РЖД на несколько месяцев ускорить переход на новые правила перевозки скоропортящихся товаров обойдется монополии в 2 млрд руб. Они также сомневаются, что новые правила привлекут на железную дорогу грузы с автотранспорта. Владельцы рефрижераторного и изотермического подвижного состава, с которого грузы уйдут в более дешевый сегмент крытых вагонов, выступают против инициативы, говоря о порче продуктов в летний сезон. Но в ОАО РЖД рассчитывают, на добросовестность грузоотправителей и госконтроль.

Институт исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) подготовил анализ последствий досрочного перевода железнодорожных перевозок скоропортящейся продукции на новые правила, официально вступающие в силу 8 декабря. Часть грузов — в частности, молоко, морепродукты, соки, воды, алкогольные напитки, овощи, консервы, кондитерские изделия,— которые сейчас возятся в рефрижераторных емкостях, станет возможно по выбору производителя перевозить в универсальных контейнерах и крытых вагонах ([см. “Ъ” от 13 сентября 2018 года](https://www.kommersant.ru/doc/3739344)). ОАО РЖД телеграммами от 24 и 26 июня ввело этот режим досрочно. В ОАО РЖД сообщили “Ъ”, что новые правила «позволят снизить транспортную составляющую при перевозках скоропортящихся грузов» и «формируют конкурентоспособные условия железнодорожного транспорта с автомобильным» при перевозке скоропортящихся грузов.

ОАО РЖД ожидает, что на железную дорогу с автотранспорта должно быть переключено около 1 млн тонн»,— пишут эксперты ИИЖД, считая, что перевод возможен, но вовсе не в таких объемах.

Однако основное изменение будет в другом. По данным ИИЖД, на рынке распространено нарушение правил, при котором скоропортящиеся грузы предъявляются к перевозке по неверной номенклатуре (например, как моторное масло или картон). Это позволяет сэкономить, так как перевозка в крытых вагонах дешевле, чем в изотермическом подвижном составе. Объем такого «несоответствия» в ИИЖД оценивают в 3 млн тонн в год. Теперь все эти грузы будут заявляться в соответствии со своим реальным названием, но до декабря может быть переведено около 1 млн тонн. То есть общий объем перевозок не вырастет.

При этом ОАО РЖД потеряет около 2 млрд руб. от перехода скоропортящихся грузов на более дешевый с точки зрения тарифа подвижной состав, оценивает ИИЖД, ожидая, что все грузы третьего (наиболее выгодного) тарифного класса будут переключены на перевозку в контейнерах. Также институт отмечает риски полного вывода изотермического подвижного состава из оборота вплоть до ухода за неполные полгода с рынка компаний, им оперирующих.

Участники рынка не в восторге от отмены переходного периода. Замгендиректора «Рефсервиса» Олег Богомолов отмечает, что новые правила обсуждались и были согласованы регуляторами, участниками рынка, научным сообществом и общественными организациями, и их введение было отложено на 180 дней для того, чтобы дать возможность рынку адаптироваться. «Мы понимаем стремление ОАО РЖД привлечь новые грузы, однако важно, чтобы их усилия не шли вразрез с элементарными нормами безопасности и качества продуктов питания»,— говорит президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава (АСОРПС) Михаил Синев. По его словам, АСОРПС и ряд профильных институтов не раз указывали на недопустимость транспортировки большинства скоропортящихся грузов в универсальных контейнерах и крытых вагонах. «Ведь если перевозить продукты — скажем, консервы — в цельном металлическом вагоне в летний период, то их срок годности как минимум будет сокращен в разы или же груз рискует приехать уже испортившимся,— объясняет он.— Когда температура окружающей среды +30°С, внутри такого вагона она достигает +55°C, а с Дальнего Востока в Москву такой груз может ехать 2,5–3 недели». А соки, пиво и другие напитки при такой температуре вообще пройдут внеплановую пастеризацию — возможно, даже многократно, говорит господин Синев.

Но в ОАО РЖД считают, что каждый добропорядочный производитель стремится обеспечить качественную доставку продукта потребителю и, соответственно, выбирает подвижной состав. «Что касается недобросовестных грузоотправителей — как в действующих, так и в новых правилах,— они найдут лазейки для того, чтобы отправить груз не в том подвижном составе для удешевления перевозки»,— говорят в монополии. Там также отмечают, что система госконтроля за перевозкой скоропортящихся товаров продолжит работать и при новых правилах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4019588>

На ту же тему: <https://tass.ru/ekonomika/6629012>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; РЖД ДОСРОЧНО ВВЕЛИ ПЕРЕХОД НА НОВЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ - ГАЗЕТА

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) телеграммами от 24 и 26 июня досрочно ввело новые правила перевозки скоропортящихся товаров, пишет в четверг газета "Коммерсантъ".

По оценкам экспертов издания, решение РЖД на несколько месяцев ускорить переход на новые правила перевозки скоропортящихся товаров обойдется монополии в 2 млрд руб.

"До вступления в силу новых правил перевозок ж/д транспортом скоропортящихся грузов РЖД в рамках действующих правил заблаговременно подготовили разъяснительные документы (по условиям перевозки), которые предусматривают для грузоотправителей возможность их использования уже сейчас, в пик летнего сезона", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе РЖД.

"Такие условия позволят снизить транспортную составляющую при перевозках скоропортящихся грузов, что положительно скажется как на себестоимости продукции для ее производителя, так и на ценовых условиях для конечного потребителя", - отмечают в компании.

Нововведения формируют конкурентоспособные условия ж/д транспорта с автомобильным при перевозках скоропортящихся грузов, добавили в РЖД.

В июне **Минтранс** РФ актуализировал и упростил правила ж/д перевозок скоропортящихся грузов. Соответствующий приказ ведомства от 10 июня вступает в силу через 180 дней после официальной публикации. Правила разделяют скоропортящиеся грузы на две категории - те, которые перевозятся с обязательным соблюдением температурного режима (замороженная мясная и рыбная продукция), и те, для транспортировки которых род подвижного состава или тип контейнера определяет грузоотправитель - в соответствии с установленными изготовителем продукции требованиями к ее качеству.

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; РЖД ФОРМИРУЕТ НА ЮГЕ ПОЕЗДА ДЛЯ ДОСТАВКИ ФУР В СОЧИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ НАГРУЗКИ НА АВТОДОРОГИ

РЖД реализуют на юге России проект по созданию спецпоездов для перевозки большегрузных автомобилей в Сочи с целью снижения нагрузки на автодороги в Краснодарском крае, сообщил начальник Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Владимир Пястолов на транспортно-логистической конференции "Pro//движение.Юг" в Ростове-на-Дону в четверг.

"Проект реализуется впервые в России. Он предполагает перевозку большегрузных автомобилей всех, кто нуждается в этом, из Краснодара в Сочи на специальных платформах. Время в пути - 10 часов с учетом выгрузки и погрузки в одну сторону, чистое время в движении будет 7 часов", - сказал Пястолов.

Планируется к перевозке 47 вагонов в сутки. Поезд идет четко по расписанию, что позволяет компаниям планировать логистику.

Такие перевозки позволяют снизить нагрузку на автодороги в Краснодарском крае, особенно летом, когда жесткий туристический трафик в направлении Сочи, отметил Пястолов.

"Дальше проект тянет за собой еще один - по созданию транспортно-логистической площадки уже в Адлере", - добавил начальник СКЖД.

В зону ответственности СКЖД входят территории 11 субъектов РФ.

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; "РЖД ЛОГИСТИКА" ЗАПУСКАЕТ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД С ВОСТОКА КНР В ПОДМОСКОВЬЕ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

"Дочка" ОАО "Российские железные дороги" - АО "РЖД Логистика" (РЖДЛ) запускает новый контейнерный сервис по маршруту Яньтай (провинция Шаньдун, восток КНР) - Селятино (Московская область) через Монголию, говорится в сообщении РЖДЛ.

По данным компании, первый контейнерный поезд, в составе которого 42 сорокафутовых контейнера с товарами народного потребления (оборудование, запчасти, электроника) и сборными партиями грузов отправился 28 июня. Маршрут проходит по территории Монголии через пограничные переходы Эрлянь (КНР-Монголия) и Наушки (Монголия-РФ). Ожидается, что транзитное время составит 16-18 суток.

Новый сервис "РЖД Логистики" совместно с "дочкой" - Far East Land Bridge LTD (FELB) предусматривает регулярную отправку контейнерных поездов - в июле будет запущено еще два железнодорожных состава, а с августа перевозки по маршруту станут еженедельными. В дальнейшем грузопотоки будут распределяться не только через Монголию, но и через погранпереход Забайкальск, отмечает компания.

"РЖД Логистика" продолжает расширять географию своих перевозок из Китая. Организуя новые транспортные маршруты, мы стараемся найти те решения, которые будут отвечать потребностям наших клиентов. На станции Яньтай удобно консолидировать грузы со всей провинции Шаньдун, одной из самых промышленно развитых в Китае, также она удачно соединена с морским терминалом, при помощи которого мы планируем также группировать и отправлять в Россию и Европу грузы из других стран Азиатско-Тихоокеанского региона", - отметила директор по продажам "РЖД Логистики" Ольга Степанова, слова которой приводятся в сообщении.

"РЖД Логистика" обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более трех десятков филиалов и обособленных подразделений, пять "дочек" и совместных предприятий в Европе и Азии. На 100% принадлежит РЖД.

На ту же тему: <https://tass.ru/ekonomika/6629960>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПЛАЦКАРТ С ДЛИННЫМИ ПОЛКАМИ И БЕЗ БОКОВУШЕК

"Федеральная пассажирская компания" (ФПК, "дочка" РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) получила предложение от производителя сделать новый вагон по типу плацкарта с более длинными спальными местами и без боковых полок и изучает мнение пассажиров, насколько такой подвижной состав будет востребован, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Холдинг РЖД, помимо привычных плацкартных вагонов, в 2019 году запустил на маршрутах новый модернизированный плацкартный вагон. Обновлением занимался "Вагонреммаш". Изюминка обновленного вагона - перегородки со встроенными лестницами и индивидуальные шторы по всей длине полки. Полки обтянуты тканью из износостойких пожаробезопасных материалов. Есть индивидуальное освещение, электрические розетки и USB-порты.

Согласно презентации "Вагонреммаша", с которой ознакомились РИА Новости, интерьер нового варианта плацкартного вагона выполнен в таких же серых тонах со спальными местами темно-серого цвета с красными подголовниками, но без боковых полок. Спальные места с четырьмя полками расположены, как и в существующих вагонах, по две друг напротив друга. То есть этот вагон выглядит, как что-то промежуточное между плацкартным вагоном и купе.

"Данный вариант компоновки вагона - это один из множества концепций дальнейшего развития нового подвижного состава. Это было одно из предложений "Вагонреммаша". Полки удлиняются, но сокращается количество мест", - пояснили РИА Новости в пресс-службе ФПК.

Стандартный плацкартный вагон имеет 54 спальных места. В презентации производителя говорится, что в плацкарте без боковых полок будет 40 мест, а длина полок составит не менее 184 сантиметров. Норматив длины плацкартной полки в курсирующих поездах составляет 166,5 сантиметра.

"ФПК с большим вниманием относится к пожеланиям своих пассажиров. Мы регулярно проводим исследования и опросы о новых сервисах, маршрутах, в том числе о перспективных моделях подвижного состава", - добавили в компании. При этом в компании отметили, что говорить о выпуске вагона именно в таком варианте преждевременно.

<https://ria.ru/20190704/1556210292.html>

### ТАСС; 04.07.2019; РЖД ГОТОВЫ ОТДАВАТЬ ПРИВОКЗАЛЬНЫЕ ПЛОЩАДИ МУНИЦИПАЛИТЕТАМ ДЛЯ БЛАГОУСТРОЙСТВА

По словам заместителя гендиректора компании Анатолия Мещерякова, поступающие от муниципальных властей инициативы будут рассматриваться в интересах пассажиров и жителей

ОАО "РЖД" готово к передаче привокзальной инфраструктуры, в том числе площадей, в собственность муниципалитетов для благоустройства в рамках национального проекта "Формирование комфортной городской среды", если это отвечает интересам пассажиров и жителей городов. Об этом ТАСС в четверг сообщил статс-секретарь - заместитель генерального директора ОАО "РЖД" Анатолий Мещеряков.

"Мы выбираем, что лучше: либо муниципалитет берет на себя определенные обязательства, либо РЖД также в сотрудничестве с муниципалитетом берут на себя определенные обязательства (по содержанию привокзальной инфраструктуры - прим. ТАСС). Мы будем это рассматривать, исходя, прежде всего, из интересов пассажиров и жителей", - сказал Мещеряков, отвечая на вопрос о перспективах передачи привокзальных площадей муниципалитетам для их благоустройства в рамках национального проекта.

Ранее сообщалось, что власти моногорода Невинномысска в Ставропольском крае запланировали благоустройство привокзальной площади в рамках федерального проекта "Формирование комфортной городской среды" после того, как РЖД передали эту территорию муниципалитету.

По словам Мещерякова, у компании нет планов по передаче всей привокзальной инфраструктуры муниципальным властям. Однако, если такая инициатива поступит от местных властей, она будет рассматриваться "исходя, прежде всего, из интересов пассажиров и жителей".

"В некоторых регионах, в силу ряда причин, если бы за этим не смотрели РЖД, возможно, там уже стояли бы торговые центры, торговые точки, которые затрудняли бы проход пассажиров… Чаще всего привокзальные площади и вокзалы - это лицо города. Один из национальных проектов - это развитие городской среды. Давайте подходить к развитию городских пространств цивилизованно, как пространств для жизни, а не только ведения бизнеса", - отметил собеседник агентства.

Нацпроект "Жилье и городская среда" состоит их четырех федеральных проектов - "Жилье", "Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда", "Ипотека" и "Формирование комфортной городской среды". Проект рассчитан на 2019-2024 годы и предусматривает, в частности, строительство 120 млн кв. м жилья к 2020 году. Общий объем финансирования из всех источников - более 1 трлн рублей до 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6631825>

### ТАСС; 04.07.2019; КРУПНЕЙШИЙ В РФ ЭКСПОРТЕР ЗЕРНА УСКОРИТ ОТПРАВКУ ГРУЗОВ БЛАГОДАРЯ СОГЛАШЕНИЮ С РЖД

По словам директора ООО "Торговый дом "РИФ", железнодорожные вагоны будут выполнять не один-два, а три-четыре оборота в месяц

Крупнейший в России экспортер зерна ООО "Торговый дом "РИФ" (Ростовская область) в четверг заключил соглашение с ОАО "РЖД", которое позволит увеличить скорость экспортных поставок. Об этом сообщила журналистам в четверг директор торгового дома Марина Турянская на транспортно-логистической конференции "PROДвижение.Юг".

"Суть соглашения такая: мы делаем "закольцованность" вагонов для того, чтобы наши вагоны могли делать гораздо больший грузооборот, чтобы была большая скорость <…> доставки грузов непосредственно для экспорта. Это будет финансово и экономически выгодно - железнодорожные вагоны будут делать не один-два, а три-четыре оборота в месяц", - пояснила она.

Как пояснили в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги (филиал ОАО "РЖД"), в соответствии с соглашением, зерно будут перевозить с элеватора, расположенного в станице Ладожская Краснодарского края, в порт Новороссийска.

"Сегодня Ладожский терминал отгружает в сутки до 25 вагонов. Мы договорились, что будем формировать на станции маршрут на отправку, это будет 45 вагонов, которые будут идти сразу составом и этим же составом возвращаться порожними к погрузке. Это, по сути, должно быть увеличение скорости в два-три раза", - отметила Турянская.

Она добавила, что соглашение заключено на один зерновой сезон - с 1 июля 2019 по 1 июля 2020 года.

Ростовское ООО ТД "РИФ" - крупнейший экспортер зерна в России. В сезоне-2017/18 компания отгрузила за рубеж 4,5 млн т зерновых и продуктов их переработки, что составляет 11% всего экспорта в этой категории.

<https://tass.ru/ekonomika/6631175>

### ТАСС; 04.07.2019; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ ФПК В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА ВЫРОСЛИ ДО 45,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Данный показатель превысил прошлогодний результат за аналогичный период на 3,9%

Поездами дальнего следования АО "ФПК" (дочернее общество ОАО "РЖД") в первом полугодии 2019 года воспользовались более 45,5 млн пассажиров, что превышает прошлогодний результат за аналогичный период на 3,9%, следует из сообщения РЖД.

Пассажирооборот вырос до 37,6 млрд пасс-км (+2,5%).

Пассажиропоток в июне 2019 года составил 10 млн, пассажирооборот - 9,6 млрд пасс-км.

АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК) - национальный железнодорожный перевозчик РФ в дальнем следовании. Охватывает 77 субъектов России. Также компания осуществляет международные пассажирские перевозки в 22 страны Европы и Азии.

<https://tass.ru/ekonomika/6631007>

### ТАСС; 04.07.2019; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ ВЫРОСЛИ НА 25,7% В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА

За шесть месяцев такие составы перевезли 2,8 млн человек

Число перевезенных пассажиров двухэтажными поездами АО "ФПК" (дочернее общество ОАО "РЖД") в первом полугодии 2019 года увеличилось на 25,7% относительно аналогичного периода прошлого года, до 2,8 млн человек, следует из сообщения РЖД.
В июне 2019 года двухэтажными поездами путешествовали 615 тыс. человек, что в 1,8 раза выше показателей июня прошлого года.

Наиболее популярными направлениями в январе-июне стали Москва - Воронеж (25,7% от общего объема перевозок поездами АО "ФПК"), Москва - Санкт-Петербург (24,5%), Москва - Адлер (9%), Москва - Ижевск (8,8%).

"Доля перевозок пассажиров двухэтажными поездами от общего объема перевозок АО "ФПК" в дальнем следовании составила 6,2%", - говорится в сообщении.

В 2018 году двухэтажными поездами АО "ФПК" воспользовались более 4,5 млн пассажиров (+36,7% к 2017 году).

В настоящее время курсирует 12 пар двухэтажных поездов по девяти маршрутам: из Москвы в Санкт-Петербург, Адлер, Казань, Воронеж, Самару, Кисловодск и Ижевск, а также из Санкт-Петербурга в Адлер и из Ростова-на-Дону в Адлер.

<https://tass.ru/ekonomika/6630338>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; РЖД ВВЕЛИ СКИДКУ 7,4% НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ В АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН

РЖД вводят скидку к тарифу 7,41% на перевозку энергетического угля по недозагруженным направлениям сети железных дорог, в частности, в порты Азово-Черноморского бассейна, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании в четверг.

[Газета "Коммерсант"](https://www.kommersant.ru/doc/4017743) писала в понедельник со ссылкой на письмо губернатора Кузбасса Сергея Цивилева вице-премьеру **Максиму Акимову**, возглавляющему совет директоров РЖД, что власти Кузбасса предоставят РЖД гарантии отгрузки 51,4 миллиона тонн энергетического угля в западном направлении во втором полугодии с перспективой увеличения на 10% в обмен на скидку к тарифу 12,8%. РЖД рассматривают возможность предоставления скидки к тарифу на перевозку угля по недозагруженным направлениям, в частности, в порты Юга и Северо-Запада, сообщали РИА Новости в компании.

"Учитывая неблагоприятную ценовую конъюнктуру на западных рынках угля, ОАО "РЖД" принято решение о предоставлении скидки на перевозку энергетического угля по недозагруженным направлениям сети железных дорог, в частности, в порты Азово-Черноморского бассейна. Правлением ОАО "РЖД" под председательством генерального директора компании Олега Белозёрова установлен понижающий коэффициент 0,9259 к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги в рамках ценовых пределов", - сообщили в пресс-службе в четверг.

Таким образом, пояснили в компании, скидка позволит временно нивелировать введенную с нынешнего года экспортную надбавку (коэффициент 1,08) на перевозку угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна. "Коэффициент вступает в силу 16 июля и действует в течение 61 дня. По мнению ОАО "РЖД", данное решение – это сигнал всему транспортному рынку – ставки должны снижаться по всей цепочке перевозок: на предоставление вагонов, на перевалку в порту, фрахт", - добавили в РЖД.

РЖД отмечает дисбаланс в географии перевозок угля со смещением основных объемов в адрес Дальнего Востока. Протяженность участков, где загрузка пропускной способности выше допустимых параметров, на Восточном полигоне составляет более 3 тысяч километров – 18% от эксплуатационной длины железных дорог полигона.

"В то же время определенные резервы по наращиванию погрузки существуют в направлении морских портов и пограничных переходов Северо-Кавказской и Октябрьской железных дорог, сухопутных железнодорожных маршрутов в Китай через Казахстан или Монголию, иностранных морских портов Черного моря, а также сухопутных железнодорожных маршрутов, в том числе через республику Беларусь в третьи страны", - сообщили в компании.

<https://ria.ru/20190704/1556215834.html>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; РЖД С 16 ИЮЛЯ НА 2 МЕСЯЦА ОБНУЛЯТ НАДБАВКУ НА ПЕРЕВОЗКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО УГЛЯ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЮГА РФ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) вводит7,4%-ную скидку к тарифу на перевозку энергетического угля в порты Азово-Черноморского бассейна, сообщили РЖД.

"Правлением ОАО "РЖД" под председательством генерального директора компании Олега Белозёрова установлен понижающий коэффициент 0,9259 к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги в рамках ценовых пределов", - говорится в сообщении.

Решение о скидке на перевозку энергетического угля по недозагруженным направлениям сети железных дорог, в частности, в порты Азово-Черноморского бассейна принято с учетом неблагоприятной ценовой конъюнктуры на западных рынках угля, отмечается в сообщении.

Скидка позволит временно нивелировать введенную с нынешнего года экспортную надбавку (коэффициент 1,08) на перевозку угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна, уточнили в компании.

Коэффициент вступает в силу 16 июля и действует в течение 61 дня.

РЖД отмечают дисбаланс в географии перевозок угля со смещением основных объемов в адрес Дальнего Востока. Протяженность участков, где загрузка пропускной способности выше допустимых параметров, на Восточном полигоне составляет более 3 тыс. километров - 18% от эксплуатационной длины железных дорог полигона. "Данное решение - это сигнал всему транспортному рынку - ставки должны снижаться по всей цепочке перевозок: на предоставление вагонов, на перевалку в порту, фрахт", - добавили в РЖД.

В то же время определенные резервы по наращиванию погрузки существуют в направлении морских портов и пограничных переходов Северо-Кавказской и Октябрьской железных дорог, сухопутных железнодорожных маршрутов в Китай через Казахстан или Монголию, иностранных морских портов Чёрного моря, а также сухопутных железнодорожных маршрутов, в том числе через Белоруссию в третьи страны, отмечает монополия.

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; ПРОЕКТ РЖД И НМТП ПО АВТОМАТИЗАЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК БУДЕТ РАСПРОСТРАНЕН НА ДРУГИХ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ

Проект внедрения диспетчерской информационно-логистической системы, реализуемый ОАО "РЖД" и ПАО "Новороссийский морской торговый порт" (НМТП), будет распространен на других получателей, в числе которых ООО "Роснефть-Транс", сообщил начальник Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Владимир Пястолов на транспортно-логистической конференции "Pro//Движение.Юг" в четверг.

"С 2018 года для улучшения взаимодействия в режиме пилотного проекта начато внедрение диспетчерской информационно-логистической системы. Математика разработана, конфигурации выстроены. Первый порт - Новороссийск, с которым удалось объединить информационные системы и выйти на автоматическое регулирование вагонных потоков от зарождения погрузки до выпуска", - сказал Пястолов.

Данная система при расчете планов поездов учитывает ситуацию в портах, начиная с планируемых подхода судов, погодной обстановки и заканчивая в целом ситуацией на подходах, позволила в первом полугодии 2019 года в условиях увеличения штормового времени в 1,5 раза увеличить выгрузку в порту на 5%.

"Причем точно такой же результат был в 2018 году, когда количество штормов увеличилось на 30%, а выгрузка была увеличена на 10% независимо от погоды", - сказал начальник СКЖД.

СКЖД планирует привлечь к работе с данной системой грузоотправителей-собственников, операторов подвижного состава, что "позволит в перспективе выстраивать сквозные модели организации перевозочного процесса", отметил он.

"Сейчас с нашим партнером - компанией "РН-Транс" - обсуждаем формат включения в систему для перевозки нефтепродуктов для мелких потребителей. Начинаем применение этого продукта в других сферах с целью повышения эффективности перевозочного процесса", - добавил Пястолов.

"Новороссийский морской торговый порт" - одна из крупнейших стивидорных групп РФ. Активы холдинга расположены в Новороссийске (Краснодарский край), Приморске (Ленинградская область) и Балтийске (Калининградская область). Крупнейшим акционером НМТП является "Транснефть"- она контролирует 62% акций, государство владеет 20% акций ПАО "НМТП" (MOEX: [NMTP](https://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)).

ООО "Роснефть-Транс" является дочерним обществом НК "Роснефть" (MOEX: [ROSN](https://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)).

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; РЖД В 2024Г ОЖИДАЮТ РОСТА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПОРТЫ ЮГА ДО 131 МЛН ТОНН

ОАО "Российские железные дороги" в 2024 году планирует выйти на показатель грузоперевозок в адрес портов Азово-Черноморского бассейна в 131 млн тонн, сообщил начальник Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Владимир Пястолов на транспортно-логистической конференции "PRO//Движение.Юг" в четверг.

"Дорога сегодня находится на пике технического перевооружения. Мы заканчиваем реализацию основных государственных программ по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, заканчивается проект по электрификации железнодорожных линий таманского полуострова, заканчивается строительство железнодорожных подходов к мостовому переходу через Керченский пролив. И мы уверенно говорим о том, что инфраструктура дороги будет готова к пропуску объемов... в 131 млн тонн грузов в 2024 году в адрес портов юга России", - сказал Пястолов.

По его словам, развитие железнодорожных подходов синхронизировано с развитием инфраструктуры портов, модернизацией причальных стенок, перегрузочных механизмов и складского хозяйства.

В этом году предстоит завершить строительство 107 км вторых путей, выполнить реконструкцию станции Крымская, завершить электрификацию линии Таманского полуострова до станций Анапа и Тамань-Пассажирская.

Окончание строительства и реконструкции всего участка станций М.Горький - 9-й км планируется в 2020 году. Это позволит увеличить пропускную способность всего направления до 154 пар поездов в сутки.

Он отметил, что "это развитие позволяет реализовать экспортный потенциал страны и освоить возрастающие грузоперевозки, которые должны выйти на уровень 125 млн тонн в 2020 году".

Как сообщалось, в 2018 году СКЖД доставила порядка 95 млн тонн грузов в порты Азово-Черноморского бассейна. К концу 2019 года желдорога планируем выйти на результат более 100 млн тонн выгрузки на припортовых станциях.

В 2018 году в развитие инфраструктуры было инвестировано порядка 60 млрд рублей. В 2019 году на эти цели также планируется направить около 50 млрд рублей.

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; КУРОРТЫ КУБАНИ И РЖД СОЗДАДУТ СОВМЕСТНЫЕ ТУРИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ

Курорты Краснодарского края и РЖД создадут совместные туристические маршруты, соответствующее соглашение заключили в четверг министр курортов региона Светлана Балаева и начальник Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО "РЖД" Владимир Пястолов, сообщает пресс-служба краевой администрации.

"В рамках достигнутых договоренностей стороны намерены взаимодействовать в реализации туристических проектов с железнодорожной составляющей и формировании новых железнодорожных маршрутов, направленных на сохранение и популяризацию культурно-исторического наследия Кубани", - говорится в сообщении.

Уточняется, что подписанное соглашение поможет в продвижении железнодорожного туризма в крае. "Мы намерены совместно разрабатывать новые турмаршруты. А также информировать отраслевые предприятия о предложениях и возможностях железнодорожного туризма, организовывать и проводить совещания, семинары, форумы по основным вопросам развития туризма с приглашением представителей РЖД", - приводятся в сообщении слова министра.

Она также добавила, что основное сотрудничество будет направлено на реализацию совместных мероприятий, предусмотренных стратегией развития туризма в России до 2020 года. "Так, в плане мероприятий стратегии **Минтранс** России совместно с органами исполнительной власти создают системы туристских информационных центров на транспортных хабах, единую унифицированную систему туристской навигации", - пояснили в ведомстве.

Как уточнили в минкурортов, соглашение позволит создать новые туристско-экскурсионные маршруты с использованием поездов, следующих вне регулярного расписания.

<https://ria.ru/20190704/1556219639.html>

### ТАСС; 04.07.2019; РЖД НАЧНЕТ КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОТ КРАСНОДАРА ДО АДЛЕРА ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Холдинг будет транспортировать большегрузные автомобили на специальных инновационных железнодорожных платформах

Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД, филиал РЖД) до конца 2019 года намерена реализовать проект по перевозке большегрузных автомобилей на Сочинском направлении на специальных контрейлерных платформах, сообщил в четверг на транспортно-логистической конференции "PROДвижение.Юг" начальник дороги Владимир Пястолов.

"Сегодня в стадии реализации проект контрейлерных перевозок. Он предполагает перевозку из Краснодара большегрузных автомобилей на специальных контрейлерных платформах. Данная перевозка позволяет снизить нагрузку на автодороги, особенно это актуально в летней период, когда в направлении Сочи идет жесткий туристический трафик", - сказал Пястолов.

По его словам, планируется, что время в пути с учетом погрузки и разгрузки составит около 10 часов, время движения - порядка 7 часов.

"Впервые этот продукт будет применен в России в таком масштабе: 47 вагонов в одну сторону в сутки планируется к перевозке", - добавил начальник СКЖД.

Как пояснили в пресс-службе дороги, проект по организации контрейлерных перевозок предполагается запустить на участке "Краснодар-Сортировочный - Адлер - Краснодар-Сортировочный" до конца 2019 года. Большегрузные автомобили будут перевозить на специальных инновационных железнодорожных платформах, на которых транспорт закрепляется с помощью быстросъемных упоров.

<https://tass.ru/ekonomika/6631488>

### ТАСС; 04.07.2019; ЖИТЕЛИ СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКА ОТМЕЧАЮТ 45-ЛЕТИЕ НАЧАЛА МАСШТАБНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА БАМА

На центральной площади города состоится торжественный митинг

Жители Северобайкальска в Бурятии празднуют 45-летия начала масштабного строительства основного участка Байкало-Амурской магистрали

(БАМ), вошедшего в историю как всесоюзная ударная комсомольская стройка. Об этом сообщила ТАСС начальник отдела культура администрации города Северобайкальска Светлана Зубарева.

"Сегодня у нас большой праздник, отмечаем 45-летие начала строительства БАМа. Запланирована большая концертная программа, ждем прибытия спецпоезда Улан-Удэ - Иркутск - Северобайкальск - Тында, который останавливается на всех "бамовских" станциях, в нем едут почетные гости, в том числе ветераны "стройки века" из разных городов", - сообщила Зубарева.

Она рассказала, что для почетных гостей запланирован не только концерт, но и экскурсии по Северобайкальску. "На автобусах с экскурсоводами ветераны БАМа, которые уже не живут у нас, смогут посмотреть, как изменился город, проехаться по тем местам, где они раньше жили и трудились", - сказала собеседница.

На центральной площади состоится торжественный митинг, специально на праздник прибыли артисты Бурятского театра оперы и балета, творческие коллективы РЖД. "Завершатся торжества в Северобайкальске ближе к ночи большим салютом, который продлится около 20 минут, это будет очень красочное зрелище", - сказала Зубарева.

Как отметили в пресс-службе правительства Бурятии, сейчас магистраль переживает второе рождение: строится еще один путь в районе Таксимо, планируется проложить второй Северомуйский тоннель. "К 2024 году пропускная способность БАМа должна вырасти в полтора раза, что, конечно же, привлечет сюда новых молодых специалистов, которые будут развивать север Бурятии", - отметили в пресс-службе.

Байкало-Амурская магистраль - одна из крупнейших железных дорог в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, она проходит по территории Иркутской и Амурской областей, Забайкальского и Хабаровского краев, Бурятии и Якутии. Хотя строительство магистрали началось еще в конце 1930-х годов, основные работы развернулись в 1974 году, когда Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль объявили всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Из более чем 3 тыс. км БАМа шестая часть приходится на бурятский участок - во время строительства он считался самым трудным, в него вложено более трети всех расходов на прокладку БАМа. Восемь тоннелей, "ключей от БАМа", пробивались на территории Бурятии, среди них семикилометровый Байкальский и 15-километровый Северомуйский подземные коридоры.

<https://tass.ru/v-strane/6628889>

### НОВАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ЖИЛИН; 05.07.2019; ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА

Сотни российских пилотов могут лишиться дипломов и права летать. Это вопрос безопасности или денег?

21 июня Центральный районный суд Челябинска признал деятельность Южно-Уральского государственного университета (ЮурГУ) по подготовке пилотов гражданской авиации незаконной и постановил аннулировать дипломы двух его выпускников - Игоря Мартынюка и Eгора Дрыжинского, которые окончили ЮурГУ в 2013 и 2017 годах, соответственно. "Суд удовлетворил исковые требования Челябинской транспортной прокуратуры в интересах неопределенного круга лиц в полном объеме, - рассказала челябинскому изданию 74.ru консультант суда Анна Волощенко. - Незаконной признана деятельность по подготовке пилотов по программе среднего профессионального образования с 29 июня 2016 года, по программе дополнительного профессионального образования - с 5 декабря 2011 года по 30 июля 2014 года". Несмотря на то что сейчас дипломов лишены только два пилота, под ударом могут оказаться практически все летчики, выпускники Аэрокосмического факультета ЮурГУ, - более 200 человек. Среди мест их трудоустройства собеседники "Новой" называют едва ли не все известные авиакомпании страны.

Часть 1.

Несертифицированные

Иск транспортной прокуратуры к ЮурГУ был подан еще в сентябре прошлого года. Надзорное ведомство обратило внимание, что вуз готовил пилотов, не имея сертификата авиационного учебного центра.

Пресс-секретарь ЮурГУ Татьяна Строганова в телефонном разговоре с корреспондентом "Новой газеты" от комментариев отказалась. На письменный запрос представители вуза ответили отпиской.

Сертификата авиационного учебного центра у ЮурГУ действительно не было. Но у университета был заключен договор с Челябинским летным училищем гражданской авиации (ЧЛУГА), у которого до августа 2016 года соответствующий сертификат имелся. Именно в ЧЛУГА студенты ЮурГУ проходили практику.

По словам юриста Надежды Толочковой, которая представляет интересы выпускников ЮурГУ, до 2017 года (в этом году в ЮурГУ и ЧЛУГА были последние выпуски пилотов. - И. Ж.) сертификат авиационного учебного центра (АУЦ) требовался только для обучения по программам дополнительного профессионального образования. Для программ среднего профессионального образования, по которым учились выпускники ЮурГУ, он не требовался.

- Сертификата АУЦ для среднего профессионального образования не было ни у одного летного училища в России. Первый такой сертификат был выдан 31 мая 2017 года. И если прокуратура требует сертифицирования учебных заведений, которые готовят пилотов, то она должна требовать этого для всех. Почему только челябинские летчики лишены права летать?

"Новая газета" изучила сертификаты, выданные **Росавиаци**ей летным училищам до 2017 года. В приложениях к ним речь действительно идет о дополнительном профессиональном образовании. Сертификатов, которые относятся к среднему профессиональному образованию для коммерческих пилотов до 2017 года не выдавалось.

Часть 2.

Трагедия и передел Крушение

При обсуждении конфликта между чиновниками и челябинскими пилотами неизменно возникает тема катастрофы Ан- 148 авиакомпании "Саратовские авиалинии" в Подмосковье 11 февраля 2018 года.

В июне заместитель **министра транспорта** РФ Александр **Юрчик** в интервью "Новой газете" заявил: "В ходе разбирательств по "Саратовским авиалиниям" выяснилось, что

у одного из пилотов было свидетельство коммерческого пилота, полученное в учебном заведении, которое не отвечало в полной мере требованиям к авиационным учебным центрам "...";. Центр, который готовил второго пилота, не соответствовал этим требованиям. Прокуратура предписала проверить и при необходимости отозвать лицензию у этого учебного центра, что **Росавиаци**я и выполнила".

Речь идет о Сергее Гамбаряне, втором пилоте разбившегося Ан-148. Гамбарян в 2013 году окончил ЮурГУ и летную практику проходил в "ЧелАвиа", которое позже было переименовано в ЧЛУГА.

После катастрофы СМИ опубликовали расшифровку разговора командира судна Валерия Губанова с Сергеем Гамбаряном. Вот как она выглядела в момент публикации:

"Командир воздушного судна (КВС): Вверх! Вот.

Второй пилот (ВП): Сейчас-сейчас.

КВС: А ты вниз...

ВП: Вообще фигня какая-то!

КВС: Не, ну я так понял, ты хотел это... А ты, наоборот, вниз.

ВП: Потом разговаривать будем. Так, контролируем все!

КВС: Все, все хорошо.

ВП: Все, скорость нормализовалась.

СИГНАЛИЗАЦИЯ: Скорость сравнить, скорость сравнить.

ВП: Оп-оп-оп!390!

КВС: Куда вниз-то?! Куда ты вниз? Зачем вниз?! Куда?!

СИГНАЛИЗАЦИЯ: Скорость сравнить, скорость сравнить.

ВП: Да потому что, что хорош , 200 скорость, !

КВС: Высота! Высота! Высота!

СИГНАЛИЗАЦИЯ: Terrain ahead! Pull up! Terrain ahead!

КВС: Вверх!

СИГНАЛИЗАЦИЯ: Terrain ahead! Pull up! Terrain ahead!

КВС: Все, ".

В таком же виде эта расшифровка существует в СМИ сейчас. Из нее можно сделать вывод, что к катастрофе привели действия второго пилота, который якобы ввел воздушное судно в пике. Основываясь на этой расшифровке, коллеги погибших после катастрофы говорили, что именно второй пилот фактически пилотировал самолет.

Однако в скором времени после публикации расшифровки **Росавиаци**я выступила с опровержением подлинности этой записи, отметив, что диалоги командира воздушного судна и второго пилота в ней перепутаны, а некоторые слова и фразы вовсе отсутствуют в аутентичной записи.

Следственный комитет в июне 2018 года также подтвердил, что самолет в пикирование перевел именно командир воздушного судна (выпускник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации). К такому же выводу пришла комиссия Межгосударственного авиационного комитета. В качестве одного из факторов, приведших к катастрофе, МАК назвала "потерю работоспособности командира воздушного судна в психологическом плане (психологический ступор, psychological incapacitation), что привело к полной потере им пространственной ориентировки и не позволило отреагировать на правильные подсказки и действия второго пилота".

Как бы то ни было, в России за последние девять лет произошло минимум 12 крупных авиакатастроф. И лишь в одной из них среди пилотов был выпускник Челябинского училища. Это не помешало **Росавиаци**и в апреле 2018 года лишить лицензий 60 пилотов, выпускников ЮурГУ (о судьбе челябинских пилотов, которым родина закрыла небо, но которые нашли себя в Eвропе и США, - в материале Александры Джорджевич "Летать в Eвропе можно, в России - нет").

Студенты, специалисты и монополия

Сегодня Челябинское летное училище гражданской авиации, в котором выпускники ЮурГУ проходили практику, не работает.

Директор ЧЛУГА Александр Матусевич считает, что все дело против выпускников ЮурГУ и его училища построено на подмене понятий.

- **Росавиаци**я ссылается на требования Воздушного кодекса и Федеральных авиационных правил, в которых речь идет о программах обучения специалистов. То есть о людях, которые уже признаны специалистами, - говорит он. - Студенты же, не имеющие никакого образования, кроме школьного, специалистами не являются. В случае с пилотами, выпускниками ЮурГУ, речь идет о программе подготовки специалистов среднего звена. Это программа, соответствующая Федеральному государственному образовательному стандарту. И Министерство образования, проводившее проверку нашего училища в 2017 году, не нашло никаких оснований для отзыва у нас лицензии. Наша программа соответствовала программам, утвержденным **Росавиаци**ей.

Матусевич отмечает, что ЧЛУГА на момент возникновения конфликта являлось единственным частным летным училищем, которое готовило коммерческих пилотов. По его мнению, причиной возникновения конфликта стал передел рынка.

Дело в том, что у нас обучение коммерческих пилотов стоило заметно меньше, чем в училищах **Росавиаци**и, - 2,2 млн. рублей. В Сасовском летном училище, которое является филиалом Ульяновского института гражданской авиации, или в Краснокутском летном училище обучение стоило 3,4 млн. Соответственно, мы оттягивали значительную часть слушателей, и финансовые потоки проходили мимо государственных училищ. Мы выпустили более 300 пилотов. Государственные учреждения получили бы за них хорошие деньги. Сейчас, когда наше училище не ведет деятельности, **Росавиаци**я достигла своей цели: она фактически монополизировала рынок подготовки коммерческих пилотов.

В беседе с корреспондентом "Новой" зам**министра транспорта** Александр **Юрчик** признал, что в последние несколько лет рынок действительно монополизирован. По словам чиновника, монополизация произошла "невольно" - поскольку в ходе проверок частных авиационных центров выяснилось, что некоторые из них "не вполне соответствуют требованиям".

По мнению Матусевича, **Росавиаци**я и вовсе не имела права проводить проверки и выявлять нарушения, связанные с сертификацией АУЦ, потому что у ведомства нет соответствующего регламента. "Это функция **Ространснадзор**а. И у нас были проверки **Ространснадзор**а. И они никаких существенных нарушений не выявили", - говорит он.

Часть 3.

Невыполненное распоряжение премьера

Особняком в деле пилотов из ЮурГУ стоит история 33 выпускников Аэрокосмического факультета, окончивших обучение в 2017 году.

В распоряжении "Новой газеты" оказалось их письмо, датированное мартом 2019 года, премьер-министру страны Дмитрию Медведеву, в котором пилоты рассказывали, что **Росавиаци**я не допускает их к работе - пилотированию самолетов. Причина та же - лишение Челябинского летного училища гражданской авиации (ЧЛУГА), в котором студенты ЮурГУ проходили практику, сертификата авиационного учебного центра.

По словам выпускников, уже после того, как ЧЛУГА лишилось сертификата, они прошли практику на базе международных аэропортов Баландино и Магнитогорска: самостоятельно управляли самолетами от взлета до посадки. А после практики - успешно сдали государственные экзамены, получили дипломы с квалификацией "Пилот" и прошли необходимое тестирование в **Росавиаци**и.

Но в выдаче свидетельств авиационного персонала, последнего необходимого документа, им все равно отказали.

"Наша учеба соответствовала требованиям ИКАО"

Письмо Медведеву не предназначалось для публикации в СМИ. Мне удалось поговорить с одним из подписавших обращение выпускников ЮурГУ, но только на условиях анонимности.

Свое нежелание раскрывать имя Н. объясняет так: "Не знаю, как на интервью отреагируют в **Росавиаци**и. Даже если мы получим свидетельства авиационного персонала, **Росавиаци**я может сделать так, что мы не будем работать".

Н. поступил в ЮурГУ в 2013 году, сразу после окончания школы.

- Выбрал именно этот вуз, потому что перед глазами был пример знакомого, который окончил ЮурГУ и затем устроился пилотом в "Уральские авиалинии". Я знал, что в Челябинске летная практика организована в соответствии с документами ИКАО (Международной организации гражданской авиации. - И. Ж.): например, правила ИКАО предписывают, что если ты отлетал 18 часов с инструктором, и инструктор дал тебе допуск, то ты можешь осуществлять первый самостоятельный полет. В Челябинске так и было.

По словам Н., после первого курса вся их группа ушла в армию. "Мы могли бы пойти в армию и по окончании университета. Но тогда появился бы риск забыть, чему нас учили. Насколько я понимаю, у вуза или у ЧЛУГА были какие-то связи с военными, потому что нас отправили служить в военно-воздушные силы. После армии мы вернулись, и снова погрузились в теорию и полеты", - говорит он.

О том, что у студентов ЮурГУ могут возникнуть проблемы с получением свидетельств авиационного персонала, стало известно еще в 2016 году.

В вуз пришло письмо из **Росавиаци**и: "Информируем вас, что 26.08.2016 истек срок действия сертификата № 216, выданного **Росавиаци**ей авиационному учебному центру "ЧелАвиа" (с 2015 года - ЧЛУГА). В выдаче нового сертификата руководству ЧЛУГА отказано "."; Слушателям, прошедшим подготовку в ЧЛУГА после 27.08.2016, в выдаче свидетельств авиационного персонала будет отказано".

Получив это письмо, ректор ЮурГУ Александр Шестаков обратился в транспортную прокуратуру. И прокуратура встала на сторону студентов: "Учитывая наличие сведений, свидетельствующих об отказе Уральским территориальным управлением **Росавиаци**и в выдаче свидетельств авиационного персонала будущим выпускникам Южно-Уральского государственного университета по причине отсутствия у ЧЛУГА сертификата авиационного учебного центра, имеются достаточные основания полагать, что могут быть нарушены их права. В целях недопущения нарушения Федерального закона "."; должностному лицу Уральского МТУ **Росавиаци**и объявлено предостережение".

- Это письмо прокуратуры, казалось бы, сняло все вопросы. Университет дал нам направление на практику. В ЧЛУГА нам объяснили, что сертификат, о котором шла речь в письме **Росавиаци**и, нужен для программ дополнительного профессионального образования, а не для программы среднего профессионального образования, по которой мы учились. Мы отлетали на двухмоторном самолете положенные 10 часов. Отработали на тренажерах, сдали госэкзамены и в июне 2017 года получили дипломы. После этого - пошли в **Росавиаци**ю сдавать тест для получения свидетельства авиационного персонала. Это последний документ, необходимый для начала работы пилотом. В июле 2017 года я успешно сдал тест. И через месяц. получил отказ в выдаче свидетельства.

"Содействие"

30 апреля 2019 года на сайте правительства России появился ответ Дмитрия Медведева на письмо выпускников ЮурГУ. В виде поручения.

"Минобнауки России и **Минтрансу** России принять окончательное решение по вопросу получения свидетельств пилотов коммерческой авиации выпускниками Южно-Уральского государственного университета. О результатах доложить в Правительство Российской Федерации. Срок - 3 июня 2019 г.", - говорилось в документе.

Однако к настоящему моменту никакого содействия в решении проблемы выпускникам ЮурГУ не оказано.

В **Росавиаци**и на запрос "Новой газеты" о принятых мерах по содействию выпускникам ЮурГУ ответили, что отказ в выдаче им свидетельств коммерческих пилотов обусловлен тем, что вуз при их обучении допустил нарушения требований Воздушного кодекса.

"Проверки ФГАОУ ВО ЮурГУ показали, что имелись нарушения в оснащении материально-технической базы, у инструкторского состава отсутствовали заключения о годности к летной работе в качестве пилота-инструктора, отсутствовали утвержденные установленным порядком программы подготовки".

Для разрешения ситуации, говорится в ответе **Росавиаци**и, была утверждена программа подготовки коммерческих пилотов, разработанная Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации. Программа предусматривала возможность перезачета результатов налетов и "определения объема индивидуальной программы по каждому выпускнику ЮурГУ".

В 2018 году, утверждают в **Росавиаци**и, ректор ЮурГУ Александр Шестаков для разрешения ситуации принял на себя обязательства по оплате расходов на обучение выпускников-пилотов [в Санкт-Петербургском университете]. Однако позже заявил, что на это нет денег.

- Знаете, я готов уже и переучиваться, хотя в своей квалификации не сомневаюсь, - говорит Н. - Eще раз повторю: наше обучение проходило в полном соответствии с международными стандартами. В государственных училищах такого не было. Намного правильнее было бы пройти дополнительные испытания или пересдать практику. Но если нужно потратить еще несколько лет - что ж, я готов.

Осталось только найти деньги.

### НОВАЯ ГАЗЕТА; ДЖОРДЖЕВИЧ АЛЕКСАНДРА; 05.07.2019; ПОЛЕТ БЕЗ РОССИИ

Челябинские пилоты, которым родина закрыла небо, находят себя за рубежом

Челябинское летное училище гражданской авиации (ЧЛУГА) впервые столкнулось с претензиями со стороны **Росавиаци**и в 2017 году. После катастрофы Ан-148

"Саратовских авиалиний" у летчиков, подготовленных в ЧЛУГА, отозвали лицензии. Теперь специалисты, имеющие международные сертификаты, но не имеющие возможности летать на родине, находят работу в Eвропе и США.

В 2013 году Павел Семченко решал, куда ему поступать, чтобы учиться на пилота. "Мне очень хотелось, чтобы все соответствовало не только российскому, но и международному законодательству. В ведущих авиационных державах пилота характеризует набор знаний, навыков и умений, то есть квалификация, которую обычно можно получить в летных школах", - говорит Павел. Обучение в авиации стоит дорого, поэтому пилотами в основном решаются стать зрелые люди, часто с высшим образованием и возможностями для оплаты курса подготовки. В России же до сих пор сохраняется "архаичный", по мнению Семченко, вариант подготовки летчиков.

Речь идет об обучении в вузах и их филиалах: там курсанты готовятся от трех до пяти лет, стоит учеба от трех до шести миллионов рублей, а к концу обучения курсант должен налетать 150 часов, и в итоге он получает свидетельство сразу коммерческого пилота. "Это не так много часов по сравнению с европейскими странами и Соединенными Штатами, где налет выпускника летной школы составляет часто больше 200 часов, а само обучение занимает всего один год вместе с теорией, при этом студент последовательно получает свидетельство пилота-курсанта, потом свидетельство частного пилота и, наконец, коммерческого пилота со всеми сопутствующими рейтингами", - рассказывает Павел, который сам сейчас учится в США. В России же, поступая в вуз, вы можете рассчитывать именно на свидетельство коммерческого пилота, как бы обходя предыдущие ступени.

Виктор Сафонов, который готовится стать пилотом в Словении, объясняет, что имея 45 часов налета, человек может получить в этой стране лицензию пилота-любителя, далее следует пройти от шести до восьми месяцев лекций на ATPL (Airline Transport Pilot License - лицензия пилота транспортной авиации, российский аналог - свидетельство линейного пилота), сдать экзамены по теории, параллельно и уже самостоятельно набирать еще 85 часов. Далее следует сдать полеты по приборам, полеты на многомоторном самолете и, наконец, получить CPL (свидетельство пилота коммерческой авиации).

В России выдавать в училищах свидетельство частного пилота после соответствующего модуля стали только в 2017 году, хотя нормативная база существует с 2008 года. До 2017 года возможности получить свидетельства частного пилота в вузах не было, курсант после выпуска мог рассчитывать на свидетельство коммерческого пилота. Павел Семченко решил, что ему такой вариант не подходит, и в 2013 году поступил в Дальневосточный центр подготовки авиационного персонала в Хабаровске, где были и теория, и практика, и свидетельство частного пилота. Через два года он поступил в Челябинское летное училище гражданской авиации с зачетом теоретической подготовки и летной практики частного пилота (то есть своей учебы в Хабаровске) в объеме первого модуля утвержденной **Росавиаци**ей программы.

Семченко просто продолжил обучение и освоил второй, третий, четвертый модули уже в Челябинске: "После окончания училища я стал обладателем уже заветной коммерческой лицензии, сдал экзамен владения авиационным английским языком на четвертый уровень, получил об этом отметку в свидетельстве коммерческого пилота". Но с работой не складывалось: авиакомпании просили диплом летного училища государственного образца о среднем профессиональном или даже высшем образовании, а у Семченко на руках был диплом установленного образца о профессиональной переподготовке на основе имеющегося высшего технического образования.

- После долгих разбирательств я обнаружил, что у многих авиапредприятий есть копия протокола заседания **Росавиаци**и, которое состоялось в 2013 году после катастрофы в Казани (есть в распоряжении редакции "Новой газеты"). Авиакомпании ссылались на

него и решили не брать пилотов с дипломами установленного образца в пользу пилотов с дипломами гособразца.

Причиной для появления документа стала история с продажей в Санкт-Петербурге липовых летных удостоверений. Как объясняет Семченко, после того как ситуация вскрылась, владельцы удостоверений были разделены на три группы: те, кто точно купил, те, на чей счет у **Росавиаци**и были сомнения, и те, кто точно сам всего добился и учился хорошо. Среди третьей группы был и Сергей Гамбарян (погибший 11 февраля 2018 года второй пилот Ан-148 "Саратовских авиалиний").

- В феврале 2017 года мне позвонили из авиакомпании "Победа" и пригласили на собеседование. Прошли 16 кандидатов, я был на четвертом месте по результатам. Через месяц-два я должен был начать переобучение на тренажере, но мне никто не звонил. В мае позвонил сам и узнал, что **Росавиаци**я "не рекомендует" "Победе" меня брать, так как планируется аннулировать мое свидетельство, - рассказывает Семченко. - После неудачного разговора по телефону с начальником управления летной эксплуатации **Росавиаци**и Максимом Костылевым я пошел к начальнику Уральского межрегионального управления воздушного транспорта **Росавиаци**и Александру Шулепову, который сам выдавал мне свидетельство. И предложил ему, чтобы я прошел все летные проверки и подтвердил свою квалификацию. Я их сдал. Но в день, когда я проходил летную поверку на двухдвигательный самолет, вышел очередной приказ об аннулировании, в котором была и моя фамилия.

После этого группа лиц, в числе которой был и Павел, обратилась в суд.

- Я в суде не раз говорил, что это то же самое, что лишать человека всех прав, если он потерял свое свидетельство о рождении в СССР, вместо простого и очевидного переоформления дубликата свидетельства о рождении на бланке Российской Федерации. Я же не могу заново родиться, но это не значит, что я умер. Но все равно проиграл все суды и кассации. Некоторые из нас выигрывают, но Верховный суд разворачивает решения на повторное рассмотрение. Я проголосовал ногами, переехал с семьей в Израиль, а сейчас доучиваюсь в США. Но я продолжаю бороться и не отступлю - нет ни одной причины прощать тех, кто пытается сделать нас виновниками всех тех несчастий, что сейчас происходят в отечественной гражданской авиации.

Ксения, пилот-любитель (имя изменено по просьбе собеседницы), в "ЧелАвиа" получала PPL (лицензия частного пилота). Она гордится своим образованием и считает, что из "ЧелАвиа" выходили люди, которые платили из собственного кармана, понимали, что они делают, а главное - зачем.

- У малой авиации огромный потенциал, но, к сожалению, не в нашей стране. В моих, например, планах было получение seaplane rating, виделась Волга, путешествия по России на гидросамолете, какое-то практическое применение в дальнейшем. Только вот незадача - в самой большой и супертехнологичной стране мира, где так много труднодоступных населенных пунктов, на сегодняшний день нет возможности получить допуск на гидросамолет.

После долгих поисков и переговоров со школами в Канаде, Штатах и Eвропе я нашла ребят, которые согласились не с нуля меня учить (просто не потянула бы финансово, да и работа не позволяет уехать на несколько месяцев), а засчитать мой уже имеющийся налет, выдать европейскую лицензию после теоретических и практических экзаменов, и уже в нее внести seaplane rating после соответствующего обучения. Им от меня нужно было только одно - verification letter из **Росавиаци**и о том, что мое свидетельство соответствует нормам ИКАО.

Однако **Росавиаци**я отказала Ксении. Она говорит, что может понять логику, пусть и "варварскую", по отношению к ребятам из большой авиации: в большинство из них государство вложило немалые деньги и, разумеется, хочет заставить всех "долг родине" отдать. "Но я-то тут при чем? Пилоты-любители могут приносить в экономику отрасли большие деньги, а отрасль этого сделать не дает".

На вопрос о том, сможет ли Виктор Сафонов, обучающийся в Словении, после работать в России, Виктор говорит, что эта тема "самая больная".

- По международным нормам могу, по регламентам ведущих отечественных авиакомпаний - нет. Причина - отсутствие высшего летного образования. Интересно, кто-нибудь у нас смотрел, насколько сложно сдать ATPL? Eсли наберу 1500 часов, то проблема исчезает. Выжил с EASA (Eвропейское агентство по безопасности полетов), можешь продолжать дома. Да, я хотел бы работать в России. У нас огромный потенциал внутренних и международных перевозок. А с личной стороны, я очень соскучился по налогу в 13% вместо 40%. Везде есть свои плюсы и минусы. В Eвропе тоже проблем хватает - от финансовых до безопасности полетов. Но раскрыть потенциал отдельного человека здесь явно могут лучше, особенно если он готов платить по счетам.

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК ОСТАВИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ЗА 2018Г НЕРАСПРЕДЕЛЕННОЙ

"Международный **аэропорт** Владивосток" (МАВ) на годовом собрании приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2018 года, а чистую прибыль в размере 157 млн рублей оставить нераспределенной, сообщает пресс-служба **аэропорта**.

По итогам 2017 года дивиденды не выплачивались, чистая прибыль в размере 59,522 млн рублей была направлена на финансирование инвестпрограммы 2018 года. Дивиденды по итогам 2016 года не выплачивались в связи с чистым убытком в размере 118,493 млн рублей.

Акционеры АО "МАВ" на годовом собрании 28 июня утвердили годовой отчет и бухгалтерскую отчетность за 2018 год, избрали совет директоров и ревизионную комиссию.

В совет директоров избраны 7 человек, в том числе 6 человек из предыдущего состава: Екатерина Теренова (представитель сингапурского **аэропортового** оператора Changi Airports International), Алексей Васильченко (представитель АО "Международный **аэропорт** "Шереметьево"), Никита Климарев (представитель сингапурской Levanterra Pte.Ltd), гендиректор ООО "Аэро-Груз" (Владивосток) Владилен Сытник, его отец Анатолий Сытник (совладелец "Аэро-Груза") и президент ООО "УК Комакс" (управляющая компания ОАО "Хабаровский **аэропорт**") Константин Басюк.

Вместо представителя сингапурской Levanterra Pte.Ltd Ильи Седова в совет избран Антон Грузин, должность которого "Интерфаксу" уточнить не удалось.

Аудитором на 2019 год утверждено АО "КПМГ", выполнявшее эти функции и годом ранее.

Согласно годовому отчету, акционерами АО "МАВ" на начало 2019 года являлись АО "Международный **аэропорт** Шереметьево", сингапурские компании Levanterra Pte.Ltd и Goldenhorn Gate Pte.Ltd (все - по 17,3854% акций), ООО "Аэро-Груз" (18,36% акций), АО "Кварц-Инвест" (16,84%).

**Аэропорт** Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. **Маршрутная** сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний.

Консорциум инвесторов в составе группы "Базовый элемент" Олега Дерипаски, Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и сингапурского **аэропортового** оператора Changi Airports International в феврале 2017 года закрыл сделку по приобретению 52,16% акций АО "Международный **аэропорт** Владивосток" и 100% акций ЗАО "Терминал Владивосток", владеющего и управляющего зданием терминала **аэропорта** Владивостока. Продавцом выступило АО "Международный **аэропорт** Шереметьево".

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; АВИАКОМПАНИЮ "НОРДСТАР" ОШТРАФОВАЛИ НА 200 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ

Суд оштрафовал авиакомпанию "Нордстар" на 200 тысяч рублей за задержку более 30 авиарейсов, сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

"В феврале-марте текущего года по вине авиакомпании допущено свыше 30 задержек авиарейсов. При этом в нарушение требований федерального законодательства резервные воздушные суда в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок и расписанием движения авиакомпанией не предоставлялись либо были предоставлены несвоевременно", - говорится в сообщении.

Отмечается, что "АО "АК "НордСтар" привлечено к административной ответственности по статье "Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией".

"Авиакомпании назначено наказание в виде штрафа в сумме 200 000 рублей", - заключило ведомство.

<https://ria.ru/20190704/1556190780.html>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; РОСАВИАЦИЯ НАПОМНИЛА ПАССАЖИРАМ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ

Полеты российских и грузинских авиакомпаний между двумя странами с 8 июля будут прекращены, сообщается на сайте **Росавиаци**и.

"**Росавиаци**я дополнительно информирует авиапассажиров о том, что с 00:00 часов 8 июля 2019 года полеты из/в пунктов на территории России в/из пункты на территории Грузии будут прекращены. Полеты в/из Грузию следующих российских авиакомпаний будут приостановлены: "Аэрофлот", "Победа", S7, "Уральские авиалинии", "Red Wings" и "Нордавиа", - говорится в сообщении.

Ведомство отмечает, что пассажиры, имеющие билеты российских авиакомпаний в Грузию или оттуда, могут поменять билеты на более ранние сроки без финансовых потерь. Путешественники, которые имеют билеты российских компаний на 8 июля или более позднюю дату, могут без доплат или штрафных санкций осуществить возврат денежных средств за оплаченные ранее авиабилеты, либо переоформить авиаперевозку на другие направления.

"Перевозка пассажиров и багажа до 24:00 7 июля 2019 года будет осуществляться в штатном режиме", - сообщает ведомство.

"С 8 июля текущего года полеты грузинских авиакомпаний на территорию Российской Федерации также будут приостановлены", - отмечает **Росавиаци**я.

<https://ria.ru/20190704/1556194061.html>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; АЭРОПОРТ "ВНУКОВО" СРЕДИ ЗАДАЧ НА 2019 Г ОБОЗНАЧИЛ ПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗОК ЮТЭЙР

АО "Международный аэропорт "Внуково" одной из задач на 2019 год видит "поддержку дальнейшего развития" перевозок авиакомпании "ЮТэйр" (MOEX: [UTAR](https://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx)), говорится в годовом отчете аэропорта.

"Поддержка дальнейшего развития авиаперевозок авиакомпании "ЮТэйр", особенно в секторе перевозок на международных воздушных линиях", - указано в отчете. О какой именно поддержке идет речь, не уточняется.

"ЮТэйр" в настоящее время испытывает финансовые трудности: общий долг компании перед кредиторами превышает 75 млрд руб. Так, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - "Траст", "Россия", Сбербанк (MOEX: [SBER](https://www.ifax.ru/Application/NewsBody.aspx))), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб. Еще один кредит, на 17,4 млрд руб., предоставил Сбербанк. По нему и одному из синдкредитов (семилетнему на 15,4 млрд руб.) "ЮТэйр" уже дважды допустила дефолт. С декабря прошлого года, когда это произошло впервые, компания ведет переговоры о реструктуризации.

Среди задач "Внуково" на этот год также фигурирует "обеспечение условий для успешной операционной деятельности авиакомпании "Победа" во "Внуково" в качестве эффективного источника повышения мобильности населения".

Другие авиакомпании, которые обслуживаются во "Внуково", в перечне задач не упоминаются.

Согласно ежемесячной статистике "Внуково", основной объем пассажиропотока аэропорту обеспечивают "Победа", "ЮТэйр", "Россия", AZUR air, из иностранных авиакомпаний - Turkish Airlines и Uzbekistan Airways.

В целом аэропорт в этом году намерен обслужить минимум 22 млн пассажиров, следует из отчета. В конце прошлого года один из бенефициаров, глава совета директоров "Внуково" Виталий Ванцев прогнозировал этот показатель на уровне 23 млн человек. В 2018 году "Внуково" обслужило 21,5 млн пассажиров, на 18,4% больше, чем годом ранее.

### ТАСС; 04.07.2019; МИНТРАНС ЧЕХИИ ЗАИНТЕРЕСОВАН В СКОРЕЙШЕМ ДОСТИЖЕНИИ СОГЛАШЕНИЯ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ С РОССИЕЙ

Все переговоры осуществляются через электронную почту

**Министерство транспорта** Чехии ведет интенсивные переговоры с **Минтрансом** РФ по возобновлению частоты авиасообщения между двумя странами и рассчитывает, что соглашение будет достигнуто в ближайшие дни. Об этом сообщил журналистам в четверг представитель руководства чешского транспортного ведомства Франтишек Емелка.

"Мы заинтересованы в скорейшем урегулировании ситуации и полетах самолетов авиакомпаний наших стран в стандартном режиме без ограничений, - отметил он. - Между министерствами транспорта Чехии и РФ ведутся активные переговоры с целью достижения компромисса по возникшим проблемам".

Межведомственный переговорный процесс происходит через электронную почту, уточнил представитель ведомства. С чешской стороны его осуществляет руководитель управления гражданской авиации **Минтранса** Зденек Йелинек. Переговоры, как предполагают в Праге, должны завершиться, самое позднее, в предстоящие выходные. Тогда же будут объявлены их результаты.

<https://tass.ru/ekonomika/6630718>

На ту же тему: <https://ria.ru/20190704/1556204759.html>

### ТАСС; 04.07.2019; "АЭРОФЛОТ" УЛИЧИЛИ В НАРУШЕНИИ ЗАКОНА О ЗАКУПКАХ

Ведомство усмотрело нарушение при проведении закупки на разработку видеоконтента для соцсетей

Столичное управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) признало "Аэрофлот" нарушившим закон о закупках, говорится в сообщении на [сайте](https://moscow.fas.gov.ru/news/17210) надзорного ведомства.

"Авиаперевозчик провел запрос предложений на оказание услуг по созданию уникального видеоконтента для размещения в социальных сетях в России и за рубежом на 58,8 млн рублей. Одному из участников по критерию "наличие соглашения о сотрудничестве с платформами по продвижению видео" комиссия "Аэрофлота" не присвоила баллы за наличие договора с Mail.ru. Заказчик посчитал, что Mail.ru не является платформой по продвижению видео, однако, по условиям договора, рекламодатель может самостоятельно размещать видеорекламу в социальных сетях Mail.ru и таргетировать ее показ", - говорится в сообщении.

Отмечается, что "Аэрофлоту" выдано предписание, в соответствии с которым авиаперевозчик должен пересмотреть заявки участников конкурса до 17 июля.

<https://tass.ru/ekonomika/6629749>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; АВИАВЛАСТИ РФ ПРЕДЛОЖИЛИ ЧЕХИИ ПЕРЕНЕСТИ РЕШЕНИЕ О "ФОРМАТЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА" НА СЕНТЯБРЬ - МИНТРАНС РФ

Россия предложили Чехии перенести решение о "формате дальнейшего сотрудничества" в области авиаперевозок на сентябрь, сообщил журналистам представитель пресс-службы **Минтранса** РФ.

"Российская сторона направила ответ на предложение чешского **Минтранса**, в котором предлагает перенести окончательное решение о формате дальнейшего сотрудничества в области воздушного сообщения на сентябрь - конец летнего сезона", - сказали в **Минтрансе**.

"Это делается для того, чтобы граждане двух стран могли спокойно планировать свои путешествия в разгар сезона", - добавил представитель ведомства.

В **Минтрансе** надеются, что чешская сторона поддержит это предложение, так как "забота о пассажирах является приоритетом деятельности транспортных министерств двух стран".

В минувший вторник российские авиакомпании "Аэрофлот", "Победа" и "Уральские авиалинии" отменили рейсы в Чехию, поскольку авиавласти этой страны аннулировали разрешения на полеты. Причиной конфликта стало недовольство Праги условиями транссибирских маршрутов, согласованных Москвой для нацперевозчика Czech Airlines. К вечеру вторника РФ и Чехия договорились о возобновлении рейсов, но только до 7 июля.

На ту же тему: <https://tass.ru/ekonomika/6630992>

### ИНТЕРФАКС; 04.07.2019; В СКР СЧИТАЮТ, ЧТО ВВЕДЕНИЕ ИНСТИТУТА "ВОЗДУШНЫХ МАРШАЛОВ" ПОМОЖЕТ СПРАВИТЬСЯ С ПРОЯВЛЕНИЯМИ ХУЛИГАНСТВА НА БОРТУ САМОЛЕТОВ

Следственный комитет (СК) выступает за введение института "воздушных маршалов" для предотвращения случаев хулиганства и усмирения дебоширов на авиарейсах.

"Мне кажется, что когда специально обученный человек будет присутствовать на борту рейса, особенно дальнего следования, когда судно пересекает значительное пространство - это будет полезно для пресечения деструктивного поведения любой формы, вплоть до попыток террористических актов", - сказал в четверг глава столичного управления на транспорте СК Сергей Вазюлин в программе на ведомственном YouTube канале.

Так он ответил на вопрос ведущего, обезопасит ли пассажиров присутствие на борту самолета так называемого "воздушного маршала", по примеру США.

"Практика иностранных государств говорит, что это эффективно", - сказал Вазюлин.

Он отметил, что ранее ведомство выдвигало предложение о введении такой службы. "Мы надеемся, что этот механизм будет использован и применен", - сказал Вазюлин.

Он также высказался за ограничение употребления пассажирами алкоголя на борту и его продажи в аэропортах.

"Появление гражданина в состоянии опьянения в общественном месте является правонарушением, за которое установлена административная ответственность", - напомнил представитель следствия.

По его данным, в Центральном федеральном округе к административной ответственности за деструктивное поведение на борту самолета ежегодно привлекается порядка 160 человек, возбуждается и расследуется в среднем 10 уголовных дел.

Федеральная служба воздушных маршалов - правоохранительное агентство в США в составе министерства внутренней безопасности. Вооруженные огнестрельным оружием маршалы инкогнито находятся на гражданских рейсах в целях предотвращения противоправных действий пассажиров.

### ТАСС; 04.07.2019; ПАCСАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ПЛАТОВ НА ПРЯМЫЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ВЫРОС В I ПОЛУГОДИИ НА 15%

За шесть месяцев текущего года пассажиропоток воздушной гавани превысил 356 тыс. человек

Пассажиропоток международного аэропорта Платов (Ростов-на-Дону) на прямых рейсах по России в обход Москвы в первом полугодии 2019 года превысил 356 тыс. человек, что на 15% больше аналогичного показателя за прошлый год. Об этом в четверг журналистам сообщили в пресс-службе аэропорта.

Согласно декларации ключевых целей и приоритетных задач **Минтранса** РФ на 2019 год, доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы должна увеличиться в 2019 году до 39%. Согласно паспорту комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, в 2021 и 2024 годах значение индекса планируется увеличить до 44% и 51,35% соответственно.

"Пассажиропоток международного аэропорта Платов на прямых межрегиональных рейсах, минующих Москву, по итогам I полугодия текущего года вырос на 15,7% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составил 356,7 тыс. пассажиров", - говорится в сообщении.

Отмечается, что наибольшим спросом, помимо рейсов в Москву и Санкт-Петербург, пользуются авиаперелеты в Сочи, Симферополь и Екатеринбург. "Далее топ-10 рейтинга региональных маршрутов выглядит в порядке убывания так: Махачкала, Нижний Новгород, Уфа, Самара, Казань, Грозный, Новосибирск", - подчеркнули в пресс-службе.

В Платове также отметили интерес пассажиров к перелетам в Калининград с промежуточной посадкой в Калуге, а также к прямым рейсам в Астрахань и Владикавказ.

Полеты из аэропорта Платов, который был открыт в декабре 2017 года, на регулярной основе выполняют 20 авиакомпаний, в том числе пять иностранных по пяти направлениям и 15 российских - по 37 направлениям. Базовой авиакомпанией аэропорта является авиакомпания "Азимут", созданная в 2017 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6630816>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; РОССИЯ И ЧЕХИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ СОХРАНИТЬ ОБЪЕМ АВИАСООБЩЕНИЯ

**Министерства транспорта** Чехии и России договорились о сохранении нынешнего состояния и масштаба авиасообщения между странами и последующем продолжении переговоров, сообщил в четверг РИА Новости представитель чешского **минтранса** Франтишек Йемелка.

"**Министерства транспорта** Чехии и РФ договорились о сохранении нынешнего состояния и масштаба авиасообщения между обеими странами. До конца лета ведомства продолжат переговоры с целью обсудить рамки дальнейшего сотрудничества на последующий период", - сказал Йемелка.

Во вторник "Аэрофлот" отменил ряд рейсов в Прагу из Москвы из-за решения Чехии аннулировать разрешения на полеты. О приостановке полетов в Чехию сообщила и "Победа". Ограничение полетов российских авиакомпаний в Чехию связано с тем, что авиавластям не удалось достигнуть договоренности по выполнению рейсов Czech Airlines между Прагой и Сеулом по транссибирским трассам. Позднее **Минтранс** Чехии сообщил, что власти республики разрешили авиакомпаниям РФ возобновить полеты до 7 июля после аналогичного решения российской стороны.

<https://ria.ru/20190704/1556217031.html>

### ИА REGNUM; 04.07.2019; ПОЧТИ 30 ЛЬГОТНЫХ АВИАРЕЙСОВ СОРВАНЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Около 30 льготных авиарейсов в ДФО не были запущены из-за низких компенсаций. Об этом на итоговой коллегии Минвостокразвития РФ сообщил министр Александр Козлов. Авиакомпании отказались выполнять полеты из-за того, что компенсации не покрывают затрат, передает корреспондент ИА REGNUM.

Читайте также: Минвостокразвития: Вопрос региональных авиаперевозок в ДФО остается острым

"Мы смогли добиться, чтобы программа льготных авиаперевозок стала круглогодичной, перечень маршрутов увеличен до 134. Но должен констатировать, что 28 маршрутов пока не открылись. Например, Благовещенск - Владивосток, Анадырь - Новосибирск, Южно-Сахалинск - Елизово, Чита - Владивосток. Причина размер компенсаций авиакомпаниям не соответствует потребностям затрат", - сообщил Александр Козлов.

Министр пообещал, что для решения этого вопроса Минвостокразвития будет плотнее работать с **Минтрансом** РФ.

Как сообщало ИА REGNUM, глава Минвостокразвития РФ в ходе выступления на итоговой коллегии ведомства, сообщил, что поручение о создании региональной авиакомпании было дано правительством РФ еще в ноябре 2017 года, но не выполнено до настоящего времени теми ведомствами, которым это было поручено. В результате вопрос региональных перевозок в ДФО остается очень острым.

<https://regnum.ru/news/2659441.html>

### РБК (RBC.RU); ЕВГЕНИЙ КАЛЮК; 04.07.2019; К ПОСТРОЙКЕ "СЕВЕРНОГО ПОТОКА-2" ПРИВЛЕКУТ ЗЕМЛЕСОСЫ ИЗ ИСПАНИИ И С КИПРА

В список кораблей, ведущих строительство газопровода, разрешено добавить более двух десятков иностранных судов разного назначения, от землесосов до якорезаводчиков

Глава правительства России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о расширении списка судов, допущенных к участию в строительстве морской части газопровода "Северный поток-2". Копия распоряжения есть у РБК, подлинность подтвердил собеседник в аппарате правительства. В соответствии с документом пограничный и таможенный контроль этих судов должны проводиться непосредственно в местах проведения работ, без их захода в российские порты.

В пояснительной записке к распоряжению, проект которого был подготовлен **Минтрансом**, необходимость такого порядка объясняется "характером организации работ по дноуглублению и обратной засыпке траншей", куда укладываются трубы.

В соответствии с распоряжением, подписанным в апреле 2019 года, к участию в строительстве "Северного потока-2" на таких условиях было допущено несколько десятков судов, ходящих под флагами других государств (в основном Норвегии, Кипра и ряда других стран). Теперь в целях своевременного завершения работ по проекту в список решено добавить еще 23 судна, в том числе два под российским флагом - буксир Argo и трубоукладочную баржу Fortuna.

Большинство оставшихся (12 из 21) ходит под флагом Нидерландов, кроме того, в списке есть суда под флагами Кипра, Испании, Бельгии, Финляндии и Великобритании. Назначение добавленных в список судов самое разное: среди них есть четыре самоотвозных трюмных землесоса, предназначенных для проведения дноуглубительных работ, а также буксиры, транспорты, камнеукладчики, якорезаводчики, грунтоотвозные баржи, суда снабжения и так далее.

В середине июня "Газпром" отчитался о строительстве 58,7% газопровода. Помимо Дании и России "Северный поток-2" пройдет через исключительные экономические зоны Германии, Швеции и Финляндии. Согласно проекту по нему планируется поставлять 55 млрд куб. м газа в год из России в Германию и другие страны Европы. При этом протяженность каждой из двух ниток трубопровода составит 1224 км. В конце июня глава "Газпрома" Алексей Миллер заявил, что газопровод достроят к концу 2019 года. <https://www.rbc.ru/business/04/07/2019/5d1dbe8e9a79473acb4a29f4>

### РИА НОВОСТИ; 04.07.2019; В РОССИИ СОЗДАДУТ СЕРВИС ОБРАТНОЙ СВЯЗИ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Жители РФ смогут направлять вопросы и жалобы по тематике нацпроектов через новый сервис обратной связи "Нацпроекты глазами людей", сообщает пресс-служба "Единой России".

Решение о создании сервиса было принято в четверг на совместной стратегической сессии "Единой России" и правительства.

"В преддверии политической конференции "Единой России" мы провели обсуждение магистральной темы – национальные проекты... В специальных сообществах в соцсетях, на партийных сайтах и в мобильном приложении партии можно будет подать жалобу или задать вопросы об объектах, строящихся в рамках нацпроектов. Все сообщения будут поступать в единую публичную базу, структурированную по каждому объекту на сайте сервиса "Нацпроекты глазами людей", – приводит пресс-служба единороссов слова секретаря генсовета партии Андрея Турчака.

Турчак подчеркнул, что "самая главная проблема" на сегодняшний день – это "дефицит коммуникаций между исполнителями нацпроектов и населением". Новый сервис должен, по его словам, обеспечить необходимую коммуникацию.

Секретарь генсовета единороссов рассказал, что реагировать на обращения людей будут депутаты ЕР всех уровней, которых распределят по объектам, вошедшим в нацпроекты.

"Мы сегодня договорились, что непосредственно на объектах будут проводиться встречи, чтобы люди могли видеть, следить за качеством, за сроками производства работ", – подчеркнул Турчак, добавив, что на основе проблемных тем и вопросов ЕР будет регулярно составлять доклад для председателя партии, премьер-министра РФ Дмитрия Медведева.

Турчак также рассказал, что с целью информирования россиян ЕР создаст в соцсетях сообщества, посвященные реализации нацпроектов. По его словам, сообщества будут наполняться адресно. Так, молодым родителям будет предложена группа "Нацпроекты глазами родителей", в которой будет собрана информация из всех нацпроектов, которые их касаются.

<https://ria.ru/20190704/1556215068.html>

### LENTA.RU; 04.07.2019; ДЕШЕВЫЕ ДОРОГИ И ДОСТУПНЫЕ ЛЕКАРСТВА

Что ждет россиян в ближайшие годы

1

Путин встретился с правительством по нацпроектам

Президент России Владимир Путин провел совещание с правительством по нацпроектам, на котором профильные вице-премьеры доложили о ходе их реализации. Одной из главных тем встречи стали законы, необходимые для выполнения инициатив, которые были приняты и которые только предстоит принять. Часть работы уже сделана: утверждены некоторые базовые законы, часть инициатив находится на рассмотрении парламентом. Тем не менее Путин призвал ускорить работу в этом направлении, обозначив дедлайны для законодателей, - это текущая весенняя сессия или начало осенней.

При этом президент отметил, что высокая скорость работы никак не должна отразиться на качестве законов. "Суеты здесь никакой быть не должно", - подчеркнул Путин. Он обратился к сотрудникам администрации президента с просьбой держать на контроле сроки, в которые должны быть приняты необходимые для реализации нацпроектов законодательные инициативы, а также попросил их помогать правительству в продвижении законов в парламенте.

2

Выплаты за уход за детьми повысят

О реализации социального блока нацпроектов в ходе совещания рассказала вице-премьер Татьяна Голикова, которая курирует сразу четыре направления: "Демография", "Наука", "Образование" и "Здравоохранение". Она доложила о ситуации с выплатами по уходу за детьми от полутора до трех лет. В настоящее время они платятся из кармана работодателя и составляют всего 50 рублей в месяц. По словам вице-премьера, с 2020 года эти выплаты увеличат до прожиточного минимума (в среднем по России в 2018-2020 годах он превышает 10 тысяч рублей) и будут выделять из федерального бюджета.

Голикова добавила, что если сейчас выплаты на первого и второго ребенка до полутора лет получают порядка 460 тысяч российских семей, то с 2020 году с учетом изменений они будут поступать уже 856 тысячам семей. Среди них сосредоточено наибольшее количество бедных. Поэтому новые выплаты станут не только вкладом в рождаемость, но также позволят повысить уровень жизни в стране, добавила Голикова.

3

Проблема жизненно-важных лекарств будет решена

В ходе совещания президент коснулся вопроса жизненно важных лекарств. В эфире прямой линии в июне Путин уже отмечал, что в полном объеме они закупаются только семью регионами России. Голикова доложила, что причинами этого стали не недостаток средств, а несвоевременное проведение закупок и плохая коммуникация между властью, поставщиками лекарств и больницами. Вице-премьер сообщила, что подготовлены законопроекты о едином реестре категорий граждан, нуждающихся в льготных лекарствах, и перечне жизненно важных препаратов. Путин добавил, что нужно заняться ситуацией в регионах прямо сейчас, а не ждать появления реестра.

"Пока вы будете менять порядок, связанный с реестром жизненно важных лекарств, нужно уже сейчас подавать сигнал в регионы, чтобы они работали должным образом и чтобы у нас были не семь регионов, которые по полному перечню работают, а гораздо больше", - подчеркнул он. Если окажется, что у каких-то регионов нет возможности закупать лекарства в полном объеме, нужно проанализировать ситуацию и при необходимости оказать им финансовую поддержку, заявил Путин.

4

Россия начнет перерабатывать мусор

Вице-премьер Алексей Гордеев, который курирует нацпроект "Экология", рассказал на совещании о ходе выполнения мусорной реформы, стартовавшей в 2019 году. Ее цели отражены в экологическом нацпроекте. По словам вице-премьера, уже удалось в пять-шесть раз сократить количество несанкционированных свалок в России. Однако это привело к удорожанию тарифа для населения на вывоз мусора. Путин призвал следить, чтобы рост тарифов на мусор не был "галопирующим". По словам президента, если он неизбежен, то на это нужно вовремя реагировать.

"Нужно на первых порах делать таким образом, чтобы, во‑первых, регионы не хулиганили, а вовремя, своевременно и взвешенно принимали решение. Двигаться нужно к заданной цели, но мягче, просто мягче нужно делать", - сказал Путин. Гордеев рассказал о способе снизить стоимость вывоза мусора с помощью раздельного сбора отходов, который внедряется в России с нынешнего года. Он пояснил, что на первом этапе россиянам самостоятельно придется сортировать мусор на перерабатываемый и неперерабатываемый. После этого их следует освободить от платы за вывоз первого типа отходов, так как они будут сразу поступать во вторичный оборот в качестве сырья для переработки.

5

Минфин предложил план экономии при строительстве дорог

На совещании с президентом также выступили первый вице-премьер России, министр финансов Антон Силуанов и зампред кабмина **Максим Акимов**, который курирует нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Они рассказали о ситуации с битумом, который необходим для строительства дорог. Силуанов пояснил, что битум - это сезонный товар, который дороже летом и дешевле зимой. Поэтому имеет смысл закупать его в те периоды, когда цена на него минимальная. Это позволит избежать удорожания строительства дорог.

**Акимов** подтвердил, что центральный вопрос в ситуации с битумом - наличие денежных средств. Однако решение уже прорабатывается совместно с Минфином. Кроме того, изучается возможность создать в восьми точках в России хранилища на 200-250 тысяч тонн битума. В ближайшее время инициативы будут представлены премьер-министру Дмитрию Медведеву. Путин отметил необходимость решить вопрос с материалами для строительства дорог. "Если у нас цены [на битум] будут расти на дорогу, так мы 50 процентов не построим от того, что намечали в рамках национальных проектов", - пояснил он.

6

Нацпроекты помогут России совершить экономический прорыв

Нацпроекты - это стратегические для России цели во внутренней политике, которых планируется достичь к концу 2024 года. Они разработаны как 13 отдельных инициатив: "Здравоохранение", "Образование", "Демография" и "Культура", "Безопасные и качественные автомобильные дороги", "Жилье и городская среда" и "Экология", "Наука", "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы", "Цифровая экономика", "Производительность труда", "Международная кооперация и экспорт", а также "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры".

Реализация этих нацпроектов качественно улучшит жизнь россиян, и первый положительный эффект, по словам президента, будет ощущаться уже в 2019 году. В общей сложности до 2024 году на их выполнение этих проектов планируют потратить 25,7 триллиона рублей.

<https://lenta.ru/brief/2019/07/04/national/>

### ИЗВЕСТИЯ (IZ.RU); 04.07.2019; В МВД ЗАЯВИЛИ О ВОЗМОЖНОСТИ ЕЗДИТЬ В РОССИИ СО СКОРОСТЬЮ 150 КМ/Ч

Современные дороги в России позволяют безопасно ездить со скоростью в 150 км/ч. Об этом заявил в ходе международного форума "Инновации в дорожном строительстве" начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников.

"Максимальная скорость в 150 км/ч может быть на наших существующих дорогах. И автомобили позволяют сегодня", - цитирует "РИА Новости" Черникова.

Он отметил, что такую скорость можно разрешить, но за исключением мест, где есть "примыкание, определенный рельеф, виражи поворотов".

По словам Черникова, современная дорожная инфраструктура в стране уже позволила снизить смертность на дорогах за последние десять лет в два раза: с 32 тыс. до 18 тыс. человек. Сейчас самая низкая смертность наблюдается на платных дорогах, где создана необходимая инфраструктура, включающая разделение потоков ограждением, а также освещение.

Ранее, 14 июня, стало известно, что Российский дорожный научно-исследовательский институт **Минтранса** разработал проект нового стандарта (ГОСТ), который позволит увеличить скоростной лимит на автомагистралях с 110 км/ч до 130 км/ч.

В тот же день **Росавтодор** оценил возможность увеличения скоростного режима. В ведомстве уточнили, что такой скоростной режим является рекомендацией и пока не будет вводиться. Согласно разработанному ГОСТу, для изменения правил на шоссе не должно быть очагов аварийности, глубокой колеи, при этом во время снегопада и ливней допустимая скорость должна ограничиваться.

<https://iz.ru/895892/2019-07-04/v-mvd-zaiavili-o-vozmozhnosti-ezdit-v-rossii-so-skorostiu-150-kmch>

**Вернуться в оглавление**