



Ежедневный мониторинг СМИ

09 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.07.09; МУСОРОВОЗЫ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ЛЬГОТНЫЙ ПРОЕЗД	5
RNS; 2019.07.08; МУСОРОВОЗЫ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ПЛАТЕЖЕЙ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.09; А НЕ ПОЙТИ ЛИ В ГРУЗЧИКИ.....	6
ТАСС; 2019.07.08; МИНТРАНС НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИЮ	7
КОММЕРСАНТЬ; ВОРОНОВ АЛЕКСАНДР, ТИШИНА ЮЛИЯ; 2019.07.09; «РОСТЕХ» ОТОДВИГАЮТ ОТ ДОРОЖНЫХ КАМЕР.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ РФ ПРЕДЛАГАЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИДЕИ НАЗНАЧИТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ДОРОЖНЫХ КАМЕР	9
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.07.09; НА УПРАВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ СИСТЕМОЙ МОНИТОРИНГА «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ ЕСТЬ ДВА ПРЕТЕНДЕНТА	10
ПРАЙМ; 2019.07.08; МИНТРАНС ЧЕХИИ ПОДТВЕРДИЛ ПРОДОЛЖЕНИЕ ПЕРЕГОВОРОВ ОБ АВИАСООБЩЕНИИ С РФ В ТЕЧЕНИЕ ЛЕТА	11
ТАСС; 2019.07.08; ВСЕ ОРГАНИЗОВАННЫЕ ТУРИСТЫ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ГРУЗИИ - РОСТУРИЗМ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКИХ УЧЕБНЫХ СУДОВ	12
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ В КОНЦЕ ГОДА ПОВТОРНО ОБЪЯВИТ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА.....	12
ТАСС; 2019.07.08; КАБМИН РФ К АВГУСТУ ВЫБЕРЕТ ВАРИАНТ РЕАЛИЗАЦИИ АВТОКОРИДОРА ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ; ВМЕСТО СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ АВТОДОРОГИ МОСКВА - КАЗАНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ВЫБРАТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-7.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.08; БАМ МОЖЕТ РАЗГРУЗИТЬ ТРАНССИБ	14
ТАСС; 2019.07.08; ХАБ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В СЕВАСТОПОЛЕ; ЧУМАКОВ ОТМЕТИЛ, ЧТО БУХТА, ГДЕ МОЖНО ПРОВОДИТЬ ОТГРУЗКУ, ИМЕЕТ ДОСТАТОЧНЫЕ ГЛУБИНЫ ДЛЯ ПРИЕМА КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ И НЕ ЗАМЕРЗАЕТ....	15
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.07.08; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ РОСМОРРЕЧФЛОТА НЕОБХОДИМО 20 МЛРД РУБ.....	15
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ЛЕМУТКИНА МАРИНА; 2019.07.09; АБИТУРА СТАЛА ПРАКТИЧНОЙ	16
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.09; ЛОГИСТИКЕ НЕ ХВАТАЕТ ГРУЗОВ; ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ КОМПАНИИ ОЖИДАЮТ ЗАМЕДЛЕНИЯ РОСТА РЫНКА	17

КОММЕРСАНТЬ; БУТРИН ДМИТРИЙ, КРЮЧКОВ ЕВГЕНИЙ; 2019.07.09; ЗАПИСЬ НА ГИЛЬТИНУ ОТКРЫТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО СПИСОК РАБОЧИХ ГРУПП ПО ОТМЕНЕ УСТАРЕВШИХ НАДЗОРНЫХ НОРМ.18 ТАСС; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ОРГАНЫ ВЛАСТИ И ВИДЫ КОНТРОЛЯ, ПОПАДАЮЩИЕ ПОД «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬТИНУ».....	20
ТАСС; 2019.07.08; КОЗАК: РОСТ ТОПЛИВНЫХ ЦЕН НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРИ ИЗМЕНЕНИИ ДЕМПФЕРА НЕ ПРЕВЫСИТ ИНФЛЯЦИЮ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «ВРЕМЯНКИ», ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КРЫМСКОГО МОСТА, ДЕМОНТИРУЮТ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ	21
ТАСС; 2019.07.08; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ДОГОВОРИЛИСЬ С НПО АВТОМАТИКИ О СОЗДАНИИ «УМНОГО ГОРОДА».....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОСК ПОЛУЧИЛА ОТСРОЧКУ НА ДОСТРОЙКУ ПАРОМОВ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК - РАХМАНОВ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОНФ НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ИСПОЛНЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ НА МУНИЦИПАЛЬНОМ УРОВНЕ, ПРОВЕЛ РЕЙД В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	23
ТАСС; 2019.07.08; В УФЕ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ БЕЛАЯ	24
RNS; 2019.07.08; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПООБЕЩАЛИ ЗАБЛОКИРОВАТЬ УЖЕСТОЧЕНИЕ ПДД БЕЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ОБСУЖДЕНИЯ	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮДМИЛА ЛЕСКОВА; 2019.07.08; ВЫЙТИ ИЗ КОЛЕИ; УРАЛЬСКАЯ ДОБАВКА УВЕЛИЧИВАЕТ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ.....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; В ГАИ ПРИЗВАЛИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЫМИ НА ДОРОГАХ.....	27
ТАСС; 2019.07.08; ВЛАСТИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВНЕДРИТЬ ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ НА ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГАФУРОВА; 2019.07.08; НА «ИННОПРОМЕ» ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЙ НИЗКОПОЛЬНЫЙ ТРАМВАЙ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КАМАЗ ПОСТАВИТ В АЗЕРБАЙДЖАН МАШКОМПЛЕКТЫ НА 400 МЛН РУБ., РАССМАТРИВАЕТ РАСШИРЕНИЕ СБОРКИ В СТРАНЕ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КИТАЙ РАЗРАБАТЫВАЕТ 15-ЛЕТНИЙ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЕЙ НА НОВЫХ ИСТОЧНИКАХ ЭНЕРГИИ.....	29
ИЗВЕСТИЯ; ПЕТРОВ АЛЕКСЕЙ, ВЕРБЕР МАРИЯ; 2019.07.09; ЛУЧШЕ «ЛАСТОЧКА» В РУКЕ; РЖД СРАВНИЛА НАДЕЖНОСТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КОРАБЛЕВ; 2019.07.08; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УСКОРЯТ ВАГОНЫ; КАК ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	33
ТАСС; 2019.07.08; КОМПАНИЯ «МИНСКМЕТРОПРОЕКТ» СПРОЕКТИРУЕТ ВТОРОЙ СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ НА БАМЕ.....	34
НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.07.08; БАМУ - 45!	35
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АДЛЕРОМ ДО 20 ЧАСОВ	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОКОЛО 1,6 ТЫС. ДВУХЭТАЖНЫХ ВАГОНОВ ПОЛУЧИТ РЖД В РАМКАХ ОЖИДАЕМОГО КОНТРАКТА С SIEMENS.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТРАНСКОНТЕЙНЕР СОКРАЩАЕТ ТРАНЗИТНОЕ ВРЕМЯ ПОЕЗДОВ ИЗ КНР В РФ	37

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЖД ОТМЕЧАЮТ АКТИВНЫЙ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕЙНЕРАХ ЛЕСНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ	37
ТАСС; 2019.07.08; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «ЧАЙКА» ВЫРОСЛИ НА 17% В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА.....	38
ТАСС; 2019.07.08; ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ СТАЛ САМЫМ ВОСТРЕБОВАННЫМ В МОСКВЕ ПО ИТОГАМ ШЕСТИ МЕСЯЦЕВ 2019 ГОДА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ «ДАЛЬВАГОНОРЕМОНТА» МОЖЕТ БЫТЬ ПРЕКРАЩЕНО	38
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.08; УЩЕРБ ОТ ДЕЙСТВИЙ ВАНДАЛОВ НА ОЖД В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ СОСТАВИЛ ПОЧТИ 2 МЛН РУБ.	39
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; ГЛАВА ОСК ПОПРОБОВАЛ СЕБЯ В РОЛИ ВЫПУСКАЮЩЕГО РЕДАКТОРА РИА НОВОСТИ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ НАГРАДИЛ ГЛАВУ СОВКОМФЛОТА СЕРГЕЯ ФРАНКА МЕДАЛЬЮ СТОЛЫПИНА	40
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; НА ЗЕЛЕНОДОЛЬСКОМ ЗАВОДЕ РАССКАЗАЛИ О РЕКОНСТРУКЦИИ РЯДА УЧАСТКОВ НА ВОЛГЕ.....	40
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.07.08; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА В САМОЛЕТАХ REGAS FLY БОЛЕЕ 160 ИЗМЕНЕНИЙ КОНСТРУКЦИИ	40
ТАСС; 2019.07.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ КИТАЙСКОГО СИАНЯ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; МАНТУРОВ: КАТАСТРОФА SSJ100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО НЕ ПОВЛИЯЛА НА ИНТЕРЕС К САМОЛЕТУ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ СЕКТОРАЛЬНЫМ САНКЦИЯМ В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА РАЗРАБОТАЛИ В СБ РФ.....	43
МОСКВА24; 2019.07.08; АНАЛИТИК ОЦЕНИЛ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ИСТОЧНИК НАЗВАЛ ДВА УСЛОВИЯ ДОПУСКА ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ К ПОЛЕТАМ В РОССИЮ	44
RNS; 2019.07.08; ЭКСПЕРТЫ ЗАФИКСИРОВАЛИ РОСТ ПРОДАЖ АВИАБИЛЕТОВ С ПЕРЕСАДКАМИ ИЗ РОССИИ В ГРУЗИЮ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; GEORGIAN AIRWAYS ПРЕДЛАГАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ТБИЛИСИ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ ЕРЕВАН С АВИАКОМПАНИЕЙ-ПАРТНЕРОМ	45
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.07.08; ЧЕМОДАННЫЙ ВОПРОС	45
RNS; 2019.07.08; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВЫПЛАТИТ КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ БАГАЖА.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ПЕРВЫЙ ЗАМГЕНДИРЕКТОРА ШЕРЕМЕТЬЕВО НИКУЛИН ПРИЗНАЛ, ЧТО ЕЩЕ РУКОВОДИТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО ХЭНДЛИНГ», НАЗВАЛ ЭТО ФОРМАЛЬНОСТЬЮ	46
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ СИТУАЦИЮ С НЕХВАТКОЙ ГРУЗЧИКОВ	47
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; СРЕДНЯЯ ЗАРПЛАТА ГРУЗЧИКОВ И ВОДИТЕЛЕЙ В ШЕРЕМЕТЬЕВО СОСТАВЛЯЕТ 82 ТЫС. РУБ. - ТОП-МЕНЕДЖЕР.....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ХВАТАЕТ 400 ГРУЗЧИКОВ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ СБОЯ С БАГАЖОМ, ПРОВОДИТСЯ ОБУЧЕНИЕ 500 ЧЕЛОВЕК	48
RNS; 2019.07.08; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН НА КАМЧАТКЕ СНИЗИЛИСЬ ПОСЛЕ РЕЗКОГО РОСТА В МАЕ	49

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ДУМА В ЧЕТВЕРГ ПРОГОЛОСУЕТ ЗА ВОЗВРАЩЕНИЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ	49
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.07.09; БОЯРСКИЙ: КОМНАТЫ ДЛЯ КУРЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ ПОМОГУТ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НЕКУРЯЩИМ	50
ТАСС; 2019.07.08; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ХРАБРОВО НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНОСТРАНЦЕВ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ВИЗАМ	51
ТАСС; 2019.07.08; СТРОИТЕЛЬСТВО РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА НАЧНЕТСЯ ДО КОНЦА ИЮЛЯ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ВВОД В СТРОЙ ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ТЕПЕРЬ ПЕРЕНЕСЕН НА СЕНТЯБРЬ - ИСТОЧНИК В РОСАВИАЦИИ	52
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ НЕДОСТАТКИ В ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЕ АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО»	52
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КОМПОЗИТЫ БУДУТ ПРЕВАЛИРОВАТЬ В АВИАСТРОЕНИИ ЧЕРЕЗ 12-15 ЛЕТ - ПРЕЗИДЕНТ BOEING В РОССИИ	53
ТАСС; 2019.07.08; ГЕНДИРЕКТОР «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ОЖИДАЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ПРИБЫЛИ В 2019 ГОДУ БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ	54
ТАСС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧАТ НОВЫЙ AIRBUS A320NEO В НАЧАЛЕ АВГУСТА	54
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕНАПРАВЯТ ВЫСВОБОДИВШИЕСЯ ПОСЛЕ ЗАПРЕТА РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ САМОЛЕТЫ В КРЫМ И ЧЕХИЮ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА МАРШРУТ МОСКВА - НУР-СУЛТАН - ГЕНДИРЕКТОР	55
ТАСС; 2019.07.08; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В БУДАПЕШТ ОТКРОЮТ В ОКТЯБРЕ	55
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; СТАРТ ПЕРЕЛЕТОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АЭРОПОРТОМ ЙОШКАР-ОЛЫ ОТЛОЖЕН ИЗ-ЗА ЕГО ПРОБЛЕМ С ДОПУСКОМ ВС	55
ТАСС; 2019.07.08; ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ ASIANA ПРЕКРАТИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В СЕУЛ	56
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ В ИЮНЕ НЕ ПОДОРЖАЛА	56
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТОМСКИЙ АЭРОПОРТ «БОГАШЕВО» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 30%	57
РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; АЭРОФЛОТ СТАЛ ГЛОБАЛЬНЫМ ПАРТНЕРОМ ФИБА	57
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТРАНСАЭРО СОБРАЛАСЬ ПОДАТЬ ИСК О БАНКРОТСТВЕ ЛИЗИНГОВОЙ «ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО»	58
ТАСС; 2019.07.08; «ТРАНСАЭРО» НЕ УДАЛОСЬ В СУДЕ ОСПОРИТЬ ЗАЙМ У «ДОЧКИ» «АЭРОФЛОТА» В 583 МЛН РУБЛЕЙ	58
ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; САУДОВСКАЯ FLYADEAL ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ЗАКАЗА BOEING 737 MAX, ПЕРЕЙДЕТ НА САМОЛЕТЫ AIRBUS	59

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.07.09; МУСОРОВОЗЫ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ЛЬГОТНЫЙ ПРОЕЗД

Проработать освобождение мусоровозов от платы за вред, причиняемый автодорогам, в понедельник **Минтранс** поручил вице-премьер Алексей Гордеев.

Такая плата взимается с грузовиков тяжелее 12 т через систему «**Платон**». С 3 июля тариф составляет 2,04 руб./км.

Требование платить мусоровозам за проезд по федеральным трассам удорожает услуги по вывозу мусора, говорит директор ассоциации регоператоров «Чистая страна» Руслан Губайдуллин. Освобождение их от сборов в систему «**Платон**» может снизить тариф для населения, считает он.

Всего в системе «**Платон**» зарегистрировано почти 1,2 млн грузовиков, говорит представитель оператора «**Платона**» «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, назначенная правительством без конкурса концессионером компания принадлежит «РТ-инвесту» (50%), сыну Аркадия Ротенберга Игорю (23,5%), Андрею Шипелову (19%) и Антону Замкову (7,5%). В России порядка 12 000 мусоровозов, из них около 80% - 12-тонники и зарегистрированы в системе, отмечает представитель РТИТС.

Деньги, взимаемые «**Платоном**», идут в Федеральный дорожный фонд, напоминает представитель **Минтранса**, за счет его средств ремонтируются и строятся дороги. Если мусоровозы освободят от платы, нужно будет определить источники восполнения выпадающих доходов фонда, предупредил он.

Но вряд ли они будут большими. Мусор часто возят по региональным трассам, но, даже если представить, что весь мусор везут по федеральным трассам, плата мусоровозов составит в год 300-600 млн руб., подсчитала аналитик InfraOne Александра Галактионова (сборы всей системы «**Платон**» - около 23,8 млрд руб. в 2018 г.). Но региональные власти предлагают распространить систему взимания платы и на региональные дороги, сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Мусорные операторы также могут получить еще одну льготу. Они уже просили премьера Дмитрия **Медведева** освободить их от штрафов за перегруз. В мусоровоз загружаются десятки и сотни баков - и есть плита, которая ходит и сдвигает их к кабине, объяснял Губайдуллин премьеру на экологическом форуме. Мусоровоз может быть загружен всего лишь на 50%, но имеет перевес и получает штрафы до 400 000 руб. Например, региональный оператор Саратова заплатил несколько миллионов рублей, рассказал Губайдуллин.

Процесс загрузки мусоровоза автоматический и повлиять на него невозможно, передал через представителя гендиректор «РТ-инвеста» (оператор отходов в Московской обл.) Андрей Шипелов.

Медведев тогда поручил **Минтранс**, МВД и Минфину представить предложения об освобождении мусоровозов от уплаты штрафов за превышение разрешенной нагрузки на ось до 1 июля.

Минтранс предложение освободить мусоровозы от таких штрафов не поддерживает, говорит его представитель, это создаст угрозу безопасности дорожного движения - перечень мер по предотвращению ДТП с использованием перегруженных транспортных средств кардинально сократится.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/07/08/806124-musorovozi-mogut-poluchit-lgotnij-proezd>

RNS; 2019.07.08; МУСОРОВОЗЫ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ПЛАТЕЖЕЙ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»

Правительство России поручило **Минтрансу** проработать вопрос об освобождении мусоровозов от обязанности платить в системе «Платон». Соответствующее распоряжение было опубликовано на сайте правительства.

«**Минтрансу** России дополнительно проработать вопрос об освобождении специализированных транспортных средств – мусоровозов от платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам, и представить соответствующие предложения», — говорится в сообщении.

«**Платон**» — система взимания платы с грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн за проезд по федеральным трассам. Средства направляются на развитие и восстановление дорожной инфраструктуры. Плата за проезд составляет 1,9 руб. за 1 км с учетом коэффициента в 0,51, который действует с 15 апреля 2017 года.

Кроме того, правительство поручило Минфину, Минприроды и ФАС рассмотреть возможное освобождение всех услуг по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов от НДС. При этом планируется включить плату за вывоз мусора в единый платежный документ, либо в платежный документ по коммунальным платежам.

<https://rns.online/transport/Musorovozi-mogut-osvobodit-ot-platezhei-v-sisteme-Platon-2019-07-08/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6640374>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.09; А НЕ ПОЙТИ ЛИ В ГРУЗЧИКИ

Столько и даже больше, 211 000 руб., получали грузчики в «Шереметьево хэндлинге» (100%-ная «дочка» аэропорта «Шереметьево») в июне, рассказали топ-менеджеры аэропорта министру транспорта **Евгению Дитриху** на совещании в субботу. Министр не первый раз собирает совещание на тему обработки багажа в «Шереметьево»: в высокий летний сезон аэропорт не справляется, часть багажа не успевают загрузить в самолеты и отправляют вслед пассажирам следующими рейсами, прилетевшим пассажирам иногда долго приходится ждать своих чемоданов.

Корень проблемы - в нехватке грузчиков: ситуация обострилась в начале июня, потом более-менее нормализовалась. Но пока «Шереметьево хэндлинг» не наберет людей, возможны «отклонения при обслуживании багажа в случае вмешательства внешних факторов», таких как проливные дожди в конце июня, предупредил в понедельник первый заместитель гендиректора «Шереметьево» Андрей Никулин. **Минтранс** поставил задачу полностью решить багажный вопрос к 15 июня.

Все профессии со временем эволюционируют, но во времена моего детства родители призывали детей хорошо учиться со словами «а не то вырастешь и придется работать грузчиком». Поэтому обнародованный на совещании доход грузчиков, если честно, поразил воображение. Мелькнула мысль: а надо ли было хорошо учиться? «Шереметьево» утром в понедельник получило много звонков от желающих занять вакантные посты, некоторые сотрудники аэропорта с более престижными профессиями выразили желание переквалифицироваться в грузчики. Справочно: по данным Росстата, средняя зарплата в Москве в апреле составила 103 000 руб., в России - 48 000 руб.

Сотрудники авиакомпаний рассказывали, что «Шереметьево» не сумело нанять грузчиков как раз потому, что раньше предлагало невыгодные условия. Ранее «**Аэрофлот**» (на него в 2018 г. пришлось 78,5% пассажиропотока «Шереметьево») сам обрабатывал свой багаж, но в 2018 г. начал передавать эти функции «Шереметьево хэндлингу», процесс завершился в мае 2019 г. Аэропорту надо было просто принять на работу **аэрофлотовских** людей. Но весной он предлагал зарплаты примерно на 10% ниже, плюс в «**Аэрофлоте**»

грузчики могли покупать авиабилеты по льготным сверхнизким ценам. В мае - начале июня «Шереметьево хэндлинг» на HeadHunter набирал грузчиков на 45 000 руб. в месяц чистыми.

Возможно, «Шереметьево» решило залить деньгами проблему, которая уже второй месяц наносит аэропорту репутационный ущерб, спровоцировала прокурорские проверки и вызвала гнев **Дитриха**. К сожалению, 200 000 руб. для грузчика оказались слишком хорошей суммой, чтобы быть на 100% правдой. Никулин в понедельник на пресс-конференции пояснил, что такие доходы в июне были единичными и включают бонусы и единоразовую материальную помощь. А средняя зарплата грузчиков, водителей и комплектовщиков - 82 000 руб. в месяц (71 300 руб. после вычета НДФЛ). Что все равно в 1,6 раза больше, чем предложение на HeadHunter, и примерно на 10% больше, чем платят грузчикам в других московских аэропортах. Но денежная инъекция пока не помогла, «Шереметьево» по-прежнему не хватает 400 грузчиков.

Бывшие **аэрофлотовские** грузчики вместо перевода без увольнения из авиакомпании в «Шереметьево хэндлинг» на основе гарантийного письма (такая процедура есть) предпочли попасть под сокращение, получить по две зарплаты, а с осени готовы выйти на работу. Из 400 **аэрофлотовских** грузчиков «Шереметьево» пока смогло нанять единицы. Проблема в том, что для работы в аэропорту грузчика надо обучать 30-65 дней. «Шереметьево» нашло, привлекая учебные заведения и военкоматы, 500 человек и ведет их обучение. Аэропорт в июне рассчитывал нанять необходимых людей к началу июля, но процесс затянется как минимум еще на полтора месяца, следует из слов **Дитриха**. С момента наступления коллапса в начале июня «Шереметьево хэндлинг» смог нанять 100 человек, еще примерно 300 временно привлекают из других компаний холдинга, например водителей - из головной компании.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/07/08/806131-ne-poiti-li-v-gruzchiki>

ТАСС; 2019.07.08; МИНТРАНС НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИЮ

Запрет на полеты в Россию грузинских авиакомпаний продлится до момента полного погашения задолженности по аэронавигационному обслуживанию. Об этом сообщил **руководитель пресс-службы Министерства транспорта РФ Александр Волков** в эфире телеканала «Россия-24» в понедельник.

«Приостановка полетов продлится до момента предоставления в адрес российской стороны программы авиационной безопасности компаний Georgian Airways и MyWay Airlines, их аудита и одобрения российской стороной. А также до момента полного погашения грузинской стороной задолженности по аэронавигационному обслуживанию», - сказал Волков.

Решение о приостановке авиасообщения между странами было принято после того, как 20 июня в Тбилиси начались организованные оппозицией антироссийские выступления, поводом для которых стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова в сессии Генассамблеи Межпарламентской ассамблеи православия. 21 июня для обеспечения безопасности российских граждан президент РФ **Владимир Путин** подписал указ о запрете пассажирского авиасообщения с Грузией с 8 июля. Позже **Минтранс** РФ сообщил о закрытии полетов в Россию грузинским авиакомпаниям.

На момент принятия решения о прекращении авиасообщения в Грузии находились около 54 тыс. россиян. По словам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, на данный момент около 4,5 тыс. россиян, находящихся в стране, не воспользовались возможностью сдать или обменять авиабилеты, и **Минтранс** РФ выделил дополнительные средства для их возвращения в Россию на этой неделе.

<https://tass.ru/ekonomika/6640433>

На ту же тему:

<https://iz.ru/897108/2019-07-08/mintrans-rasskazal-ob-usloviakh-vozobnovleniia-aviasoobshcheniia-s-gruziei>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d230a859a79476b95d7934a>

<https://www.kommersant.ru/doc/4025023>

<https://www.mskagency.ru/materials/2906083>

https://www.gazeta.ru/business/news/2019/07/08/n_13186099.shtml

<https://lenta.ru/news/2019/07/08/zapret>

ТВ:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3165877>

<https://www.vestifinance.ru/videos/49534>

<https://www.5-tv.ru/news/256965/vmoskve-nazvali-uslovia-vozobnovlenia-poletov-izgruzii-vrossiu/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2019781050-gQk4H.html

<https://360tv.ru/news/vlast/mintrans-nazval-usloviya-vozobnovlenija-aviasoobschenija-s-gruziej/>

КОММЕРСАНТЪ; ВОРОНОВ АЛЕКСАНДР, ТИШИНА ЮЛИЯ; 2019.07.09; «РОСТЕХ» ОТОДВИГАЮТ ОТ ДОРОЖНЫХ КАМЕР

В Минкомсвязи выступили против передачи структуре «Ростеха» функций всероссийского закупщика и оператора дорожных камер, поскольку это разрушит «конкурентный рынок с хорошей динамикой». Его нынешние участники также против монополизации, отмечая, что она угрожает не только ростом цен, но и невозможностью адаптации системы под нужды конкретного региона. Однако у идеи есть и сильные сторонники в лице вице-премьера Максима **Акимова** и Генпрокуратуры.

Министр связи Константин Носков сообщил, что по итогам консультаций с регионами и участниками рынка министерство выступило против назначения единственного оператора по установке дорожных камер. «Я направил предложения в правительство, потому что рынок очень конкурентный, с хорошей динамикой, - приводит ТАСС слова министра. - Рынок быстро развивается, быстро снижается стоимость благодаря конкуренции». Господин Носков уточнил, что позиция Минкомсвязи направлена вице-премьеру Максиму **Акимову** и теперь «руководство правительства будет принимать решение и докладывать президенту».

Министерство в соответствии с поручениями президента РФ и вице-премьера Максима **Акимова** еще в июне разослало в регионы телеграмму о подготовке постановления правительства о назначении ООО «ГЛОНАСС БДД» единственным «исполнителем закупок работ, услуг», связанных с применением комплексов фиксации нарушений ПДД и их обслуживанием (см. «Ъ» от 19 июня). Речь идет о дочерней структуре корпорации «Ростех» (ей принадлежит 34% ГЛОНАСС БДД, еще 30% у АО «ГЛОНАСС» и 36% у ООО «Сотка высоток»). В мае представители «Ростеха» пояснили, что ГЛОНАСС БДД займется созданием «автоматизированной системы контроля и повышения безопасности на дорогах». По данным источников «Ъ», с идеей определить единственного поставщика к президенту РФ Владимиру **Путину** обратился именно «Ростех». Предполагалось, что региональные власти должны в «максимально короткий срок» подготовить список вероятных зон контроля камер на местных дорогах.

Сейчас на дорогах установлено 12 тыс. стационарных и 3,8 тыс. мобильных дорожных камер. В ряде субъектов федерации (Московской, Курганской, Рязанской областях, Ингушетии, Чечне) власти заключили 10-12-летние концессионные соглашения и госконтракты с компаниями на установку и обслуживание камер. Инвестиции возвращаются за счет оплаченных штрафов. Среди инвесторов - «Ростелеком», Vessolink, «Ситроникс», «МВС Групп» и другие компании. По подсчетам «Ъ», в 2018 году общие

доходы владельцев камер в регионах превысили 3,4 млрд руб., рекордсменом стала «МВС Групп» в Подмосковье - 3,1 млрд руб.

Но в феврале 2019 года вице-премьер **Максим Акимов** назвал дорожные камеры «средством коммерциализации» и призвал пересмотреть принципы государственно-частного партнерства в этой области. В июне и июле в Госдуму были внесены два законопроекта, ограничивающие применение частных комплексов фиксации нарушений. О проверке дорожных камер и режимов их работы для «своевременного устранения массовых нарушений прав граждан» заявили и в Генпрокуратуре РФ, где обеспокоены, что комплексы стали «источником дохода» частных компаний (см. «Ъ» от 4 июля).

В правительстве уже разработали для субъектов федерации новые условия работы (в рамках контрактов по закупке и эксплуатации камер): аренда одного комплекса - 65-90 тыс. руб. в месяц, или 150-250 руб. за «услугу» предоставления информации о правонарушении. Последняя схема работает в ряде регионов: в Подмосковье «МВС Групп» получает 244 руб. за каждый оплаченный штраф, в Тамбове АО «ТСК» - 243 руб., в Курганской области ПАО «Ростелеком» - 149-345 руб.

В аппарате Максима **Акимова** сообщили «Ъ», что пока не видели предложений Минкомсвязи. В ГЛОНАСС БДД не смогли предоставить комментарии, в «Ростехе» обсуждать ситуацию отказались. Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков ранее заявлял «Ъ», что не видит в идее единого оператора «никакой пользы», но усматривает «что-то желание перенаправить финансовые потоки от штрафов».

Нынешние игроки предсказуемо против. Сейчас треть комплексов фотовидеофиксации, то есть около 5 тыс. в стране, - это проекты «Ростелекома», подчеркнули в компании. «Создание систем фотовидеофиксации - сложившийся рынок, который существует и развивается много лет, и появление единого поставщика ставит под вопрос существование целого рынка», - утверждает представитель оператора. Он добавляет, что инициатива создаст технологические сложности: «Регионам не оставляют выбора, возможности скорректировать решение под свои нужды. Есть и климатические, и другие различия».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ РФ ПРЕДЛАГАЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИДЕИ НАЗНАЧИТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ДОРОЖНЫХ КАМЕР

Глава Минкомсвязи РФ Константин Носков после консультаций с участниками рынка уведомил руководство правительства о нецелесообразности назначения единственного оператора по установке дорожных камер, сообщил он журналистам в понедельник.

«Мы ещё проконсультировались, кроме регионов, с участниками рынка, и я направил предложения в правительство о нецелесообразности определения единственного поставщика, потому что рынок очень конкурентный с хорошей динамикой, быстро развивается, быстро снижается стоимость благодаря конкуренции», - сказал Носков журналистам в понедельник, отвечая на вопрос, какова была реакция руководителей регионов на его предложение о едином операторе дорожных камер «ГЛОНАСС БДД».

«Поэтому такие предложения я в правительство направил, и дальше уже руководство правительства будет принимать решение и докладывать президенту», - добавил он.

Министр уточнил, что предложения будут переданы вице-премьеру Максиму **Акимову**.

В середине июня газета «Коммерсант» со ссылкой на правительственную телеграмму Носкова главам регионов сообщила, что все работы, связанные с установкой новых дорожных камер, будет выполнять дочернее предприятие «Ростеха» и АО ГЛОНАСС - компания «ГЛОНАСС БДД». Соответствующее распоряжение, по данным издания, готовит правительство России в лице Минкомсвязи.

«Белый дом уже предложил регионам тарифы для работы с компанией: 150-250 руб. за одно штрафное постановление и 65-90 тыс. руб. за аренду комплекса в течение месяца.

Ранее вице-премьер **Максим Акимов** назвал дорожные камеры средством коммерциализации и призвал пересмотреть принципы государственно-частного партнерства в этой области», - отмечалось в заметке.

По данным издания, на дорогах действует 12 тыс. стационарных и 3,8 тыс. мобильных комплексов. В ряде субъектов федерации (Московской, Курганской, Рязанской областях, Ингушетии, Чечне) власти заключили 10-12-летние концессионные соглашения и госконтракты с компаниями на установку и обслуживание камер. Инвестиции возвращаются за счет оплаченных штрафов. Среди инвесторов - «Ростелеком», Vessolink, «Ситроникс», «МВС Групп» и другие компании. Подобная схема, писала газета, вызывает негативную реакцию водителей, по мнению которых частные компании зарабатывают на участниках движения.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190708/1556314739.html>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.07.09; НА УПРАВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ СИСТЕМОЙ МОНИТОРИНГА «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ ЕСТЬ ДВА ПРЕТЕНДЕНТА

Центр развития цифровых платформ (дочерняя структура РТИТС, оператора «Платона») и компания «ГЛОНАСС» (оператор «ЭРА-ГЛОНАСС») одновременно претендуют на роль российского оператора системы отслеживания транзитных «санкционных» грузов.

Об этом сообщает сегодня РБК со ссылкой на собственные источники, знакомые с ходом реализации проекта.

«Система, представленная РТИТС, успешно прошла тестирование и готова к эксплуатации. Однако буквально накануне вступления в силу указа президента правительство получило письмо от АО «ГЛОНАСС», которое до этого момента официально не изъявляло желания участвовать в проекте», - заявил собеседник РБК.

По его словам, в правительстве должны принять во внимание данную заявку, сравнить оба поступивших предложения и лишь затем определиться с исполнителем проекта.

В самом ГЛОНАССе информагентству прокомментировали, что компания имеет опыт реализации аналогичного проекта - по внедрению электронных навигационных пломб при грузовых перевозках на ж/д транспорте.

Между тем **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил накануне, 7 июля, что отслеживать транзит «санкционных» грузов в России могут одновременно несколько операторов.

«На сегодняшний момент подготовлен проект временного регламента, временного порядка, который допускает возможность для нескольких операторов участвовать в этой работе. Временный регламент будет действовать, пока его не отменят. Специальных сроков внутри него не обозначено», - приводит слова чиновника ТАСС.

Евгений Дитрих добавил также, что на сегодня федеральными властями не принято решение о том, чтобы назначить какую-либо компанию единственным исполнителем данного проекта. При этом **он** напомнил, что сам **Минтранс** рекомендовал в качестве единого оператора транзита именно Центр развития цифровых платформ (ЦРЦП).

«Нами предлагался оператор, который сейчас и подготовил все необходимые средства пломбирования: развернул все свои мощности для осуществления такого пломбирования на 20 пунктах пропуска и контрольно-пропускных пунктах», - отметил он.

По словам другого представителя **Минтранса**, ведомство ранее направило в Кабмин проект соответствующего концессионного соглашения между правительством и ЦРЦП. В соответствии с проектом стоимость услуги по мониторингу грузов должна составить для перевозчиков 300 руб. в сутки, плату будет получать государство.

Напомним также, что возобновление транзитных перевозок «санкционных» товаров было анонсировано в апреле этого года заместителем министра транспорта **Алексеем Семеновым**.

Система мониторинга транзитных грузов «санкционной» группы создается по Указу президента РФ № 290, вступившему в силу с 1 июля этого года. Согласно документу, перевозчики смогут транспортировать данную категорию грузов транзитом через Россию в третьи страны при условии использования электронных навигационных пломб. Запрет на ввоз в нашу страну ряда категорий пищевых продуктов из стран ЕС был введен в 2014 году, он распространялся и на транзитные автомобильные перевозки этих продуктов.

Что касается самой технологии мониторинга транзитных автомобильных грузов с использованием электронных навигационных пломб, то пилотный проект по ее использованию был реализован в прошлом году между таможенными органами России и Казахстана. Эксперимент проводился в течение сентября-октября и был признан успешным. В дальнейшем к проведению также подключились Армения и Белоруссия.

<http://truckandroad.ru/politics/na-upravlenie-rossijskoj-sistemoj-otslezhivaniya-sankcionnyh-gruzov-pretendujut-dve-kompanii.html>

ПРАЙМ; 2019.07.08; МИНТРАНС ЧЕХИИ ПОДТВЕРДИЛ ПРОДОЛЖЕНИЕ ПЕРЕГОВОРОВ ОБ АВИАСООБЩЕНИИ С РФ В ТЕЧЕНИЕ ЛЕТА

Переговоры между министерствами транспорта Чехии и России об урегулировании авиасообщения продолжатся в течение лета, сообщил РИА Новости в понедельник представитель чешского **Минтранса** Франтишек Йемелка.

В воскресенье **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** заявил журналистам, что министерства транспорта Чехии и РФ договорились о сохранении нынешнего состояния и масштаба авиасообщения между обеими странами и до конца лета продолжат переговоры для обсуждения дальнейшего сотрудничества.

«**Министерство транспорта** Чехии полагает, что в течение лета ведомства продолжат переговоры о дальнейшем сотрудничестве в авиасообщении между Чехией и Россией», - сказал РИА Новости Йемелка.

«**Аэрофлот**» 2 июля текущего года 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.

ТАСС; 2019.07.08; ВСЕ ОРГАНИЗОВАННЫЕ ТУРИСТЫ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ГРУЗИИ - РОСТУРИЗМ

Все российские организованные туристы с датой обратного вылета из Грузии до 8 июля вернулись на родину. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе Ростуризма.

«По уточненным данным, полученным от туроператоров на 8 июля 2019 года, все организованные туристы, которые должны были вернуться в срок до 8 июля, вернулись на территорию Российской Федерации. Количество туристов, заключивших договоры с 8 июля 2019 года, - 4183 человека, с глубиной продаж до конца 2019 года. Из них: 1359 туристов аннулировали свои туры и получили компенсацию от туроператоров, 2854 туриста перебронировали свои туры на другие направления», - отметили в ведомстве.

Все авиакомпании, по данным туроператоров, осуществили полный возврат по билетам. Исключением является авиакомпания Georgian Airways, которая не принимает билеты к

возврату, а требует заявления на возврат со сроком рассмотрения до 90 рабочих дней, отметили в Ростуризме.

Туроператоры по рекомендации Ростуризма и МИД РФ приостановили продажу туров в Грузию с 22 июня до нормализации ситуации в стране. Туристы, решившие вместо возврата денег за приобретенные туры поменять направление отдыха, в основном выбирают Турцию, Кипр, Черногорию, Италию, Испанию, а также скандинавские страны, сообщили в Ростуризме. Самостоятельные туристы, приобретавшие отдельные туристские услуги (размещение, экскурсии и др.), вправе обращаться по месту приобретения таких услуг для возврата денежных средств, напомнили в ведомстве.

20 июня в Тбилиси начались организованные оппозицией антироссийские выступления, поводом для которых стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова в сессии Генассамблеи Межпарламентской ассамблеи православия. Для обеспечения безопасности российских граждан президент РФ **Владимир Путин** подписал указ о запрете пассажирского авиасообщения с Грузией с 8 июля.

На момент принятия решения о прекращении авиасообщения в Грузии находились около 54 тыс. россиян. По словам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, на данный момент около 4,5 тыс. россиян, находящихся в стране, не воспользовались возможностью сдать или обменять авиабилеты, и **Минтранс** РФ выделил дополнительные средства для их возвращения в Россию на этой неделе.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/08/07/2019/5d234d819a79479165607e91>

<https://rns.online/consumer-market/Iz-Gruzii-vernulis-vse-puteshestvovavshie-po-putevke-rossiyane-2019-07-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКИХ УЧЕБНЫХ СУДОВ

Федеральное агентство морского и речного транспорта планирует строительство учебного флота, сообщил журналистам глава **Росморречфлота Юрий Цветков**.

«Мы хотим выйти с инициативой по строительству как минимум двух, а то и трех учебных судов», - сказал он.

«Сейчас предпроектные работы ведутся, потом будем работать с судостроителями и проектантами и понимать (потенциальную стоимость строительства судов - ИФ)», - добавил глава **Росморречфлота**.

По его словам, скорее всего, это будут морские грузовые суда, оборудованные вторым мостиком и рубкой для прохождения морской практики курсантов и преподавателей учебных заведений.

В настоящее время курсанты проходят практику на парусных судах. «Мы считаем, что парусники идеальны для начального этапа, но потом нужна практика в машинном отделении, штурманское дело», - отметил **Цветков**.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ В КОНЦЕ ГОДА ПОВТОРНО ОБЪЯВИТ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

Федеральное агентство морского и речного транспорта до конца года повторно объявит конкурс на строительство объектов второго этапа Багаевского гидроузла (основного периода) на реке Дон в Ростовской области, сообщил журналистам глава **Росморречфлота Юрий Цветков**.

«Надеемся, что в конце года мы объявим конкурс с новыми сроками», - сказал он.

По словам **Цветкова**, объявленный ранее конкурс не состоялся в связи с несовпадением сроков строительства. «Мы просим изменить сроки, поскольку по технологии

строительства требуется еще дополнительное время, ожидаем решение по корректировке ФАИП», - уточнил **Цветков**.

Росморречфлот в апреле не нашел подрядчика для строительства II этапа Багаевского гидроузла за 19,4 млрд руб. (с НДС). Согласно материалам системы «СПАРК-Маркетинг», на участие в конкурсе не было подано ни одной заявки. Сроком начала выполнения работ должна была быть определена дата подписания госконтракта с «Азово-Донской бассейновой администрацией», окончание работ - 1 декабря 2020 года.

В ходе второго этапа планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты.

Гидроузел строится в районе хутора Арпачин Багаевского района Ростовской области. Его пропускная способность составит не менее 18 млн тонн грузов в год.

Строительство объектов первого этапа (подготовительный период) ведет АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) (СТГ) Геннадия Тимченко с апреля 2018 года. Стоимость работ составляет 667,2 млн рублей. Завершить строительство компания планирует в декабре 2019 года.

Строительство Багаевского гидроузла предусмотрено ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Максимальная стоимость строительства гидроузла, включая обустройство его водохранилища - 22 млрд рублей. Ввод объекта позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода и обеспечения безопасного судоходства на Нижнем Дону.

ТАСС; 2019.07.08; КАБМИН РФ К АВГУСТУ ВЫБЕРЕТ ВАРИАНТ РЕАЛИЗАЦИИ АВТОКОРИДОРА ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ; ВМЕСТО СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ АВТОДОРОГИ МОСКВА - КАЗАНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ВЫБРАТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-7

Правительство в конце июля сделает выбор из двух вариантов реализации транспортного коридора Европа - Западный Китай: строительство новой автотрассы Москва - Казань или реконструкция существующей дороги М-7. Об этом сообщил ТАСС первый заместитель председателя правления госкомпании «Автодор» Игорь Астахов.

«Коридор «Европа - Западный Китай» - там два варианта: или реконструкция существующей дороги, или строительство новой, параллельно трассе М-7. Мы сейчас работаем над оценкой, чтобы доложить председателю правительства в конце июля, чтобы он осуществил этот выбор», - сказал Астахов.

Как сообщалось ранее, премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение правительства, определяющее основные районы прохождения автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань.

При этом Игорь Астахов добавил, что выбор вариантов строительства дороги между Москвой и Казанью не зависит от реализации планов по строительству частной автомагистрали «Меридиан», которая задумана для связи Китая и Европы по прямому маршруту и рассчитана на движение магистральных грузовиков.

«И тому, и другому проекту быть. Если частый инвестор видит, что его проект эффективен и окупаем, пусть строит», - отметил он.

Реконструкция М-7

Непосредственно реконструкция трассы М-7 может оказаться даже дороже строительства новой трассы. Как отметил Астахов, среди факторов, ведущих к удорожанию такого варианта, большое количество обходов населенных пунктов и съездов, которые необходимо построить для реализации дороги как скоростной трассы.

Как добавил ТАСС **директор департамента государственной политики в сфере дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**, реконструкция М-7 займет

больше времени, чем строительство новой трассы Москва - Казань. «Реконструкция всегда сопряжена с тем, что нужно переключать потоки, необходимо учитывать и это. Поэтому логичным было бы запустить новый маршрут», - считает он.

Тем не менее Волков отметил, что реконструкция М-7 рассматривается и как отдельная задача. «Мы ограничены в финансах, но мы должны понимать, в целом, что необходимо реконструировать М-7. Задача даже не сравнить два варианта, а понять, какие мероприятия мы должны сделать, чтобы на М-7 гибло меньше людей, в первую очередь», - сказал он.

Проект трассы

Скоростную автотрассу Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 729 км планируется построить до конца 2024 года. Она позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью почти в 2 раза, до 6,5 часов.

Проект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай. Объем инвестиций в проект оценивается в 539 млрд рублей, из которых 216 млрд рублей планируется привлечь из внебюджетных источников.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/666665>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.08; БАМ МОЖЕТ РАЗГРУЗИТЬ ТРАНССИБ

Строили БАМ в свое время как мобилизационный проект, в том числе двойного назначения. Но сейчас это наша важнейшая магистраль для экспорта того, что мы можем вывозить на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, рассказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин.

«Самое простое - это уголь из Башкирии, Якутии, Тывы. БАМ - главная угольная магистраль, которая имеет огромное значение для отрасли. Если бы не БАМ, у наших угольщиков не было бы рабочих мест», - говорит эксперт. Но на магистрали есть «узкие» места, которые существовали изначально, еще на этапе ее проектирования.

Например, Северомуйский тоннель достроили только в начале 2000-х годов, а Кузнецовский тоннель - буквально несколько лет назад. До сих пор есть участки, которые требуют использования локомотивов «тяги-толкай», то есть когда один тепловоз тянет, а другой толкает. Есть участки с очень неудовлетворительной геометрией, перечисляет Михаил Блинкин. Необходима реконструкция, и она предусмотрена в правительственном плане модернизации БАМа, отмечает он.

Но с модернизацией все не так просто, добавляет **заведующий кафедрой Института пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта Евгений Ашпиз**. В правительственном документе речь идет о Восточном полигоне, то есть о Транссибе и БАМе.

«Грузонапряженность по Транссибу, - поясняет Ашпиз, - сейчас уже достигла рекорда. Ежегодно по магистрали идет 180 миллионов тонн грузов. И это за пределами разумного, так как интервалы между поездами всего по пять минут. Получается, ремонтировать магистраль некогда», - рассказывает Ашпиз.

В этой ситуации, считает он, разумно обратить внимание на вторую ветку - БАМ и привести ее в порядок, чтобы часть грузопотока пустить по ней. Иначе все грузы мы скоро просто не сможем перевезти. Прежде всего БАМ - однопутная магистраль. Потому сейчас рассматривается возможность строительства второго пути. Кроме того, в 90-е годы здесь закрыли часть развязок. Теперь их нужно восстановить, чтобы увеличить пропускную способность. «Надо иметь два полноценных пути и обеспечить провоз хотя бы 40 миллионов тонн в год и разгрузить Транссиб. Сейчас грузонапряженность БАМа - 5 - 10 миллионов тонн», - поясняет Ашпиз.

И еще. Магистраль проходит в сложных условиях мерзлоты. При ее оттаивании происходит деформация земляного полотна, а это приводит к ограничению скорости. Значит, нужно «вылечить» такие участки.

Конечно, модернизация БАМа - дорогой проект на многие десятилетия, признают эксперты. В **Комплексный план модернизации транспортной инфраструктуры** включен федеральный проект «**Железнодорожный транспорт и транзит**», который среди прочего предусматривает увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба. На это с 2019 до 2024 года будет направлено 1,25 триллиона рублей.

Отчасти эффективность БАМа будет зависеть от ситуации на рынке угля. «Если говорить о ближайших годах, - будет огромный спрос. А если говорить о перспективе десятилетий, - кто знает, что будет. Скорее всего, от угля промышленность уйдет», - говорит Михаил Блинкин. Так что это, в общем-то, проект со своими эффектами, но и со своими рисками, как и во всех больших проектах. По-другому не бывает, подчеркивает он.

«У России должна быть своя национальная идея, и она заключается в ее хорошем, благоприятном географическом положении», - приводит Евгений Ашпиз слова уже ушедшего из жизни академика Никиты Моисеева. «Пока большие средства мы получаем от нефтегазового сырья. Но наиболее эффективно для России было бы развивать транспортную инфраструктуру с Востока на Запад. Это будущее России», - подытоживает он.

ТАСС; 2019.07.08; ХАБ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В СЕВАСТОПОЛЕ; ЧУМАКОВ ОТМЕТИЛ, ЧТО БУХТА, ГДЕ МОЖНО ПРОВОДИТЬ ОТГРУЗКУ, ИМЕЕТ ДОСТАТОЧНЫЕ ГЛУБИНЫ ДЛЯ ПРИЕМА КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ И НЕ ЗАМЕРЗАЕТ

Порт Севастополя может стать узлом для накопления российского зерна и его экспорта на Ближний Восток, сообщил в понедельник **директор департамента сельского хозяйства Севастополя Дмитрий Чумаков** на аппаратном совещании правительства.

Согласно паспорту **нацпроекта «Международный экспорт и кооперация»**, экспорт сельхозпродукции является одним из его приоритетных направлений.

«Предлагается создать совместный зерновой хаб. <...> У нас накапливается до 110 тыс. тонн [зерна], у других нет таких мощностей. Через Босфор [зерно] уходит в Оман, а оттуда в страны Ближнего востока», - пояснил Чумаков. Он уточнил, что одним из партнеров проекта может стать Объединенная судостроительная корпорация.

Чумаков отметил, что бухта, где можно проводить отгрузку, имеет достаточные глубины для приема крупнотоннажных судов и не замерзает. При этом в Севастополе нет таких сильных ветров, как в Новороссийске - крупнейшем порту Юга России, где скорость ветра зимой может превышать 30 метров в секунду. Кроме того, в городе есть необходимая портовая инфраструктура для перевалки зерна и ремонта судов. Зерно в Севастополь из других регионов РФ можно привозить автомобильным и железнодорожным транспортом по Крымскому мосту, а также малотоннажными судами по морю.

«[Зерновой хаб] позволит увеличить экспорт российского зерна через Севастополь. <...> На сегодняшний день - 210 тыс. тонн за 2018 год перевалено. С реализацией проекта в первый год [перевалка зерна составит] миллион тонн, второй - 2,5 млн, потом от трех и далее до пяти миллионов, до 10 млн тонн», - добавил Чумаков.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/664593>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.07.08; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ РОСМОРРЕЧФЛОТА НЕОБХОДИМО 20 МЛРД РУБ.

На модернизацию учебных заведений **Росморречфлота** необходимо 20 млрд руб. такую оценку в ходе совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и

речного транспорта и Общественного совета при **Росморречфлоте** привел председатель Общероссийского общественного движения поддержки флота Михаил Ненашев. Как передал корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство», **заместитель министра** транспорта России - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** заявил, что проблема «хронического недофинансирования» подведомственных учебных заведений действительно имеет место быть и ведомство уже вынесло ее на рассмотрение Морской коллегии при правительстве России».

<http://rus-shipping.ru/ru/fin/news/?id=37462>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ЛЕМУТКИНА МАРИНА; 2019.07.09; АБИТУРА СТАЛА ПРАКТИЧНОЙ

Какие вопросы задаются в приемных комиссиях

Начавшись 20 июня, прием в вузы достиг своего апогея. Абитуриенты активно рассылают документы по приемным комиссиям вузов, но, чтобы в конце концов выбрать один (правила допускают подавать копии документов в пять университетов на три направления подготовки в каждом), задают массу уточняющих вопросов. О чем поступающие спрашивают чаще всего, «МК» поинтересовался в приемных комиссиях ведущих университетов.

Бесспорным лидером является вопрос об общежитии - как подтвердили «МК» во всех опрошенных приемках, задают его повсеместно и в первую очередь.

- Тут есть важный нюанс, - разъяснили «МК» сотрудники ряда приемных комиссий. - Дело не только в наличии свободных мест и сравнительно низкой их стоимости в общежитии по сравнению с жильем в частном секторе. Сложность в том, что для получения стипендии необходима временная регистрация иногородних студентов в Москве. Общежития ее дают автоматом. А вот собственник снимаемой квартиры делает это неохотно, и в случае его отказа могут возникнуть сложности со стипендией. Такие прецеденты бывали, поэтому, чтобы обезопаситься, ребята из состоятельных семей стали регистрироваться в общежитии, а жить в съемных квартирах.

На втором и третьем месте по частоте задавания в **Российском университете транспорта (МИИТ)** идут вопросы о местах прохождения практики и наличии военной кафедры, сообщили «МК» в пресс-службе вуза. Кроме того, в топ-пятерку попали темы, посвященные образовательным кредитам, стипендиям и дальнейшему трудоустройству выпускников. Интересуются поступающие и тем, кто из известных людей окончил вуз.

В МИСиС прежде всего интересуются проходными баллами (в прошлом году, уточнили «МК» в приемке вуза, этот показатель на разных направлениях составлял от 212 до 286 баллов), возможностью получить дополнительные баллы к ЕГЭ, а также возможностями внеучебной деятельности для студентов вуза.

В Московском государственном институте культуры в основную тройку вопросов-лидеров, как выяснил «МК», входят еще две темы. Во-первых, есть ли у вуза договоры с предприятиями, предоставляющими вакансии по окончании обучения. Во-вторых, студенты, поступающие на платное отделение, активно интересуются возможностью перейти в ходе учебы на бюджет.

В РГГУ, уточнила «МК» ответственный секретарь приемной комиссии Алмазия Катаева, «прежде всего спрашивают о проходном балле прошлого года, как проходит конкурс, как учитываются внеучебные достижения, и, конечно же, очень интересуются общежитиями: только почтой мы получаем по 150-180 писем в день от иногородних абитуриентов со всей страны».

Если вопрос о наличии в вузе военки традиционен для всех последних лет, то стремление получить информацию об объемах и качестве производственной практики, а также связях вуза с потенциальными работодателями является «новшеством».

- Нынешняя тенденция такова, что ребята стали раньше задумываться, чем будут заниматься в жизни - какую профессию выбрать и где трудоустроиться, - заявил «МК» глава Общества защиты прав потребителей образовательных услуг Виктор Панин. - Я это связываю, с одной стороны, с сокращением количества бюджетных мест в вузах, а с другой - с падением уровня жизни, в результате чего платить за образование стало по карману только самым богатым.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.09; ЛОГИСТИКЕ НЕ ХВАТАЕТ ГРУЗОВ; ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ КОМПАНИИ ОЖИДАЮТ ЗАМЕДЛЕНИЯ РОСТА РЫНКА

В 2019 году рост логистического рынка РФ (по модели «без активов»), участники которого по итогам 2018 года увеличили выручку на 20,5%, замедлится, ожидают и аналитики, и основные игроки. Усилится ценовая конкуренция и последует череда консолидационных сделок и банкротств. В грузовых автоперевозках для промышленного клиента на первый план выходят крупные логистические подрядчики, тогда как в потребительском сегменте, напротив, наблюдается тренд к «уберизации» с привлечением мелких игроков.

Агентство Infoline опубликовало рейтинг логистических компаний «INFOLine Logistic Russia TOP» по итогам 2018 года. В нем анализируются только те компании, которые работают по модели «без активов» или «преимущественно без активов». Поэтому в него не попали, например, работающие с использованием собственного или арендованного парка операторы доставки сборных грузов (LTL) «Деловые линии», ПЭК, Pony Express и т. д. и прямых перевозок FTL (Globaltruck). Также не включаются кэптивные логистические структуры грузовладельцев, такие как «Сель та» (собственный автоперевозчик «Дикси»), кэптивные железнодорожные операторы и компании с низкой долей конкретно логистических и экспедиторских услуг в портфеле (такие как FESCO или «Совфрахт»). Ключевой показатель ранжирования - выручка.

В первой тройке рейтинга (см. таблицу на стр. 10) произошло крупное изменение: на второе место с четвертого поднялся логистический оператор России, Белоруссии и Казахстана ОТЛК ЕРА, оттеснивший на третье место российское подразделение DHL. Российский же актив французской FM Logistic, соответственно, сдвинулся на четвертое место. В десятку попала по итогам года GEFCO, которую ее акционеры (ОАО РЖД и PSA) планируют продать: ранее компания занимала 12-е место. В остальном состав топ-10 не изменился, хотя есть сдвиги по занимаемым местам.

Средние темпы роста выручки у крупнейших операторов, сообщается в рейтинге, немного (на 0,5 п. п.) уменьшились по сравнению с 2017 годом, однако и в 2018 году составляли 20,5%. При этом, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, в 2019 году темпы роста продолжат замедляться: в 2018 году, помимо роста перевозок, сыграло свою роль повышение арендных ставок в сегменте контейнерных перевозок и индексация железнодорожного тарифа, что важно для большинства операторов, активно работающих в сегменте мультимодальных перевозок. Ставки привлечения фитинговых платформ уже достигли пика и дальше будут постепенно снижаться в связи с опережающим ростом парка на фоне замедления динамики контейнерных перевозок, говорит эксперт. В сегменте автоперевозок, отмечает он, продолжается активный тренд на консолидацию рынка.

Причем если крупные промышленные предприятия постепенно переориентируются на работу с крупными логистическими операторами, то на потребительском рынке, напротив, происходит бурная «уберизация». Активное использование логистических платформ и консолидаторов грузовых автоперевозок позволяет ритейлерам активно привлекать средний и малый бизнес (в том числе ИП), говорит господин Бурмистров.

«Изменения российского логистического рынка в 2018 году стали отражением общего состояния экономики страны, - полагает директор по развитию бизнеса FM Logistic Владимир Серебряков. - Экономический рост был незначительным, что отразилось на общем объеме грузов в логистической цепочке. По результатам года увеличение объемов на 3% продемонстрировали самые успешные отрасли, но в большинстве случаев он был значительно скромнее». Это дальнейший импульс консолидации логистической отрасли и к укрупнению основных игроков, говорит он. По его словам, необходимость получения дополнительных конкурентных преимуществ на рынке с низкими темпами роста привела к увеличению спроса на логистические услуги, связанные с продвижением товаров (переупаковка, создание промонаборов). А изменение подхода к управлению товарными запасами в рознице и увеличение количества «магазинов у дома» вызвали растущую потребность в эффективной доставке мелких партий товаров, отмечает господин Серебряков.

«Общее ослабление экономических показателей в различных сегментах российской экономики и снижение покупательской способности как основного драйвера в сегменте потребительских товаров вносит коррективы в работу логистических компаний, - говорит директор коммерческого департамента Itella в России Дмитрий Масальцев. - Логистический бизнес ищет баланс между, с одной стороны, давлением со стороны клиентов с целью снижения стоимости услуг и, с другой, сохранением показателей рентабельности». Для удержания доходности ряд компаний частично переходит в «серое» поле, например, нарушает нормы по охране труда. В большей мере это наблюдается в регионах, уточняет он.

Базовый прогноз на 2019 год показывает сохранение тенденций 2018-го практически без изменений, считает Владимир Серебряков. «Высокая конкуренция в условиях слабо растущего рынка будет приводить к уходу части игроков, увеличению количества слияний, поглощений и банкротств, - говорит он. - Ценовая конкуренция будет усиливаться, особенно для стандартизованных услуг, таких как магистральные междугородние перевозки. Это, в свою очередь, окажет сдерживающее влияние на прибыльность». По его словам, продолжится рост спроса на логистические решения для e-commerce и внутригородскую доставку в сети.

2018 год в целом характеризовался замедлением темпов роста коммерческого грузооборота, отмечают в «РЖД Логистике». «На снижение пошел даже тренд увеличения импортного грузопотока, начавшийся в 2017 году, - в первую очередь это отразилось на показателях работы портов РФ, - говорят в компании. - При этом рост показали российские грузоперевозки, в том числе по причине роста импортозамещения и обслуживания сегмента e-commerce». Увеличились грузоперевозки из Китая и в Китай и другие страны АТР. «РЖД Логистика» воспользовалась этим трендом, отмечают там, и в 2018 году запустила несколько новых поездов в транзитном, экспортном и импортном сообщениях, а также сегодня доставляет грузы из Пекина в Москву всего за шесть суток. В компании говорят, что в 2019 году предвидят продолжение тенденций 2018 года, однако в долгосрочной перспективе ожидают все же положительного тренда, в том числе в сфере увеличения доли перевозки грузов с высокой добавленной стоимостью.

<https://www.kommersant.ru/doc/4025456>

КОММЕРСАНТЪ; БУТРИН ДМИТРИЙ, КРЮЧКОВ ЕВГЕНИЙ; 2019.07.09; ЗАПИСЬ НА ГИЛЬТИНУ ОТКРЫТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО СПИСОК РАБОЧИХ ГРУПП ПО ОТМЕНЕ УСТАРЕВШИХ НАДЗОРНЫХ НОРМ

Правительство определило список 45 рабочих групп, которые будут обсуждать применение «регуляторной гильотины» в контексте контрольно-надзорной деятельности (КНД). В 13 группах снятие с 2021 года устаревших и избыточных требований останется делом профильных ведомств, в 15-ти - видимо, почти не выйдет за пределы отрасли. В 17-

ти (а возможно, и большем числе групп) конструкция будущего госрегулирования будет формироваться коллегиально, то есть с большой вероятностью конфликтно, - хотя в каждой такой группе есть головное ведомство, пересмотру подлежат нормы всех ведомств - участников группы.

Как сообщила вчера пресс-служба правительства, 5 июля в Белом доме под руководством вице-преьера, главы аппарата правительства Константина Чуйченко прошел семинар по проекту нового закона о КНД и механизму «регуляторной гильотины». Объявлено, что законопроект будет внесен в Госдуму в сентябре 2019 года, а работа над «гильотиной», оформленной дорожной картой №4714п-ПЗ6 от 29 мая 2019 года, фактически началась с 28 июня, когда господином Чуйченко был утвержден список из 45 рабочих групп по ее применению. Заместитель главы аппарата правительства Юрий Любимов объявил алгоритм работы всех групп: на первом этапе они определяют список объектов, которые должны вообще исключаться из списка поднадзорных (издержки КНД в этом случае могут быть выше потенциального предотвращенного урона), на втором - риски, которые будут контролироваться новой системой регулирования, на третьем - сформулируют способ управления ими. Исходя из этого, видимо, и станет очевиден критерий отсека ненужных правовых актов, регламентирующих КНД в старой модели: неотобранные и непересмотренные акты, «включая объемные или даже недавно принятые», потеряют силу 1 января 2021 года.

Как пояснил «Ъ» источник в Белом доме, во всех 45 рабочих группах есть головные ведомства (например, МЧС в группе «Пожарная безопасность»), а также участвующие в обсуждении, «сочувствующие» госорганы (Минприроды, Рослесхоз и Ростехнадзор). В рамках заявленной тематики требования будут рассматриваться комплексно: анализу должны подвергаться обязательные требования всех ведомств, вошедших в группу, чтобы исключить дублирование. Напомним, часть видов госрегулирования (например, все финансовое и банковское) исходно не рассматривалось как предмет «гильотинирования» или даже как предмет обычной реформы КНД, а значительная часть попавших в проект ведомств пыталась избежать участия в нем - последним «Ъ» писал о такой попытке Минтруда (исходя из списков Константина Чуйченко, попытка оказалась неудачной). Как пояснил Юрий Любимов, в отношении еще пяти госорганов вопрос применения «гильотины» пока обсуждается, то есть список может увеличиться до 50 за счет ФСБ (рыболовство в морских водах), Минюста (НКО), Росгвардии (оборот оружия, контроль безопасности объектов ТЭК), Росфинмониторинга (легализация доходов) и ФСТЭК (объекты критической информационной инфраструктуры). Под вопросом и блок требований ФСБ и Росгвардии к антитеррористической защищенности.

Нынешние 45 групп можно разделить на три категории (см. «Ъ-Онлайн»). В 13 группах головное ведомство будет само определять новую модель КНД: таковы, например, две темы ФАС, контроль МВД миграции, Минфин с контролем оборота драгметаллов и аудиторов, ФНС с контролем касс, Минкульт со всей культурой. Очевидно, что ведомств-конкурентов в таких вопросах было достаточно, а самое проблемное решение в этой части - оставить Роспотребнадзор с темой торговли наедине.

Еще 15 групп будут отраслевыми. Например, обсуждать регулирование коллекторской деятельности будут ФССП (головное ведомство) и Минюст; воздушного транспорта - **Росавиация** (головное), **Минтранс** и **Ространснадзор**; лесное регулирование - Рослесхоз и Минприроды. Здесь большое значение будут играть система связей между ведомствами одного профиля и их нынешняя и историческая подчиненность - соответственно, вероятность перемен ниже.

Наконец, в 17 группах полная или мягкая «отраслевая изоляция» невозможна, новую модель КНД будут искать очень разные ведомства, и ценой вопроса для всех будет отмена полномочий, стоящих за «гильотинированными» правовыми актами. Регулирование энергетики (головное - Минэнерго) будут обсуждать Минэкономики, Ростехнадзор,

Росгвардия и ФАС; здравоохранение (головным является Росздравнадзор) - еще и ФМБА, Минздрав и Роспотребнадзор; фармацевтику - Росздравнадзор (головной), Минздрав и Минпромторг. Логика назначения головных ведомств не всегда очевидна, как и их полномочия. Например, непонятно, кто в итоге скажет «последнее слово» в формировании практик КНД на железнодорожном транспорте - **Ространснадзор** как головное ведомство, **Росжелдор** как профильное или **Минтранс** как отраслевое. Очевидно, ближайшие полтора года будут потрачены и на выяснение этих вопросов, в административной логике предельно важных, и вряд ли эти дискуссии будут бесконфликтными.

ТАСС; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ОРГАНЫ ВЛАСТИ И ВИДЫ КОНТРОЛЯ, ПОПАДАЮЩИЕ ПОД «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ»

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** утвердил федеральные органы власти и виды госконтроля, на которые будет распространяться «регуляторная гильотина». Об этом в понедельник сообщается на сайте правительства.

В утвержденный перечень вошло 21 ведомство по нормативно-правовому регулированию в сфере контрольно-надзорной деятельности, а также 33 органа исполнительной власти со списком видов контроля, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность.

Однако в отношении некоторых видов контроля пяти органов власти ведется дополнительная проработка, заявил заместитель руководителя аппарата правительства Юрий Любимов.

«Это такие органы, как ФСБ России – в части контроля за рыболовством в морских водах, Минюст – в части регулирования деятельности НКО, Росгвардия – в части оборота оружия и контроля безопасности на объектах ТЭК, Росфинмониторинг – в отношении контроля легализации доходов и ФСТЭК – в отношении объектов критической информационной инфраструктуры», – сказал Любимов.

Он пояснил, что необходимо учитывать специфику указанных госорганов и решить, насколько для них подходит общий формат «гильотины».

Любимов добавил, что под вопросом также остается блок требований к антитеррористической защищенности в части полномочий ФСБ России и Росгвардии.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/668185>

ТАСС; 2019.07.08; КОЗАК: РОСТ ТОПЛИВНЫХ ЦЕН НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРИ ИЗМЕНЕНИИ ДЕМПФЕРА НЕ ПРЕВЫСИТ ИНФЛЯЦИЮ

Рост цен на автомобильное топливо на Дальнем Востоке не превысит инфляцию - для этого правительство скорректирует формулу демпфирующего механизма, который компенсируют нефтяникам часть упущенной выгоды из-за реализации топлива на внутреннем рынке. Об этом журналистам сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Козак, курирующий ТЭК, в кулуарах выставка ИННОПРОМ.

«Мы сейчас скорректируем демпфер, в нем будет повышающий коэффициент - дополнительная надбавка для Дальнего Востока. «И будем надеяться, что у нас там все будет нормально, - сказал Козак. - У нас и на сегодняшний день, несмотря на то, что на Дальнем Востоке действительно все сложнее, есть дополнительная логистическая составляющая. Но индекс роста цен на моторное топливо на Дальнем Востоке не превысит тех параметров, которые были установлены соответствующим соглашением [с нефтяниками] прошлого года и тем прогнозам, которые мы закладывали в демпфер».

Вице-премьер также подчеркнул, что власти не планируют использовать запасы топлива Росрезерва для стабилизации ситуации в регионе.

«В этом нет необходимости», - отметил он.

Козак также считает, что ситуация на рынке топлива стабильна, несмотря на завершение действия соглашения с нефтяниками, и новых договоренностей для регулирования цен на топливо не потребуется.

«Ситуация на рынке стабильна. Работает этот механизм [демпфер]», - сказал Козак.

«С учетом корректировки [демпфирующего механизма], мы надеемся, что это все будет работать, не придется в ручном режиме заключать соглашения, доводить объемы. Теперь объемы поставок на биржу и внутренний рынок предусмотрены самим законом, актами правительства. Механизмы компенсации НПЗ уточнены. Все должно работать. Мы очень надеемся, что все будет работать безо всяких соглашений, бесконечных совещаний, «указилок» и прочего», - заявил вице-премьер.

По его словам, идея лицензирования экспорта нефти и нефтепродуктов, обсуждавшаяся ранее как альтернативный вариант стабилизации предложения на внутреннем рынке топлива, отложена.

«Пока в нулевой [стадии], пока рынок удастся регулировать с помощью экономических методов. Пока он [законопроект] лежит на полке», - сказал Козак. «Мы сейчас через корректировку демпфера предусмотрели шкалу увеличения демпфера таким образом, чтобы сдерживать цены на уровне инфляции независимо от конъюнктуры мирового рынка нефти и нефтепродуктов», - пояснил он.

17 июня премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил своему заместителю Дмитрию Козаку, курирующему нефтяную отрасль, разобраться с информацией о росте цен на бензин на Дальнем Востоке и в Сибири. ФАС и Минэнерго провели проверки, которые, однако, не выявили фактов завышения цен на автомобильное топливо в регионах.

Тем не менее ведомства договорились о корректировке демпфера для поставок автомобильного топлива на Дальний Восток, что позволит стабилизировать цены на топливо в регионе и повысить экономическую целесообразность поставок топлива.

<https://tass.ru/ekonomika/6643487>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4025458>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «ВРЕМЯНКИ», ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КРЫМСКОГО МОСТА, ДЕМОНТИРУЮТ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Рабочие мосты, которые соединяли все участки стройки Крымского моста, соединившего полуостров с материковой частью России, убирают в Керченском проливе, сообщил инфоцентр проекта в понедельник.

Сборно-разборные металлические конструкции 3,5 года обеспечивали перемещение и работу тяжелой техники в акватории и бесперебойную доставку материалов на протяжении всех 19 км.

Демонтаж выполняется совместно с водолазами. Трубы срезаются ниже линии размыва морского дна с помощью электрокислородный резки.

Сваи, пролетные строения и другие элементы складываются на стройплощадке. Далее они будут поэтапно перевозиться в регионы России для организации строительства новых объектов транспортной инфраструктуры.

«Благодаря рабочим мостам большой Крымский мост поднялся из воды и набрал нужную высоту. Сейчас все процессы сосредоточены наверху, на железнодорожных пролетах: идет укладка рельсов, балластировка пути, устройство системы освещения железной дороги и архитектурной подсветки фарватерного участка. «Времянки» выполнили свои задачи и демонтируются. Акватория остается чистой», - цитирует инфоцентр «Крымский мост» заместителя гендиректора по инфраструктурным проектам компании «Стройгазмонтаж» Леонида Рыженькина.

Первый рабочий мост соединил косу и остров Тузла осенью 2015 года. Строительство второго - от Тузлы до судоходного коридора в проливе - и третьего - от керченского берега до фарватера - завершилось через год. РМ-3 - самый протяженный: его длина составила более 2 км. Сооружение из 100 пролетов на 101 опоре тяжелее металлической части Эйфелевой башни в Париже: весит более 7,9 тыс. тонн.

«Стройка в условиях моря с рабочими мостов сегодня - редкость. Их тоже нужно строить, а это время. Мы потратили более года, но именно такая подготовка потом дала нам фору: мы свели к минимуму зависимость от штормовой погоды и техфлота и получили возможность в хорошем темпе и с надлежащим качеством выполнить большие объемы свайных, бетонных и других работ», - отметил генеральный директор компании «СГМ-Мост» Александр Островский.

Благодаря вспомогательной инфраструктуре в районе строительства стало больше рыбы, утверждает «Крымский мост». Ее привлекла дополнительная кормовая база - зоопланктон. Тот появился за счет развития морской растительности на сваях трех рабочих мостов - их около тысячи штук.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190708/1556307324.html>

ТАСС; 2019.07.08; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ДОГОВОРИЛИСЬ С НПО АВТОМАТИКИ О СОЗДАНИИ «УМНОГО ГОРОДА»

Администрация Екатеринбурга и Научно-производственное объединение (НПО) автоматики им. академика Н. А. Семихатова подписали на промышленной выставке ИННОПРОМ соглашение о стратегическом партнерстве по созданию городской инфраструктуры по проекту «Умный город», сообщила в понедельник пресс-служба объединения.

«Сотрудничество подразумевает организацию интеллектуального пространства, включающего в себя системы управления потоками личного, служебного и общественного транспорта, интеллектуальное парковочное пространство и системы планирования маршрутной дорожной сети», - говорится в сообщении.

По словам главы Екатеринбурга Александра Высокинского, подписание соглашения - только начало сотрудничества. «НПО автоматики на серьезном уровне работает над развитием космических технологий. Сегодня эти технологии пришли в город. Мы видим их в трамваях, системах управления транспортом и системах диспетчеризации инженерных сетей Екатеринбурга», - цитирует пресс-служба мэра.

НПО автоматики им. академика Н. А. Семихатова (входит в госкорпорацию «Роскосмос») - одно из крупнейших предприятий России в области разработки и изготовления систем управления и радиоэлектронной аппаратуры для ракетно-космической техники, а также систем управления для автоматизации технологических процессов в различных отраслях промышленности.

Проект «Умный город» стартовал в России в 2018 году, с 2019 года он реализуется в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика» и **нацпроекта** «Жилье и городская среда». Стандарт «умного города» является набором инструментов, направлений и технологических решений для цифровизации городской среды. На базе федерального стандарта регионы разрабатывают и утверждают региональные программы реализации проекта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6641681>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОСК ПОЛУЧИЛА ОТСРОЧКУ НА ДОСТРОЙКУ ПАРОМОВ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК - РАХМАНОВ

ПАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ, Комсомольск-на-Амуре, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) достроит два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов для переправы Ванино-Холмск со смещением сроков - в 2020 и 2021 годах, сообщил журналистам глава ОСК Алексей Рахманов.

«Мы пришли к договоренности о том, что первый паром будем сдавать в 2020 году, второй - в 2021 году (изначально должны были сдать в декабре 2019 года - ИФ). Это будет зафиксировано в постановлении правительства РФ», - сказал он в ходе посещения АСЗ, отметив, что проблемы с достройкой паромов были и со стороны предприятия, и со стороны заказчика.

ОСК ожидает, что в постановлении будет указан срок достройки судов в 2022 году. «Но это никоим образом не означает, что у нас появился лишний год. Видно, что работа идет напряженно, более 400 человек сейчас работают на заказе. Все основные корпусные работы подходят к завершению», - подчеркнул Рахманов.

АСЗ планирует вывести первый паром из цеха к 1 августа 2019 года. Далее судно поставят к достроечному пирсу для достройки (монтаж, электромонтаж, окраска, отделка, швартовные испытания). Затем оно отправится на сдаточную базу предприятия во Владивосток для ходовых испытаний и передачи заказчику.

Ранее сообщалось, что контракт на строительство паромов Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) заключила с АСЗ в декабре 2016 года. Суда предполагалось спустить на воду в декабре 2019 года. Общая стоимость проекта составляет 10 млрд рублей. По своим характеристикам паромы будут существенно превосходить уже действующие на линии: каждый сможет одновременно взять на борт 26 вагонов (или 30 цистерн), 15 автопоездов, а также 150 пассажиров.

Паромная переправа Ванино-Холмск обеспечивает более 75% всех грузовых перевозок между островом и материком и около 25% пассажирских перевозок. По прогнозам экспертов, в 2019-2021 годах грузооборот может возрасти на 25%.

Со ссылкой на газету «Ведомости» сообщалось, что на конец первого квартала 2019 года один паром не был готов и на 20%, а второй - меньше чем на 10%. В связи с этим сроки сдачи объектов затягиваются. Срыв сроков связан с санкциями против завода: пришлось менять оборудование, искать других поставщиков, увеличивать сроки контрактов. АСЗ подпал под санкции после подписания контрактов с ГТЛК, ему, в частности, пришлось искать альтернативных поставщиков двигателей. Также есть проблема с кадрами в регионе и длительными сроками принятия решений внутри ОСК.

ОСК вела переговоры о продлении сроков изготовления судов, однако для этого были необходимы дополнительные средства, которые ГТЛК вкладывать отказывалась.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОНФ НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ИСПОЛНЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ НА МУНИЦИПАЛЬНОМ УРОВНЕ, ПРОВЕЛ РЕЙД В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Объединенный народный фронт (ОНФ) выявил сомнительные закупки на общую сумму около 200 млн рублей в рамках первого рейда по программе проверки исполнения госконтрактов на муниципальном уровне в Шебекино Белгородской области, передал корреспондент «Интерфакса» из Белгорода.

Всего в ходе рейда было проверено около 10 объектов, по которым велись различные работы в соответствии с госконтрактами (капремонт жилого дома, ремонт тротуаров и автодорог, благоустройство различных территорий). Также к числу сомнительных закупок эксперты ОНФ отнесли покупку здания. Все закупки по проверенным объектам осуществлялись у единственного поставщика.

По словам куратора проекта «За честные закупки» Антона Гетты, всего в рамках программы «Город N» ОНФ планирует провести такие рейды в десяти городах с населением до 100 тыс. человек. По результатам реализации этой программы, ОНФ планирует организовать мастер-класс для представителей органов власти по организации работы контрактных служб.

По данным ОНФ, объем закупок госзакупок в Шебекино за последние полтора года составил около 2,6 млрд рублей. Из них порядка 1,2 млрд рублей пришлось на долю крупнейших поставщиков. Относительная экономия (снижение начальной максимальной цены контракта) на госзакупках в Шебекино за этот период составила 19%.

Впрочем, руководитель проекта «За честные закупки» Валерий Алексеев отметил, что в госзакупках (в целом, а не только в Шебекино) остается нерешенным вопрос определения заказчиком справедливой цены контракта, которая формируется, чаще всего, на основании запросов к трем участникам того или иного рынка.

По данным «СПАРК-Маркетинг», в Белгородской области уровень конкуренции при госзакупках несколько ниже, чем в целом по стране - около 2 поставщиков на одну закупку против, соответственно, 2,9.

ТАСС; 2019.07.08; В УФЕ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ БЕЛАЯ

Строительство нового моста через реку Белая стоимостью порядка 3,5 млрд рублей начали в понедельник на въезде в Уфу. Новое инженерное сооружение планируется возвести между двух действующих мостов и сдать в эксплуатацию к 2021 году, сообщил журналистам врио главы Башкирии Радий Хабиров.

«Начато строительство вставки [моста] между существующими двумя мостами, после завершения строительства приступим к реконструкции старого путепровода. Уфа задыхается из-за того, что мосты не выдерживают транспортный поток», - сказал он.

По данным Госкомитета республики по транспорту и дорожному хозяйству, через два существующих моста 1956 и 1984 годов постройки ежедневно проезжают более 120 тыс. автомобилей. Строительство нового путепровода планируется завершить до конца 2021 года, рассказал председатель комитета Тимур Мухаметьянов.

«Строительство моста стоит практически 3,5 млрд рублей в актуализированных ценах текущего года, из них 500 млн рублей мы уже получили федерального бюджета, и в соответствии с договоренностями, **Минтранс РФ** также поддержит республику в части строительства этого и других крупных объектов в Уфе», - отметил он.

Согласно проектной документации, длина моста составит порядка 670 м. После завершения строительства объекта начнется реконструкция моста 1956 года постройки.

<https://tass.ru/v-strane/6643384>

RNS; 2019.07.08; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПООБЕЩАЛИ ЗАБЛОКИРОВАТЬ УЖЕСТОЧЕНИЕ ПДД БЕЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ОБСУЖДЕНИЯ

Нововведения в ПДД не будут приняты без общественного обсуждения и оценки социальных последствий, заявила первый заместитель секретаря генсовета «Единой России» Ольга Баталина.

«ГИБДД в последнее время выступило с целым рядом неоднозначных инициатив: то не штрафующий порог превышения скорости предлагается понизить с 20 до 10 км/ч, то отменить 50%-ю льготу при оплате штрафов, то в 6 раз повысить штрафы за превышение скорости. Могу сказать однозначно - без общественного обсуждения и оценки социальных последствий “Единая Россия” такие нововведения не пропустит», — заявила она.

Баталина подчеркнула, что партийный проект «Безопасные дороги» продолжает отслеживать правоприменительную практику в области регулирования дорожного

движения. Проект направлен на содействие реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».

Активисты в рамках проекта проверяют состояние дорожного полотна, пешеходных переходов в регионах, участвуют в мероприятиях по повышению дисциплины водителей, проводят уроки по безопасности дорожного движения, держат на контроле расследования причин крупных ДТП.

Ранее в Госдуму был внесен законопроект, разрешающий правительству РФ определять требования к камерам фиксации нарушений правил дорожного движения, а также места их установки. По мнению авторов законопроекта, камеры должны находиться исключительно в собственности РФ или субъекта РФ, а не использоваться на правах долгосрочных концессионных соглашений.

<https://rns.online/transport/V-Edinoi-Rossii-poobeschali-zablokirovat-uzhestochenie-PDD-bez-obshchestvennogo-obsuzhdeniya-2019-07-08/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮДМИЛА ЛЕСКОВА; 2019.07.08; ВЫЙТИ ИЗ КОЛЕИ; УРАЛЬСКАЯ ДОБАВКА УВЕЛИЧИВАЕТ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

На заседании Госсовета, посвященном развитию сети автодорог и безопасному дорожному движению в РФ, глава государства потребовал от региональных властей в ближайшее время принять долгосрочные программы развития отрасли. Это даст возможность строителям планировать работу на длительные сроки, загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в новые технологии. По мнению экспертов, такая мера даст толчок для роста целого ряда отраслей промышленности, в первую очередь производства материалов для дорожного строительства.

Открывающиеся перспективы положительно оценивают на комбинате «Ураласбест», который входит в тройку крупнейших в России производителей нерудных материалов, необходимых для строительства дорог, в частности, щебня различных фракций и щебеночно-песчаных смесей. Предприятие поставляет заказчикам до шести миллионов тонн щебня в год. Технология производства строительных материалов позволяет получить щебень любой фракции и гарантирует производство продукции с заданными качественными характеристиками.

Комбинат первым в России получил сертификат соответствия Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте на щебень фракции 25-60. Как подтвердила специальная комиссия РЖД, особый вид щебня, вырабатываемый Ураласбестом из скальных пород, соответствует всем требованиям железнодорожников. За 20 лет, что комбинат выпускает щебень этой фракции, не поступило ни одной рекламации на его качество. Ежегодно в Асбесте производят около одного миллиона тонн такого щебня.

Также Ураласбест стал первым в стране предприятием, получившим международный сертификат на систему менеджмента качества в области производства нерудных строительных материалов по международному стандарту ИСО-9001. В 2019 году, следуя за изменением ГОСТов, комбинат начал производство новых фракций щебня адаптированных европейских стандартов.

- Мы понимаем, что щебень для автомобильных и железных дорог - стратегический материал, - отмечает начальник производственно-технического отдела комбината по асбесту и строительным материалам Василий Савин. - Стратегический он и для нас, поэтому мы планируем наращивать его выпуск. Этому поспособствует запуск дробильно-сортировочной установки. Там уже ведутся пусконаладочные работы.

На комбинате особо отмечают рост поставок щебня, используемого для строительства именно автомобильных дорог.

- Судя по карте реализации продукции, активные работы идут в Свердловской, Тюменской, Омской областях, Республиках Удмуртия и Татарстан, - подчеркивает первый заместитель генерального директора комбината Яков Ременник. - Кстати, в прошлом году тюменские автомобильные дороги, построенные в том числе из асбестовских материалов, признаны лучшими в России.

Повсеместно повысить качество дорожного покрытия поможет уральская разработка - стабилизирующая добавка «Стилобит» для щебеночно-мастичного асфальтобетона. В Асбесте ее выпускают с 2014 года.

Как показал опыт, щебеночно-мастичный асфальтобетон - экономически и технически оправданный вид верхнего слоя дорожного покрытия. Он используется на аэродромах, развязках, городских и междугородных трассах с высоким трафиком и имеет массу преимуществ: прочный, морозо- и трещиностойкий, обладает высокой сопротивляемостью к образованию колеи и способностью к «самозалечиванию». Его шероховатая поверхность повышает сцепление колеса с дорогой, не бликует на солнце и снижает аквапланирование машин в дождь.

- Щебеночно-мастичный асфальтобетон отличается повышенным содержанием битума и особым требованием к каменным материалам, - рассказывает директор производственной компании «Стилобит» (дочернее предприятие Ураласбеста) Петр Мазепа. - В его составе специальный кубовидный щебень, он образует прочный каркас - скелет, который равномерно распределяет нагрузку на покрытие и передает ее нижележащим слоям дороги.

Введение стабилизирующей добавки повышает качество асфальтобетона. Гранулы добавки состоят из комбинированной смеси природных хризотилowych и базальтовых волокон, которые производит Ураласбест: химическая устойчивость хризотилового волокна увеличивает прочность асфальтобетона, базальтовое волокно обладает эффектом микроармирования и препятствует образованию колеи. Добавка удерживает излишки битума в смеси, что продлевает срок службы покрытия.

С применением «Стилобита» уложено около десяти тысяч километров дорог. Уральская стабилизирующая добавка использована на многих региональных трассах в России и Казахстане, участках основных федеральных магистралей, подведомственных **Росавтодору** (в том числе и платных), на улицах большинства крупных городов России, в том числе Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, при строительстве международного транзитного коридора Западная Европа - Западный Китай и олимпийских объектов в Сочи.

Выпуск добавки «Стилобит» для щебеночно-мастичного асфальтобетона стал удачным примером нового использования хризотила. Хризотил-асбест - натуральный волокнистый материал, который обладает уникальными природными свойствами - огнеупорностью, пластичностью, низкой электропроводностью, устойчивостью к механическим воздействиям. С начала промышленной разработки крупнейшего в мире Баженовского месторождения прошло 130 лет.

Диверсификация производства, создание дочерних структур Ураласбеста - составляющие плана стратегического развития комбината до 2024 года. Здесь продолжается реконструкция горного и обогатительного переделов, проводится техническое перевооружение, внедряются прогрессивные технологии, что обеспечивает повышение производительности труда, снижение энергоемкости, расширение ассортимента выпускаемой продукции.

Между тем

Результаты исследований Уральского филиала ФГУП «РосДорНИИ» показали, что применение щебня производства Ураласбеста позволяет достигать высоких эксплуатационных показателей автомобильных дорог.

<https://rg.ru/2019/07/08/reg-urfo/produkciiia-uralasbesta-uelichit-srok-sluzhby-dorozhnogo-pokrytiia.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; В ГАИ ПРИЗВАЛИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЫМИ НА ДОРОГАХ

ГАИ из-за большого числа ДТП советует при езде на велосипеде пересекать проезжую часть пешком, а во дворах не выезжать внезапно из-за припаркованных машин.

Согласно статистике ГИБДД, в столице с начала 2019 года произошло 111 наездов на велосипедистов, в результате которых два человека погибли и 109 пострадали, сообщает ведомство.

ГАИ напоминает о необходимости пересекать проезжую части пешим порядком, быть предельно внимательными при перемещении во дворах, особо подчеркивая опасность внезапного выезда из-за припаркованного транспорта.

Для безопасного движения ведомство советует велосипедистам использовать защитную экипировку и светоотражающие элементы, а также предостерегает от рискованных и резких маневров.

Госавтоинспекция отмечает, что основными причинами ДТП с участием велосипедистов являются нарушение очередности проезда, движение на велосипеде по пешеходному переходу и нарушение требований сигналов светофора.

<https://ria.ru/20190708/1556315281.html>

ТАСС; 2019.07.08; ВЛАСТИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВНЕДРИТЬ ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ НА ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

Проездной билет на все виды транспорта, действующий также и в Петербурге, планируют внедрить власти Ленинградской области. Об этом говорится в стратегии социально-экономического развития области до 2030 года, опубликованной для общественного обсуждения в понедельник.

«Внедрить единый проездной билет на все виды общественного транспорта (включая железнодорожный) сроком действия не менее двух часов; синхронизировать систему оплаты проезда по Ленинградской области с системой оплаты Санкт-Петербурга», - отмечается в документе.

Также власти Ленинградской области планируют реализовать проекты строительства пилотных транспортно-пересадочных узлов на базе станций метрополитена в городах Кудрово, Мурино, включая организацию перехватывающих парковок не менее чем на 4-5 тыс. машиномест в общем. Помимо этого, в области развития транспорта руководство региона рассчитывает ввести в действие маршруты движения поездов «Ласточка» к 2022 году для 70% районных центров области (к 2025 году - для 90%) с частотой движения не менее двух раз в сутки в одном направлении.

Как сообщалось, власти Ленинградской области признали удачным эксперимент по оплате проезда в общественном транспорте картой «Подорожник», которой оплачивается проезд в Санкт-Петербурге. Эксперимент в течение года проходил в городе Кудрово Ленинградской области, который находится у границ Петербурга. Там, по данным комитета, городской картой «Подорожник» можно было расплатиться в двух областных автобусах. В итоге таким способом оплаты проезда воспользовались 2,5 млн человек.

«Подорожник» - единая карта оплаты общественного транспорта Санкт-Петербурга, аналогичная московской карте «Тройка». В настоящее время «Подорожник» выпускается в форме карт и брелоков, оплатить проезд им можно только в общественном транспорте Петербурга.

<https://tass.ru/ekonomika/6643570>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГАФУРОВА; 2019.07.08; НА «ИННОПРОМЕ» ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЙ НИЗКОПОЛЬНЫЙ ТРАМВАЙ

На промышленной выставке «Иннопром-2019» представили новый низкопольный трамвай с системой помощи водителю. Специальные камеры не дают вагону двигаться, если рядом находится препятствие.

Этот трамвай обладает сразу несколькими преимуществами. Во-первых, его производство обойдется дешевле, чем обычных двухсекционных вагонов. Как рассказали в пресс-службе «ПК Транспортные системы», новая разработка - это привычная секция, разделенная пополам и удлиненная с помощью перехода. Она стоит всего на двух трамвайных тележках, что значительно уменьшает стоимость вагона и упрощает его обслуживание. При этом вагон довольно вместительный - в нем может ехать около 200 человек.

Второй несомненный плюс - это безопасность машины. Интерьер полностью алюминиевый - по словам представителей компании-производителя, это сделано с целью обеспечения пожарной безопасности. Большой вклад в сохранность пассажиров вносит и новая система активной помощи водителю. Специальная камера захватывает слепые зоны, которые образуются, например, при повороте, и не дает вагону двигаться, если он может задеть машину или человека. Система на данный момент проходит испытания. Предполагается, что это лишь первый шаг к созданию полностью беспилотного трамвая, который планируют представить в 2021 году.

Особым образом сконструированная кабина также прошла проверку на прочность. Как рассказали в пресс-службе производителя, похожая, но трехсекционная модель, благополучно перенесла столкновение с бетономешалкой. Не пострадали ни водитель, ни пассажиры - кабина полностью поглотила удар. Система безопасности трамвая позволила ему самостоятельно добраться до депо.

Производители позаботились как о комфорте пассажиров - в вагоне есть климат-контроль и табло с расписанием рейсов - так и о комфорте водителя. Кабину трамвая в компании называют «боингом» за особое кресло и новую систему управления, в которой часть кнопок перенесены на подлокотники. Впрочем, если городу такая кабина не по карману, ее можно поменять - модульная система позволяет это сделать, сохранив при этом сам вагон.

Представленная на «Иннопроме-2019» модель пока первая в своем роде - но уже полностью функционирующая. Ее менее модернизированная версия на данный момент курсирует в Санкт-Петербурге. Новый трамвай запустят в серийное производство при наличии заказов от городов.

<https://rg.ru/2019/07/08/reg-urfo/na-innoprome-predstavili-novyj-nizkopolnyj-tramvaj.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КАМАЗ ПОСТАВИТ В АЗЕРБАЙДЖАН МАШКОМПЛЕКТЫ НА 400 МЛН РУБ., РАССМАТРИВАЕТ РАСШИРЕНИЕ СБОРКИ В СТРАНЕ

АО «Внешнеторговая компания «КАМАЗ» (МОЕХ: КМАЗ) подписало контракт с ПО «Гянджинский автомобильный завод» (Азербайджан) на поставку машинокомплектов на сумму 400 млн руб.

Как говорится в сообщении Минпромторга РФ, контракт был подписан в рамках встречи главы министерства Дениса Мантурова с министром экономического развития Азербайджана Шахином Мустафаевым. на полях международной промышленной выставки Иннопром-2019.

Как отмечают в министерстве, «одно из важных направлений совместной работы двух стран - сфера автомобиле- и вагоностроения». «У нас успешно реализуется проект сборки автомобилей «КАМАЗ», запущенный совместно с Гянджинским автомобильным заводом. В перспективе ПАО «КАМАЗ» рассматривает возможность расширения собираемого в

Азербайджане модельного ряда за счет бортовых тягачей КАМАЗ-65117 и тяжелых самосвалов КАМАЗ-6520», - сказал Мантуров, слова которого приводятся в сообщении. Сборочная линия по выпуску автомобилей «КАМАЗ» на базе производственного объединения «Гянджинский автомобильный завод» мощностью до 1,5 тыс. грузовиков в год была введена в эксплуатацию в апреле 2015 г.

Также в ходе встречи были подписаны меморандум о взаимопонимании между ГК «АТЕФ» и компанией АО «Группа Синара», а также меморандум между Газпромбанком (МОЕХ: GZPR) и AzPromo.

Согласно сообщению «Синары», она и АТЕФ меморандумом «определили приоритетные направления совместного развития бизнеса в области транспортного машиностроения, включая поставки тягового подвижного состава и путевой техники для укладки и ремонта железнодорожных путей, а также подтвердили намерения осуществлять совместную реализацию проектов в энергетике».

В Минпромторге отмечают, что «продолжается взаимовыгодное сотрудничество между ОАО «Метровагонмаш» (входит в группу компаний ЗАО «Трансмашхолдинг») и ЗАО «Бакинский метрополитен». До конца 2019 года для Бакинского метро будут построены шесть пятивагонных поездов. Каждый состав будет включать два головных моторных вагона с кабиной управления и три промежуточных моторных вагона. Первые два состава (10 вагонов) поставлены в Азербайджан в июне 2019 г. До конца сентября будут отправлены оставшиеся четыре состава (20 вагонов). «Также перспективным направлением взаимодействия могут стать поставки российских вагонов для нужд ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД)», - отмечают в министерстве.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КИТАЙ РАЗРАБАТЫВАЕТ 15-ЛЕТНИЙ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЕЙ НА НОВЫХ ИСТОЧНИКАХ ЭНЕРГИИ

Китай работает над новым планом развития отрасли транспортных средств на новых источниках энергии (NEV) на 2021-2035 годы, сообщил **заместитель министра промышленности и информатизации КНР Синь Гобинь**.

По его словам, план будет поддерживать несколько технологий и позволять улучшать использование рыночного механизма для стимулирования инноваций, а также оптимизировать индустриальную планировку и развивать инфраструктуру, сообщает агентство «Синьхуа».

В ближайшем будущем будет опубликована политика «двойного интегрирования» на 2021-2023 годы для выявления общественного мнения по вопросу. Схема «двойного интегрирования», разработанная для поддержки отрасли NEV, предусматривает поощрения или наказания для производителей положительными или отрицательными баллами за расход топлива их автомобилей. В результате производителям традиционных транспортных средств, возможно, придется покупать кредиты у производителей NEV или повышать эффективность использования топлива и развивать собственный бизнес NEV, чтобы избежать наказания.

В Китае наблюдается бум продаж NEV, несмотря на слабость автомобильного рынка в целом.

Как сообщил Синь Гобинь, в январе-мае объем производства NEV в стране увеличился на 46% - до 480 тыс., продаж - на 41,5%, до 464 тыс. машин.

По данным министерства общественной безопасности, на конец июня в КНР насчитывалось 340 млн моторных транспортных средств, среди них - 3,44 млн NEV.

ИЗВЕСТИЯ; ПЕТРОВ АЛЕКСЕЙ, ВЕРБЕР МАРИЯ; 2019.07.09; ЛУЧШЕ «ЛАСТОЧКА» В РУКЕ; РЖД СРАВНИЛА НАДЕЖНОСТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

Первые линии Московских центральных диаметров (МЦД) Нахабино - Подольск и Одинцово - Лобня начнут работать в ноябре этого года. Они станут частью масштабного проекта по созданию сквозных железнодорожных маршрутов через центр столицы. По МЦД пустят скоростные электрички с интервалом в пять-шесть минут. Готовясь к старту, один из участников проекта - **ОАО «РЖД»** - проверил надежность подвижного состава. Сравнивались «Ласточки», курсирующие по Московскому центральному кольцу (МЦК), и «Иволги», которые используются на пригородных направлениях. «Ласточки» оказались в 16 раз надежнее. По данным госкомпании, только за первый квартал этого года количество отказов этих электропоездов снизилось в полтора раза, тогда как «Иволги» стали ломаться в 3,5 раза чаще. Об этом глава **РЖД** Олег Белозеров сообщил в письме мэру Москвы Сергею Собянину («Известия» ознакомились с документом). По мнению экспертов, необходимо проанализировать качество сборки электричек и оценить, на каких маршрутах их использование будет оптимальным.

СКВОЗНОЙ МАРШРУТ

Количество отказов скоростных электропоездов «Ласточка» в первом квартале 2019-го снизилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в полтора раза - в среднем до 1,3 случая на 1 млн вагоно-километров пробега, сказано в письме главы **РЖД** Сергею Собянину. Документ (есть у «Известий») был направлен в мэрию 28 мая. «Иволги» в первом квартале отказывали почти в 16 раз чаще: зафиксировано 20,7 случая на 1 млн вагоно-километров, отмечается в письме. Количество поломок за этот период выросло в 3,75 раза.

В документе поясняется, что именно «Иволги» Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ, входит в «Трансмашхолдинг») по итогам конкурсных процедур выбраны в качестве основного подвижного состава для МЦД. Олег Белозеров просит мэра Москвы учесть информацию о поломках «при предъявлении требований к перевозчику (МЦД. - «Известия») в части использования современного инновационного подвижного состава». Московские центральные диаметры - крупнейший проект столичных властей и **РЖД** по созданию сквозных маршрутов электричек через центр города. Дело в том, что столица опутана множеством железнодорожных путей и практически все радиальные направления связаны между собой, но по ним ходят в основном грузовые составы. МЦД позволят попасть из одного подмосковного города в другой, минуя «тупики» вокзалов и линии метрополитена. По сути, столичные власти намерены создать аналог линий наземного метро.

На первом этапе проекта движение будет открыто по двум направлениям: из Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска. Их планируется запустить уже в ноябре этого года. Позже заработают еще три диаметра: Зеленоград - Раменское, Апрелевка - Железнодорожный и Пушкино - Домодедово.

Для того чтобы реализовать этот амбициозный проект, на радиальных направлениях нужно построить дополнительные главные пути и реконструировать инженерную инфраструктуру, а также отремонтировать существующие платформы.

Затем Центральной пригородной пассажирской компании («дочка» **РЖД**, ЦППК, соисполнитель проекта МЦД) придется решить вопрос поставки подвижного состава: он должен быть не только современным, комфортным и в меру недорогим, но и надежным.

Причем фактор надежности в конечном итоге окажется на первом месте - интервалы движения электричек на МЦД планируется приблизить к поездам метро. А значит, любой сбой в движении будет провоцировать транспортный коллапс.

Пока единственный поставщик скоростных поездов для первой фазы проекта МЦД, согласно состоявшимся тендерам, - Тверской вагоностроительный завод, выпускающий

«Иволги». Сумма контракта составляет около 20 млрд рублей. Заявка производителя «Ласточек» («Уральские локомотивы» - совместное предприятие «Группы Синара» и Siemens) была отклонена.

В приложении к письму **РЖД** приводится таблица, в которой «Ласточки» сравниваются с «Иволгами» по ряду показателей. Из нее следует, что стоимость планового обслуживания первых ниже - 60,05-82,87 рубля за поезд-километр против от 99,5-135,33 у вторых (в зависимости от ставки депо). Вместе с тем в сопоставимой семивагонной компоновке «Ласточка» чуть дороже электропоезда Тверского завода: 679 млн против 620,3 млн рублей. Сейчас, согласно данным **РЖД**, в стране эксплуатируется 93 состава «Ласточка» и шесть - «Иволга».

В мэрии Москвы не ответили на запрос «Известий». Представитель Тверского вагоностроительного завода переадресовал запрос «Известий» в «Трансмашхолдинг».

В пресс-службе ТМХ объяснили количество инцидентов «фактором приработки» новых электричек: в процессе эксплуатации возникают ситуации, предусмотреть которые в процессе создания поезда невозможно и «они оказывают влияние на показатели надежности».

- Каждый возникающий инцидент тщательно анализируется, и принимаются меры для предотвращения аналогичной ситуации в будущем, - отметили в пресс-службе.

В компании признали, что показатель интенсивности отказов на миллион вагоно-километров действительно в пользу «Ласточек». Однако ТМХ связывает это с тем, что «Иволги» только поступают в эксплуатацию и имеют «мизерный пробег». В результате если возникает инцидент, он сразу же в расчете на миллион километров пробега оказывается очень значимым, отметили в ТМХ. В дальнейшем показатель интенсивности отказов будет уменьшаться, уверены в компании.

Однако эта уверенность имеет под собой основания только в том случае, если при выпуске на маршруты дополнительных электричек и увеличении суммарного пробега количество поломок не будет расти. А гарантировать этого никто не может. Наоборот, согласно статистике **РЖД**, логично предположить, что чем больше поездов будет эксплуатироваться, тем больше инцидентов с ними будет происходить.

ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ

«Иволги» сейчас эксплуатируются ЦППК для обслуживания Московского железнодорожного узла. Поезда «Ласточка» курсируют в межрегиональном сообщении почти по двум десяткам маршрутов. Наиболее интенсивно используются в трех регионах: Московском, Петербургском и Южном (Краснодар, Ростов-на-Дону, Адлер). Первые «Ласточки» были запущены для пригородных перевозок во время Олимпиады-2014.

Помимо этого поезда из Верхней Пышмы используются на Московском центральном кольце (МЦК) - линии железнодорожного пассажирского транспорта, запущенной в столице в 2016 году. Ранее сообщалось, что до конца этого года планируется протестировать на МЦК беспилотные «Ласточки».

В конце июня производитель передал **РЖД** первый скоростной электропоезд с системой «машинного зрения». В «Уральских локомотивах» это считают важным шагом к беспилотному вождению электричек.

- Внедрение беспилотного управления, особенно на МЦК, крайне сложное, продолжительное и трудоемкое дело. Это наукоемкая задача, конструкторская и техническая в целом, - сказал «Известиям» начальник управления проектирования подвижного состава департамента конструкторских разработок и исследований «Уральских локомотивов» Дмитрий Лимонов.

Он пояснил, что на МЦК очень сложно проработать алгоритмы управления поездом, реакцию машины на препятствия, поскольку линия «не изолирована от внешнего мира».

Экспериментальный поезд оснащен набором датчиков. Тепловизор срабатывает при плохих погодных условиях, видекамера ориентирована на расстояние до 1,5 км, а лидары - до 200 м.

В этом году «Уральские локомотивы» поставили в РЖД пять дополнительных поездов для МЦК, что позволит сократить интервалы движения до четырех минут. Один из них - номер 113 - как раз и является экспериментальным составом, оснащенным системой «машинного зрения».

Испытания этого поезда и отработка алгоритмов займут порядка двух-трех лет, пояснил Дмитрий Лимонов. Затем потребуется определенное время для конструктивных доработок.

- Мы предлагаем РЖД подходить к этой задаче как к созданию абсолютно нового поезда, который будет способен эксплуатироваться без участия человека, - добавил он.

КАЖДОМУ СВОЯ НИША

Ежедневно электрички и поезда метро в Московском регионе перевозят миллионы пассажиров. Каждый месяц пассажиропоток прирастает на десятки тысяч человек. Поэтому вопрос безопасности и надежности поездов - один из самых важных и к подвижному составу должны предъявляться особые требования, отмечают эксперты. При внедрении нового подвижного состава нужно учитывать недавнюю череду происшествий с поездами в метро и на радиальных направлениях Московской железной дороги, когда тысячи пассажиров застряли в тоннелях и «приняли сауну» в электричках без кондиционеров.

Глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак отмечает, что «Ласточка» и «Иволга» - поезда сопоставимого класса.

- Вероятно, вопрос в качестве сборки. Если начались массовые отказы, то, скорее всего, это проблемы на производстве, - полагает он.

Гендиректор «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров сказал «Известиям», что «Ласточки» могут использоваться на МЦД так же, как они сейчас используются на МЦК.

- Фактически «Ласточка» - это разработанный для пригородного сообщения поезд. «Иволга» - это отечественный продукт, а «Ласточка» - локализованный, - говорит он.

Если не принимать во внимание надежность и рассмотреть поезда «Иволга» и «Ласточка» применительно к конкретным маршрутам, можно сделать вывод, что «Иволга» идеально подходит для внутригородского использования, к примеру на МЦК, а «Ласточка» подходит не только для города, но может использоваться и в качестве пригородных электричек. При этом более надежные «Ласточки» оптимальны и на экспресс маршрутах в аэропорты, где репутационный ущерб от возможной поломки гораздо выше.

И логично было бы при распределении государственных заказов на тендере не подгонять технические характеристики поездов под конкретного производителя. В современном мире лишь рыночная конкуренция улучшает качество конечного продукта, тогда как искусственная протекция ведет к увеличению брака. Что мы и видим при сравнении двух поездов, находящихся не в равных рыночных условиях.

К слову, сейчас пассажиров «Аэроэкспресса» в воздушные гавани доставляют двухэтажные электропоезда Stadler стоимостью по 700 млн рублей за состав. Они не очень удобны для людей с багажом. Комфортные и вместительные машины швейцарского производства можно было использовать на перегруженных пригородных направлениях МЖД - Горьковском, Ярославском и Казанском.

Справка «Известий»

Электропоезда «Иволга» (на фото слева) - отечественная разработка ТВЗ. Позволяют перевозить до 777 пассажиров (из них 260 сидячих мест). Состав развивает скорость до 160 км/ч. Изначально изготавливался в пятивагонной компоновке, во второй половине 2018 года началось серийное производство версии на шесть вагонов. Планируется выпуск семивагонного варианта.

Скоростной электропоезд «Ласточка» (Desiro RUS) разработан немецкой компанией Siemens AG. Выпускается предприятием «Уральские локомотивы» (СП «Синары» и Siemens), расположенным в городе Верхняя Пышма Свердловской области. Уровень локализации производства превышает 80%. Поезд состоит из пяти-семи вагонов, развивает скорость до 160 км/ч.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КОРАБЛЕВ; 2019.07.08; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УСКОРЯТ ВАГОНЫ; КАК ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В регионах УрФО и Большого Урала промпроизводство растет. По данным Росстата, в первом квартале 2019 года в ЯНАО его индекс составил 120 процентов к тому же периоду прошлого, в Тюменской области - 106, в Пермском крае - 101. Динамика перевозок по железной дороге - один из индикаторов экономического положения в регионе. Сейчас здесь наблюдается устойчивый «плюс». Объемы своих грузов увеличили металлурги, производители промышленного сырья и сезонной продукции - стройматериалов и щебня. Один из крупнейших железнодорожных операторов региона - Екатеринбургский филиал Первой грузовой компании (ПГК) - с начала года увеличил объем транспортировки нефтепродуктов на 20 процентов в сравнении с тем же периодом 2018-го.

Однако на фоне роста перевозок скорость движения грузовых вагонов по Свердловской железной дороге (СвЖД) падает. Причин несколько: перегрузка основных направлений, нехватка локомотивов, простой вагонов в ремонте, сезонные путевые работы. В результате подвижного состава не хватает, а бизнес теряет деньги. При этом наращивать парки операторы не могут, это только усугубит ситуацию. Оптимальный способ решения проблемы - повышение эффективности управления вагонами. ПГК одной из первых на рынке начала работать над задачей совместно с руководством СвЖД, крупными производственными и торговыми компаниями региона.

Одно из решений - метод сдвоенных операций, когда вагон сначала разгружается, а затем сразу же передается под погрузку на одной и той же станции. При этом специальной подготовки подвижного состава не требуется, поскольку, как правило, груз сходен по свойствам с предыдущим. По словам первого заместителя начальника СвЖД Владимира Геруса, в прошлом году доля таких операций у ПГК составила 70 процентов.

- Мы сократили время простоя вагонов под погрузкой с 3,8 до 3,5 суток, дальность порожнего пробега - на 13 процентов, до 601 километра, - отмечает директор Екатеринбургского филиала ПГК Виталий Кущенко. - В этом году мы сконцентрируемся на сокращении простоя вагонов на выгрузке.

Еще один способ ускорения работы парка - оптимизация ремонтных работ.

- Нередко вагоны приходят под погрузку неисправными, отчего возникает целая цепочка задержек, - поясняет Кущенко. - Тогда мы вместе с грузоотправителями ремонтируем их прямо на станции погрузки. Это позволяет сэкономить от двух до трех суток.

По такой схеме ПГК сотрудничает с Качканарским горно-обогатительным комбинатом, компаниями «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», «РУСАЛ», «НЛМК-Урал». По разным причинам вагоны могут задерживаться не только на «внешних» станциях и путях, но и на территории предприятий. Заметив это, эксперты ПГК разработали услугу логистического консалтинга.

- Для большинства наших партнеров железнодорожные цеха - непрофильное направление бизнеса, - поясняет Виталий Кущенко. - Мы можем взять на себя организацию работы подъездных путей, ремонт сооружений, подачу и уборку вагонов, взаимодействие с РЖД, планирование графика погрузки. В результате расходы на содержание железнодорожного хозяйства снижаются.

С 2015 года ПГК работает в этом направлении с металлургическими заводами группы компаний «НЛМК-Урал». В итоге партнер смог сократить расходы на содержание железнодорожных цехов на 8-10 процентов и увеличить скорость доставки грузов.

Положительно влияет на эффективность работы и внедрение цифровых сервисов. Например, партнеры ПГК могут в личном кабинете «ПГК-Онлайн» отслеживать движение вагонов со своим грузом на «Яндекс.Картах», прогнозировать прибытие порожних и груженых вагонов, анализировать статистику. Кроме того, в ПГК разработали приложение «Мобильный репортер». С его помощью можно контролировать состояние крытых вагонов, реагировать на запросы клиентов и оптимизировать производственный цикл вагона за счет уменьшения простоев. Если клиент недоволен состоянием подвижного состава, он описывает проблему, делает снимки на смартфон и отправляет их через сервис. Сотрудники ПГК оперативно свяжутся с партнером, уточнят информацию и при необходимости отправят вагон в ремонт.

- ПГК - первая среди операторов компания, которая начала активно использовать IT-технологии. В современном мире клиентам важны удобство и простота контакта, поэтому стараемся идти в ногу со временем, - говорят в Екатеринбургском филиале ПГК.

<https://rg.ru/2019/07/08/reg-urfo/pgk-vnedrila-tehnologii-povysivshie-effektivnost-perevozok.html>

ТАСС; 2019.07.08; КОМПАНИЯ «МИНСКМЕТРОПРОЕКТ» СПРОЕКТИРУЕТ ВТОРОЙ СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ НА БАМЕ

Компания «Минскметропроект», спроектировавшая тоннель на автодороге Адлер - Красная Поляна, займется разработкой документации для строительства второй очереди Северомуйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Бурятии. Об этом сообщается в понедельник на сайте компании «Северомуйский тоннель-2», учрежденной Группой «Сибантрацит».

Ранее сообщалось, что «Сибантрацит» обратилась к президенту страны с предложением реализовать проект по строительству второго Северомуйского тоннеля. Управление строительством объекта осуществляет УК «Востокуголь». Объем инвестиций - 60 млрд рублей.

«Компания «Северомуйский тоннель-2» подписала договор с ОАО «Минскметропроект» на разработку документации для строительства второй очереди Северомуйского тоннеля. В соответствии с условиями договора, «Минскметропроект» берет на себя обязательство пройти госэкспертизу проекта в начале 2020 года. В дальнейшем проектный институт будет осуществлять авторский надзор за строительством тоннеля», - говорится в сообщении.

Строительство тоннеля должно начаться в течение года и занять не более пяти лет, после чего пропускная способность на этом участке БАМа увеличится до 100 млн т в год. «При разработке проекта «Минскметропроект» должен обеспечить возможность пропуска по тоннелю поездов с интервалом попутного следования не более 10 минут», - отмечается в сообщении.

По словам гендиректора компании «Северомуйский тоннель-2» Вадима Бугаева, предложение «Минскметропроекта» по всем параметрам оказалось самым оптимальным. «Этот проектный институт - один из лучших в СНГ, его сотрудники - профессионалы высочайшего класса в области проектирования тоннелей. Мы уверены, что подготовленный компанией проект позволит нам построить современный тоннель в заявленные сроки», - приводятся слова Бугаева в сообщении.

Основная сфера деятельности компании «Минскметропроект», созданной в 1977 году, комплексное проектирование тоннелей, метрополитенов и других подземных сооружений. Среди наиболее крупных объектов, построенных по проектам института и введенных в эксплуатацию, - тоннели на автодорогах Адлер - Красная Поляна и Алагир - Нижний

Зарамаг - Алания (Северная Осетия), также это объекты метрополитена в Минске и Москве.

Второй Северомуйский тоннель

Северомуйский тоннель был открыт в декабре 2003 года. Свое название он получил по Северо-Муйскому хребту, сквозь который он проходит. Это самый протяженный железнодорожный тоннель в России (15,3 км).

Его ввод в эксплуатацию позволил запустить безостановочное движение тяжеловесных грузовых поездов по БАМу. До его открытия такие составы приходилось расцеплять и перемещать в обход частями.

Ранее глава РЖД Олег Белозеров говорил, что первый Северомуйский тоннель, который строился в течение 25 лет, представляет собой «бутылочное горлышко» на БАМе. Тоннель, по данным РЖД, пропускает 16 пар поездов в сутки. Также действует и Северомуйский обход, по которому разрешают двигаться лишь порожним составам.

Ранее Белозеров заявлял, что строительство второго Северомуйского тоннеля позволит увеличить провозную способность на участке Байкало-Амурской магистрали с 16 млн до 100 млн т грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/6640832>

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.07.08; БАМУ - 45!

В: В России масштабно отметили 45-летие Байкало-Амурской магистрали. К праздничной дате приурочили серию мероприятий. В Амурской области представили новую сортировочную станцию, открыли движение по мосту через реку Лена. Ну а центром торжеств стал город Тында, который считают столицей БАМа. Туда прибыли более 600 почетных гостей.

КОРР: Из пункта А в пункт Б навстречу друг другу выехали два поезда. Это сегодня на решение такой задачи уйдет меньше недели - в 74-м условии 10 лет оставалось невыполненным. Они и сегодня не понимают, как сквозь тайгу и вечную мерзлоту проложили почти пять тысяч километров дороги от Байкала до Амура - от станции Молодость до станции Светлое будущее.

ИГОРЬ ЛЕВИТИН (ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ): Вот поселок, куда я приехал, видите? Ургал. Он так строился. Я был майором, и я согласился поехать для роста. Ну а когда уже сюда приехал, то, конечно, я увидел то, что... То, что мне повезло. Хотя поначалу, когда мы узнали, куда попали, и семья, все, так переживали: где там, ни квартир, ничего.

КОРР: Перебирая архивные фотографии, помощник президента **Игорь Левитин** вспоминает, как в 83-м приехал на БАМ в должности коменданта железнодорожного участка. Через год на его глазах случилось главное событие стройки века - стыковка золотого звена. Впрочем, работы на магистрали продолжались вплоть до начала 2000-х. Почти два миллиона бамовцев кардинально изменили жизнь востока страны: вместе с дорогой на карте появилось более двухсот новых населенных пунктов, в том числе и столица железной магистрали. Звание столицы БАМа не единственное, что объединяет Тынду и Москву: здесь есть свой Арбат, Красная Пресня, Сокольники. Совпадения не случайны: город возведен столичными комсомольскими отрядами. В их честь одна из центральных улиц так и называется - улица Московских Строителей. Работа в тяжелейших условиях. Перепад температур - от плюс 40 до минус 60. Из удобств палатки и небольшие строительные вагончики. Александр Маишев до сих пор не может забыть, как из-за морозов месяцами спал в теплом ватнике. Говорит, даже техника сдавала - люди все вынесли.

АЛЕКСАНДР МАИШЕВ (ВETERАН БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ): Баллоны не выдерживали, сталь не выдерживала. Стремянки рвались, рессоры лопались. Мы нормально, а техника не выдерживала. Ну, в любом случае все это испытание выдержали.

КОРР: Выдержав испытания, молодой шофер "Магируса" получил главную награду - встречу с будущей супругой. БАМ соединял не только сообщение запада и востока: стройку века обслуживали представители 70 национальностей - добровольцы, комсомольские отряды и военные-железнодорожники. За запахом тайги. Рассказывают бамовцы, тянулись со всего Советского Союза.

МАКСИМ АКИМОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Это жизнь. Это центральная магистраль страны, становой хребет экономики, потому что без вывоза груза в восточном направлении экономика страны не живет. И прекрасно понимая это, у нас новые задачи по развитию Восточного полигона, БАМа и Транссибирской магистрали.

КОРР: Сегодня Байкало-Амурская магистраль снова один из главных инфраструктурных проектов: в течение пяти лет по дорогам должны перевозить до 200 миллионов тонн грузов ежегодно. БАМ активно обновляется. В день 45-летия - начало строительства: в Тынде открывается новая сортировочная горка. В планах строительство дополнительных полутора тысяч километров путей. БАМ обещает стать одной из главных экономических артерий, объединяющих запад и восток России.

Александр Терехин, Роман Кулаженков и Сергей Дронов. Телекомпания НТВ. Тында, Амурская область, Байкало-Амурская магистраль.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АДЛЕРОМ ДО 20 ЧАСОВ

РЖД планируют сократить время в пути между Москвой и Адлером с 24 до 20 часов, в частности, за счет новых поездов, сообщил заместитель гендиректора перевозчика Дмитрий Пегов.

«Мы добиваемся того, чтобы сокращать время до Адлера. Я думаю, если все пойдет нормально, будем стараться в 20 часов укладываться после всех модернизаций и реконструкций», - сказал он.

Ранее Пегов рассказал, что производитель может заказать у «Уральских локомотивов» (совместное предприятие немецкого концерна Siemens и группы «Синара») 1,6 тысячи двухэтажных вагонов с сидячими и спальными местами в одном вагоне.

«Просто у этого поезда больше будет тягово-энергетическая вооруженность, он сможет быстрее разогнаться, тормозить. Поэтому само по себе его движение будет плавное и динамичное, и на этом можно будет время сэкономить», - пояснил замглавы РЖД.

Он уточнил, что для этого маршрута существует проблема совмещения графика пригородного движения и поездов дальнего следования. Пегов пояснил, что скорый поезд мешает пригородным электричкам. «В Москве выезжает, потом попадает на Юго-Восточную дорогу, потом Ростов, потом Краснодар, а дальше по берегу входит в параллельный график. Не разгонишься», - сказал он.

<https://ria.ru/20190708/1556312702.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ОКОЛО 1,6 ТЫС. ДВУХЭТАЖНЫХ ВАГОНОВ ПОЛУЧИТ РЖД В РАМКАХ ОЖИДАЕМОГО КОНТРАКТА С SIEMENS

ОАО «РЖД» планирует пополнить вагонный парк 1,6 тыс. двухэтажных вагонов, которые разрабатывает ООО «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара»), сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов, отметив, что это будет абсолютно новая модель.

«Уральские локомотивы» ведут конструкторские проработки (. . .) Нужно понимать технические характеристики, смогут ли они делать, что необходимо. Если они это сделают, тогда, как написано в меморандуме, (мы закупим - ИФ) порядка 1,6 тыс. вагонов», - отметил Пегов.

По его словам, это будет «миксовый» поезд, в котором будут сидячие, спальные места и вагоны СВ. Поезд будет отличаться особой тягово-энергетической вооруженностью, что позволит ему быстрее разогнаться и тормозить.

«Мы же добиваемся того, чтобы сокращать время (в пути из Москвы - ИФ) до Адлера. Я думаю, если все пойдет нормально, будем стараться в 20 часов укладываться после всех модернизации, реконструкций. Поэтому само по себе его движение будет плавное и динамичное, и на этом можно будет время сэкономить», - пояснил Пегов.

Сейчас маршрут Москва-Адлер по железной дороге преодолевается за 24 часа.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190708/1556313589.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТРАНСКОНТЕЙНЕР СОКРАЩАЕТ ТРАНЗИТНОЕ ВРЕМЯ ПОЕЗДОВ ИЗ КНР В РФ

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) совместно с китайским контейнерным оператором China Railways Container Transport (CRCT) и «Ляонин Порт Групп» организовали отправку контейнерных поездов из Китая в Россию по новой схеме «3 на 2», направленной на сокращение транзитного времени перевозки.

«Проект «3 на 2» позволяет преодолеть проблему различий в длине поездов, принятых в Китае и России. При этом сокращается общее транзитное время перевозки за счет более эффективного перегруза контейнеров с вагонов узкой колеи на вагоны широкой колеи, что, безусловно, обеспечивает повышение привлекательности маршрута и новую точку роста объемов перевозок», - отметил и.о. замгендиректора «Трансконтейнера» Александр Подылов, слова которого приводятся в сообщении.

Контейнерные поезда с легковыми автомобилями (общий объем груза 270 TEU) отправились со станции Забайкальск 28 июня. На терминале компании они были перегружены по схеме «3 на 2», затем они проследовали по территории России в Москву и 8 июля прибыли на станцию Воротынский (Калужская обл.).

Проект реализуется при поддержке правительства Тунляо (внутренняя Монголия, КНР), Шэньянской и Харбинской железных дорог, а также таможни Маньчжурии, отмечает компания.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ОАО «Российские железные дороги» отмечает рост отправки грузов на экспорт в порты Дальнего Востока: по итогам января-июня 2019 года они увеличились на 4,4% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 51 млн тонн, сообщили РЖД.

«Погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада по итогам 6 месяцев 2019 года превысила 64,4 млн тонн (+1,4% к уровню аналогичного периода 2018 года). В адрес портов юга отправлено порядка 36,8 млн тонн (-1,1%)», - добавляет монополия.

В целом отправка экспортных грузов в морские порты страны в январе-июне возросла на 1,8%, до 152,2 млн тонн, за счет за счет угля (+9,5%), нефтеналивных грузов (+2,3%), руды (+20,5%), химикатов и соли (+2,6%), цветных металлов (+15,5%).

«В структуре экспортного грузопотока 51,1% составляет уголь, 26,7% - нефть, 7,5% - черные металлы, 6,7% - удобрения», - говорится в пресс-релизе.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЖД ОТМЕЧАЮТ АКТИВНЫЙ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕЙНЕРАХ ЛЕСНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ

Перевозки груженых контейнеров в РФ в январе-июне 2019 года увеличилась по сравнению с тем же периодом 2018 г. на 13,9%, до 1,59 млн TEU (в объемном выражении - на 14,8%, до 22,5 млн тонн грузов), сообщило ОАО «Российские железные дороги».

При этом зафиксирован двузначный рост транспортировки лесных (+45,4%, до 251 тыс. TEU) и строительных (+15,9%, до 52,7 тыс. TEU) грузов. Перевозки химикатов и соды увеличились на 11,1%, до 262,7 тыс. TEU, машин, станков, двигателей - на 6%, до 105,5 тыс. TEU.

Перевозки промышленных товаров выросли на 12,3% (до 133,5 тыс. TEU), метизов - на 9,4% (до 135,3 тыс. TEU), автомобилей и запчастей - на 9,5% (до 116,3 тыс. TEU), черных металлов - на 13% (до 65,9 тыс. TEU), цветных металлов - на 2,9% (до 53,9 тыс. TEU). В то же время, сократились объемы отправки бумаги (на 0,7%, до 153,4 тыс. TEU), а также химических и минеральных удобрений (на 17,9%, до 20,5 тыс. TEU).

В целом (с учетом порожних) в январе-июне было перевезено 2,38 млн контейнеров в 20-ти футовом эквиваленте, что на 14,7% больше, чем в том же периоде 2018 г., в том числе внутри РФ - 987,3 тыс. TEU (+10%), в транзитном сообщении - 264 тыс. TEU (+18,7%), в экспортном - 622,3 тыс. TEU (+12,8%), в импортном - 502,6 тыс. TEU (+25,4%).

ТАСС; 2019.07.08; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «ЧАЙКА» ВЫРОСЛИ НА 17% В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА

Перевозки пассажиров пригородными поездами «Чайка», курсирующими по маршруту Ярославль-Рыбинск-Ярославль Северной железной дороги (СЖД, ОАО «РЖД»), в первом полугодии 2019 года увеличились на 16,6% в сравнении с результатом аналогичного периода прошлого года, до 26,2 тыс., следует из сообщения магистрали.

Перевозки пассажиров в июне увеличились на 30,3%, до 4,7 тыс.

С вокзалов и станций Северной железной дороги (СЖД, филиал ОАО «РЖД») в первом полугодии 2019 года отправлено 6,6 млн пассажиров, что превышает показатель за аналогичный период прошлого года на 3,7%. В июне 2019 года перевозки пассажиров увеличились на 3,5%, до 1,4 млн.

<https://tass.ru/ekonomika/6642478>

ТАСС; 2019.07.08; ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ СТАЛ САМЫМ ВОСТРЕБОВАННЫМ В МОСКВЕ ПО ИТОГАМ ШЕСТИ МЕСЯЦЕВ 2019 ГОДА

Ярославский вокзал в Москве стал самым востребованным по итогам первого полугодия 2019 года, его пассажиропоток вырос на 4% и составил 34 млн человек. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе дирекции железнодорожных вокзалов «Российских железных дорог».

Более половины пассажиропотока за первые шесть месяцев 2019 года пришлось на вокзалы московского региона, ими воспользовалось около 250 млн человек. Второе место по востребованности занял Курский вокзал - пассажиропоток вырос на 7%, до 25 млн человек. На третьем месте - Казанский вокзал с 21 млн пассажиров, что на 5% больше, чем в первом полугодии 2018 года. Кроме того, в пресс-службе ДЖВ рассказали, что снижение пассажиропотока наблюдается на Киевском вокзале - на 9%, до 2 млн человек, и на Рижском - на 3%, до 1 млн пассажиров.

Общее количество пассажиров крупнейших вокзалов России выросло на 5% за первое полугодие 2019 года и составило 375 млн человек.

Пассажиропоток российских вокзалов по итогам 2018 года составил 561 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6642740>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ДЕЛО О БАНКРОТСТВЕ «ДАЛЬВАГОНОРЕМОНТА» МОЖЕТ БЫТЬ ПРЕКРАЩЕНО

Дело о банкротстве ООО «Дальневосточная вагоноремонтная компания» («Дальвагоноремонт», входит в АО «Дальневосточная транспортная группа», «ДВТГ», Хабаровск) может быть прекращено в связи с недостаточностью средств для оплаты процедуры банкротства.

Как следует из определения суда, размещенного на сайте, по состоянию на 5 июля в материалы дела не представлено согласие на финансирование расходов по делу и не представлены сведения о наличии у должника имущества или иных источников финансирования.

Суд предложил лицам, участвующим в деле, представить согласие на финансирование дальнейших расходов по делу с указанием суммы финансирования и обязал лицо, давшее согласие, внести денежные средства на депозит суда.

Суд отложил заседание на 12 августа.

Как сообщалось ранее, Федеральная налоговая служба (ФНС) РФ 20 мая сократила требования к ООО «Дальвагоноремонт» с 75 млн рублей до порядка 58 млн рублей.

На заседании тогда отмечалось, что около 39 млн рублей из этой суммы составляет налоговый долг, остальное - пени и штрафы.

По состоянию на 18 марта 2019 года долг компании перед ФНС составлял порядка 75 млн рублей, говорилось на заседании суда.

Стороны тогда заявили, что идет согласование документов для заключения мирового соглашения.

На заседании 20 мая представитель ФНС заявил, что мировое соглашение не готово и подтвердил снижение долга.

Представитель компании тогда заявил ходатайство об объединении данного дела, возбужденного в августе 2018 года, в одно производство с другим делом о банкротстве «ДВТГ», которое возбуждено ранее, в 2017 году, по заявлению другого кредитора.

Суд данное ходатайство удовлетворил и объединил дела в одно производство.

ФНС подала в Арбитражный суд Москвы заявление о признании банкротом ООО «Дальвагоноремонт» 14 августа 2018 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Дальвагоноремонт» уже в четвертый раз участвует в делах о банкротстве в качестве ответчика.

Кроме того, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», в отношении ООО возбуждено 39 исполнительных производств по налогам и сборам.

ООО «Дальвагоноремонт», по информации с сайта компании, управляет тремя вагоноремонтными депо общей мощностью 10 тыс. вагонов в год, а также промывочно-пропарочным комплексом. Депо расположены в Рязанской области (пгт.Павелец), Амурской области (пгт.Буряя) и Оренбургской области (г.Бузулук).

В начале 2018 года «Дальвагоноремонт» получил свидетельства на работу всех депо до конца 2020 года.

«ДВТГ» работает с 2000 года, осуществляет транспортировку и экспедирование грузов в России, странах СНГ и дальнего зарубежья. Компания занимается перевозкой нефтепродуктов, леса, угля, глинозема, контейнеров.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.08; УЩЕРБ ОТ ДЕЙСТВИЙ ВАНДАЛОВ НА ОЖД В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ СОСТАВИЛ ПОЧТИ 2 МЛН РУБ.

Почти 2 млн руб. составил ущерб от действий вандалов на территории Октябрьской железной дороги (ОЖД) в январе-июне 2019 г., сообщили в пресс-службе магистрали.

«За шесть месяцев 2019 г. в границах Октябрьской магистрали зарегистрировано свыше 200 случаев вандализма в отношении железнодорожного имущества (порча подвижного состава и оборудования железнодорожной инфраструктуры). Ущерб, нанесенный ОАО «РЖД» за шесть месяцев 2019 г., составил почти 2 млн руб.», - говорится в сообщении.

Как уточняется, за противоправные действия сотрудниками полиции задержано 16 граждан, семь человек привлечены к уголовной ответственности. В пресс-службе напомнили, что раскрашивание вагонов, битье стекол, линз светофоров и нарушение целостности сидений электропоездов преследуется по ст. 214 «Вандализм» УК РФ.

«В I полугодии вандалы раскрасили 178 вагонов, большая часть из них - составы электропоездов. Пассажирские поезда дальнего и пригородного сообщения 14 раз подвергались обкидыванию камнями, повреждено девять линз светофоров», - добавили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2906061>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; ГЛАВА ОСК ПОПРОБОВАЛ СЕБЯ В РОЛИ ВЫПУСКАЮЩЕГО РЕДАКТОРА РИА НОВОСТИ

Глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов попробовал себя в роли выпускающего редактора РИА Новости в ходе международного промышленного форума ИННОПРОМ.

Рахманов опубликовал сообщение для новостного мобильного приложения «Динамика дня». Он заявил, что ОСК готова участвовать в разработке и производстве судового оборудования для ледоколов, строящихся на заводе «Звезда».

Новость сразу же стала доступна подписчикам агентства и пользователям мобильного приложения «Динамика дня», а позже была опубликована на сайте ria.ru.

<https://ria.ru/20190708/1556309180.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ НАГРАДИЛ ГЛАВУ СОВКОМФЛОТА СЕРГЕЯ ФРАНКА МЕДАЛЬЮ СТОЛЫПИНА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев наградил генерального директора ПАО «Совкомфлот» Сергея Франка медалью Столыпина I степени.

Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Медаль выдана «за заслуги в развитии морского транспорта и многолетний добросовестный труд».

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; НА ЗЕЛЕНОДОЛЬСКОМ ЗАВОДЕ РАССКАЗАЛИ О РЕКОНСТРУКЦИИ РЯДА УЧАСТКОВ НА ВОЛГЕ

Суда более крупного водоизмещения можно будет проводить по Волге после реконструкции Нижегородского гидроузла и Волго-Донского канала, сообщил РИА Новости гендиректор Зеленодольского завода имени Горького Александр Карпов.

Зеленодольский завод (расположен на Волге в Зеленодольске в Татарстане) производит корабли, в том числе класса река-море, которые отправляются заказчикам внутренними водными путями.

«Есть несколько участков на реке Волга, где пока невозможно провести корабли водоизмещением более 3500 тонн. Это, например, Городецкий гидроузел в Нижегородской области. Решение по его реконструкции принято. Возможно, после проведения работ по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла, а также реконструкции Волго-Донского канала, появится возможность перевода кораблей более крупного водоизмещения по реке Волга», - сказал Карпов.

При этом он отметил, что мощности завода позволяют производить более крупные суда уже сейчас.

<https://ria.ru/20190708/1556294681.html>

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СЕРКОВ ДМИТРИЙ; 2019.07.08; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА В САМОЛЕТАХ PEGAS FLY БОЛЕЕ 160 ИЗМЕНЕНИЙ КОНСТРУКЦИИ

Росавиация проверила авиакомпанию «Икар» (бренд Pegas Fly) на предмет соблюдения правил безопасности полетов. На ее самолетах обнаружены многочисленные изменения типовых конструкций, не одобренные уполномоченным органом

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) завершило начатую в середине июня внеплановую проверку воздушных судов и организации летной работы в авиакомпании «Икар», которая с 2015 года выполняет полеты под брендом Pegas Fly, рассказали РБК два источника в федеральном агентстве. В авиакомпании отказались от официальных комментариев.

В ходе проверки на самолетах «Икара» было обнаружено 168 изменений типовых конструкций, которые не были одобрены уполномоченным органом. Об этом РБК рассказал источник в авиакомпании, информацию подтвердил источник, близкий к **Росавиации**.

«Помимо изменений типовых конструкций было выявлено несоответствие компоновки самолета Boeing 737-900, который проходит процедуру включения в сертификат эксплуатанта. Этот факт признала сама компания в письме в **Росавиацию**», - рассказал источник в авиакомпании. По его словам, у многих самолетов «Икара» отсутствует документация, подтверждающая выполнение части работ по техобслуживанию.

Росавиация рекомендовала «Икару» в трехмесячный срок провести аудит всех самолетов, включенных в сертификат эксплуатанта, выявленные несоответствия устранить, а итоговый отчет предоставить в ведомство.

«Когда происходят изменения, надо проинформировать производителя и владельца воздушного судна, если все детали процедуры соблюдены, то выдается сертификат и самолет эксплуатируется дальше», - пояснил в разговоре с РБК председатель комиссии по гражданской авиации общественного совета **Ространснадзора** Олег Смирнов. По его словам, если переделки были внесены в конструкцию в другой стране, где эксплуатировался самолет, то авиакомпания должна была проинформировать об этом **Росавиацию**. Если это не сделано, ведомство вправе приостановить полеты авиакомпании, отметил собеседник.

По словам одного из собеседников РБК, причиной проверки «Икара» стало обращение (есть у РБК) жителя Подмосковья, бывшего военного пилота Дмитрия Калмыкова в адрес руководителя **Росавиации** Александра **Нерадько**. В нем Калмыков указал, что, когда пользовался услугами авиакомпании, заметил у самолета Boeing 737-900 с бортовым номером VP-BZV по всему фюзеляжу большое количество заплаток, а также отметил, что в салоне аварийные выходы закрыты дополнительными креслами. Он просил проверить лайнер на соответствие нормам летной годности.

«Казалось бы, дополнительные сиденья - безобидная вещь, больше кресел, и авиакомпания получает больше денег. Но аварийный выход в самолете может использоваться один раз, и в этот раз он спасет жизни людей», - пояснил РБК Смирнов.

Упомянутый Калмыковым Boeing 737-900 был произведен на заводе Renton в США в 2008 году и десять лет эксплуатировался индонезийским лоукостером Lion Air с бортовым номером PK-LFQ. Летом 2018 года сообщалось, что самолет вошел в парк российской авиакомпании «Нордвинд». В апреле 2019 года он был передан в авиакомпанию «Икар».

«Икар» и «Пегас»

На сайте авиакомпании говорится, что она базируется в красноярском аэропорту Емельянов и осуществляет чартерные и регулярные пассажирские перевозки из городов России на курорты, а также чартерные полеты между городами Сибири. Чартерные программы авиакомпании охватывают в числе прочего Азиатско-Тихоокеанский регион (Таиланд, Вьетнам), Северную Африку (Иордания, Тунис) и Средиземноморье (Греция, Кипр, Балеарские острова).

Парк авиакомпании состоит из 13 самолетов, это Boeing 767-300, Boeing 737-800 и Embraer-190.

Согласно базе данных СПАРК, руководит авиакомпанией Петр Соловьев, бенефициаром является Ванда Букрей. В 2017 году выручка компании составила 15,7 млрд руб. Букрей также является совладельцем туроператора «Пегас Инкаминг».

Авиакомпания Pegas Fly аффилирована с туроператором Pegas Touristik, по заказу которого выполняет чартерные рейсы. Согласно СПАРК, возглавляемый Каринэ Букрей «Пегас Туристик» принадлежит британской Pegas Touristik UK Limited. Руководит ей Рамазан Акпинар, уроженец Турции.

По данным **Росавиации**, за январь - май 2019 года авиакомпания перевезла 701 тыс. человек, заняв 11-е место среди российских перевозчиков. По данным СПАРК, чистая прибыль авиакомпании в 2017 году (данные за 2018 году не публиковались) составила 58,8 млн руб.

Инциденты с самолетами Pegas Fly

В январе этого года Boeing 767, следовавший по маршруту Благовещенск - Москва, произвел вынужденную посадку в Красноярске. У самолета сработал датчик обледенения клапана одного из двигателей.

В марте 2019 года Boeing 767-300, летевший из Сургута в Пхукет, аварийно сел в Красноярске из-за отказа в работе энергосистемы.

Еще один инцидент произошел в 2018 году. Самолет Embraer-190 авиакомпании Pegas Fly, выполнявший рейс из Орска в Москву, совершил вынужденную посадку в аэропорту Казани из-за некорректной индикации топлива.

В марте 2016 года самолет Boeing 767 во время выполнения рейса по маршруту Москва - Хабаровск совершил вынужденную посадку в аэропорту Иркутска. В самолете сработали датчики задымления.

<https://www.rbc.ru/society/08/07/2019/5d14d2529a79474d9cd587ab>

ТАСС; 2019.07.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ КИТАЙСКОГО СИАНЯ

Первый самолет прямым сообщением Сиань - Владивосток китайской авиакомпании Beijing Capital Airlines приземлился в аэропорту Владивостока, сообщила во вторник пресс-служба воздушной гавани. Это уже вторая китайская авиакомпания, которая начала осуществлять полеты во Владивосток.

«9 июля авиакомпания Beijing Capital Airlines совершила свой первый рейс по маршруту Сиань - Владивосток. Самолет нового авиаперевозчика приземлился в воздушной гавани Приморья в 05:45 (22:45 мск)», - говорится в сообщении.

Отмечается, что рейсы в административный центр провинции Шэньси на северо-западе Китая планируются три раза в неделю. Примерное время в полете - три часа.

В конце июня первый прямой рейс из Шанхая в столицу Приморья совершила другая китайская авиакомпания - Juneyao Airlines. В настоящее время Владивосток связан авиасообщением с девяти китайскими городами.

По данным пресс-службы международного аэропорта Владивостока, пассажиропоток на маршрутах в китайские города за первое полугодие 2019 года вырос на 16% по сравнению с прошлым годом.

<https://tass.ru/obschestvo/6644247>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; МАНТУРОВ: КАТАСТРОФА SSJ100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО НЕ ПОВЛИЯЛА НА ИНТЕРЕС К САМОЛЕТУ

Катастрофа Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в аэропорту «Шереметьево» в начале мая не повлияла на интерес как иностранных, так и отечественных компаний к самолету - у всех сохраняется желание и потребность приобрести эти суда, рассказал в интервью РИА Новости глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Нет. С точки зрения иностранных заказчиков, да, собственно, и российских, на которых мы рассчитывали изначально, у всех сохраняется и потребность, и желание приобрести самолёты. Но «Суперджет» находится в определенной очень узкой нише, и это основная

проблема. Критиковать руководителей за то решение, которое принималось в начале 2000-х годов, о разработке самолета именно в этой нише, я бы не стал», - сказал министр, отвечая на вопрос о том, повлияла ли катастрофа SSJ100 в «Шереметьево» на интерес потенциальных заказчиков.

Самолет SSJ 100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в «Шереметьево» и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. Согласно данным Гидрометцентра России, в тот день в Подмоскowie наблюдалась гроза. По данным СК РФ, в результате катастрофы погиб 41 человек из 78 находившихся на борту. В качестве основных версий ЧП - недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и проводивших техосмотр лиц, а также неисправность самолета и метеоусловия.

По мнению главы Минпромторга, для наращивания компетенций нужно сначала освоить что-то меньшее для того, чтобы подойти к средне- и ближнемагистральному самолету. «Сегодня с набранными компетенциями мы уже уверенно осваиваем МС-21», - отметил он.

«И есть моменты, которые просто невозможно было предугадать. Кто, например, подумал бы о том, что в бизнес-версии «Суперджет» будет иметь сопоставимый по объемам с коммерческим сегментом спрос? Если бы люди, которые занимались изначально разработкой, это учитывали, для нас бы это было бы хорошим хеджированием. А сегодня приходится переформатировать самолёт в бизнес-джет, делая дополнительные баки, откидную лестницу-трап, интерьеры, душевые, винглеты и так далее. Если бы изначально заложили бы эту версию, потребовалось бы меньше усилий», - рассуждает Мантуров.

<https://ria.ru/20190708/1556295676.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d22d2af9a79474f0816abc5>

<https://ria.ru/20190708/1556296158.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ СЕКТОРАЛЬНЫМ САНКЦИЯМ В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА РАЗРАБОТАЛИ В СБ РФ

Последствия возможного введения секторальных санкций в отношении авиастроительной отрасли России обсудила межведомственная комиссия Совета безопасности РФ, сообщает в понедельник пресс-служба аппарата российского Совбеза.

«Проблемные вопросы развития авиации рассмотрены на заседании межведомственной комиссии Совета безопасности РФ. Особое внимание уделено нейтрализации угроз экономической безопасности России, связанных с возможным введением секторальных санкций в отношении российской авиатранспортной отрасли», - сказали в пресс-службе.

«В целях обеспечения устойчивого функционирования авиатранспортной отрасли подготовлены рекомендации по принятию дополнительных мер государственного регулирования», - отметили в Совбезе.

В состав межведомственной комиссии по безопасности в экономической и социальной сферах входят представители федеральных органов государственной власти, других государственных органов и ряда организаций.

Ранее вице-премьер РФ Юрий Борисов заявил, что сохраняются риски новых западных санкций в отношении программы по созданию российского самолета МС-21, а также о создании предпосылок для давления на эту программу.

«В связи с вступлением в силу в сентябре 2018 года новых ограничений США в торговле с российскими компаниями, в том числе АО «АэроКомпозит» и АО «ОДК-Авиадвигатель», созданы серьезные предпосылки к оказанию давления на программу МС-21», - сказал Борисов в минувшее воскресенье на совещании по выполнению производственных программ Иркутского авиазавода.

«Наложено запрещение на поставку композиционных материалов, используемых при производстве крыла для самолета МС-21. Кроме того, заблокированы поставки титанового крепежа, машин для выкладки сухой углеродной ленты и другого оборудования. Сохраняются риски введения новых санкций», - отметил вице-премьер.

По его словам, в целях успешной реализации программы МС-21 Минпромторгом России совместно с корпорацией «Иркут» (МОЕХ: IRKT) разработан и выполняется комплекс мероприятий по замене иностранных композиционных материалов и ряда комплектующих изделий на российские аналоги.

«Это позволит обеспечить технологическую независимость производства самолетов МС-21 от «санкционной» продукции. Именно поэтому правительство РФ оказывало и будет оказывать поддержку программе МС-21», - подчеркнул Борисов.

МОСКВА24; 2019.07.08; АНАЛИТИК ОЦЕНИЛ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев выразил мнение, что авиасообщение с Грузией может быть возобновлено, если грузинские перевозчики рассчитаются с задолженностью перед Корпорацией по организации воздушного движения за аэронавигационную деятельность, сообщает ИА «НСН».

«Задолженность сопоставима с месячным объемом за авиационные услуги. И эта сумма для компаний вполне подъемна. Если задаться такой целью, то выполнить условия они смогут оперативно», - сказал аналитик.

При этом он отметил, что с обеспечением авиационной безопасности дело обстоит иначе.

«Если указано, что российские специалисты должны провести аудит на месте, то вся подготовка и согласование займут очень много времени», - отметил Пантелеев.

<https://www.m24.ru/news/politika/08072019/82154>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ИСТОЧНИК НАЗВАЛ ДВА УСЛОВИЯ ДОПУСКА ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ К ПОЛЕТАМ В РОССИЮ

Грузинские авиаперевозчики могут вновь получить доступ на российский рынок, после выполнения ряда условий, сообщил «Интерфаксу» информированный источник.

«В первую очередь грузинские перевозчики должны погасить задолженность перед Корпорацией по организации воздушного движения за аэронавигационную деятельность. Следующим шагом должна стать подготовка и согласование грузинскими авиакомпаниями с российской стороной программ по повышению транспортной авиационной безопасности», - сказал источник.

RNS; 2019.07.08; ЭКСПЕРТЫ ЗАФИКСИРОВАЛИ РОСТ ПРОДАЖ АВИАБИЛЕТОВ С ПЕРЕСАДКАМИ ИЗ РОССИИ В ГРУЗИЮ

В июле 2019 года доля авиабилетов с пересадками из России в Грузию выросла до 8-9%, тогда как в прошлом году этот показатель не превышал 2%, сообщил сервис путешествий Туту.ру.

«В июне этого года доля билетов с пересадками на маршруте “Москва-Тбилиси” составляла примерно 1,5%. Такая же картина наблюдалась и в 2018 году. В июле 2019 года билеты с пересадками составляли уже около 8-9%, тогда как в прошлом году этот показатель не превышал 2%», — сообщили в компании.

В связи с приостановкой авиасообщения между странами спрос на рейсы в Грузию из городов России низкий. На даты с вылетом после 8 июля билеты практически не покупают, даже несмотря на то, что «Грузинские авиалинии» не сняли продажи перелетов через Ереван, а цены билетов с пересадками вполне приемлемы, уточнили в сервисе.

«Однако пока резкое негативное влияние на позиции Грузии еще незаметно в общей статистике Туту.ру. Грузия на начало июля остается в лидерах рейтинга и занимает пятую

позицию в списке самых востребованных маршрутов ближнего зарубежья», — добавили в сервисе.

Доля продаж билетов в Тбилиси в 2019 году составляет 4,6% против 5,9% в прошлом году.

В последние дни июня (после 22 июня) уровень продаж в Грузию снился в два раза при том, что покупали билеты в основном на даты с вылетом до 8 июля, заявили в Туту.ру. Там ожидают, что после 8 июля продажи в Тбилиси упадут.

<https://rns.online/transport/Eksperti-zafiksirovali-rost-prodazh-aviabiletov-s-peresadkami-iz-Rossii-v-Gruziyu-2019-07-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; GEORGIAN AIRWAYS ПРЕДЛАГАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ТБИЛИСИ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ ЕРЕВАН С АВИАКОМПАНИЕЙ-ПАРТНЕРОМ

Авиакомпания Georgian Airways после решения российских властей о приостановке с 8 июля прямого авиасообщения с Грузией с понедельника удвоила частоту полетов из Тбилиси в Ереван для выполнения через столицу Армении рейсов в Москву с привлечением авиакомпании-партнера, сообщает грузинская авиакомпания.

Согласно пресс-релизу, с понедельника Georgian Airways на эту воздушную линию добавляет семь частот и будет выполнять регулярные полеты 14 раз в неделю до конца летнего навигационного сезона. При этом рейсы из Еревана в Москву и обратно будут выполняться авиакомпанией - партнером Georgian Airways.

По информации Georgian Airways, билеты можно забронировать онлайн, в местных офисах авиакомпании и туристических агентствах. Пассажиры, у которых ранее были приобретены билеты на авиаперелет из Тбилиси в Москву, могут перебронировать их на альтернативный маршрут бесплатно, либо запросить возврат денег по месту их покупки.

До настоящего времени Georgian Airways ежедневно осуществляла по три рейса из Тбилиси в Москву и в обратном направлении, а также выполняла полеты в Санкт-Петербург, Казань и Воронеж.

Кроме Georgian Airways, регулярные полеты между Грузией и РФ с грузинской стороны осуществляла также авиакомпания MyWay Airlines, а с российской стороны - «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», авиакомпании S7 Airlines, «Уральские авиалинии», Smartavia (новый бренд «Нордавиа»), Red Wings и «ЮТэйр».

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.07.08; ЧЕМОДАННЫЙ ВОПРОС

ВЕДУЩАЯ: В Шереметьево, где на прошлой неделе снова возникли трудности с отправкой багажа, сообщили, что вернулись к нормальному ритму работы. Сегодня же руководители аэропорта рассказали, как решается проблема дефицита кадров.

Андрей НИКУЛИН, первый заместитель генерального директора аэропорта Шереметьево: У нас общая нехватка порядка 400 человек; 300 человек мы перекрываем компаниями-партнерами. Кроме того, стараемся внутренними резервами добить эту сотню не хватающую в ежедневном режиме. При этом порядка 500 человек у нас сейчас набраны и проходят обучение. Вышла непроверенная, «кривая» информация о достаточно высоких зарплатах у того персонала, который занимается обработкой багажа, это водители, операторы-комплектовщики, грузчики - те, кто задействован в обработке багажа; средняя зарплата 82 тысячи рублей.

ВЕДУЩАЯ: Проблемы с багажом начались еще в июне. Тогда в Шереметьево утверждали, что виной всему начало туристического сезона. Обещали - к июлю ситуация изменится. Не изменилась. Наоборот, случился новый коллапс. Казалось бы, процедура приема и выдачи багажа простая и отработана до мелочей. Вот представьте: вы с чемоданом в аэропорту. Регистрируемся на рейс и сдаем багаж. Если нет перевеса - на чемодан наклеивают бирку и он уезжает. После регистрации сумки поступают на досмотр. Их сканируют. Если обнаружены подозрительные предметы, багаж открывают, а потом

чемодан уезжает на сортировку. Аппаратура считывает информацию с бирки и отправляет багаж в нужный контейнер. Затем погрузка на тележку, обычно вручную. Финальный этап - чемоданы загружают на борт. Когда самолет прилетит, начнется обратная процедура. Багаж выгружают из тележки на ленту и отправляют в зону прилета. Вот такой процесс. К решению проблем с багажом в Шереметьево подключился **Минтранс**. В ведомстве потребовали: ситуация должна быть стабилизирована к середине августа.

RNS; 2019.07.08; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВЫПЛАТИТ КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ БАГАЖА

Шереметьево выплатит авиакомпаниям компенсации из-за задержек выдачи багажа, сообщили в пресс-службе аэропорта.

«Аэропорт выполнит все свои обязательства перед авиакомпаниями согласно действующим между нами договорам. Сумма компенсаций однозначно определяется действующими договорами о сотрудничестве», — сообщила RNS руководитель дирекции по связям с общественностью аэропорта Анна Захаренкова.

Транспортная прокуратура начала проверку соблюдения законодательства по факту массовой задержки багажа в аэропорту в начале июня. По ее итогам ведомство вынесло ряду компаний представления об устранении нарушений. 1 июля к проверке Шереметьево из-за «систематических задержек выдачи багажа» подключилась Генеральная прокуратура.

По итогам проверки Московской межрегиональной транспортной прокуратуры Шереметьево уволил ряд руководителей компании «Шереметьево Хэндлинг», которая занимается обработкой багажа.

Кроме этого, аэроузел увеличил штатную численность работников, задействованных в обработке багажа, более чем на 200 человек, а также начал поэтапный перевод рейсов из терминала D.

<https://rns.online/transport/SHeremetevoviplatitkompensatsiiaviakompaniyamiz-zazaderzhki-bagazha-2019-07-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ПЕРВЫЙ ЗАМГЕНДИРЕКТОРА ШЕРЕМЕТЬЕВО НИКУЛИН ПРИЗНАЛ, ЧТО ЕЩЕ РУКОВОДИТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО ХЭНДЛИНГ», НАЗВАЛ ЭТО ФОРМАЛЬНОСТЬЮ

Первый замгендиректора АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) Андрей Никулин на пресс-конференции в понедельник подтвердил, что все еще является гендиректором дочернего ООО «Шереметьево Хэндлинг», ответственного за обработку багажа в аэропорту, но назвал это формальностью.

«Действительно, я был в течение 10 месяцев гендиректором в компании «Шереметьево Хэндлинг», я совмещал две должности - в АО «МАШ» и в ООО «Шереметьево Хэндлинг». Это было сделано, чтобы обеспечить интеграционные процессы, в том числе договорную работу с авиакомпаниями. В мае месяце было принято решение о замене генерального директора на того, кто будет консолидировать эту функцию и будет выполнять эту работу в лице одного руководителя», - сказал Никулин, не уточнив, однако, имя и фамилию нового гендиректора.

«Что касается данных «СПАРК» (системы «СПАРК-Интерфакс» - ИФ) - действительно, на данный момент еще пока являюсь генеральным директором («Шереметьево Хэндлинг» - ИФ) я, но это временная мера, и это, по сути, формальность, которая на данный момент есть. Решение о замене гендиректора было принято чуть раньше, чем были приняты ранее названные решения», - добавил Никулин.

Проблемы с обслуживанием багажа в «Шереметьево» наблюдаются с последних чисел мая. На коллапс обратили внимание сразу несколько регуляторов, которые инициировали проверки. Московская межрегиональная транспортная прокуратура на прошлой неделе

сообщила об увольнении ряда сотрудников «Шереметьево Хэндлинг» после внесенного ею представления: речь шла, в том числе о генеральном директоре, однако его имя не называлось.

По данным «СПАРК-Интерфакс», «Шереметьево Хэндлинг» возглавляет Никулин. Но в пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» заявили в пятницу, что на момент увольнения сотрудников, о которых сообщила прокуратура, «Никулин уже не был генеральным директором ООО «Шереметьево Хэндлинг». Вопросы, когда именно Никулин покинул эту должность и кто его сменил, в «Шереметьево» тогда оставили без комментариев.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ СИТУАЦИЮ С НЕХВАТКОЙ ГРУЗЧИКОВ

Московский аэропорт «Шереметьево» столкнулся с нехваткой грузчиков еще в апреле, сообщил журналистам первый заместитель гендиректора по производству «Шереметьево» Андрей Никулин.

«При росте объемов при передаче хэндлинга в «Шереметьево хэндлинг» мы столкнулись с проблемой на апрель-месяц нехватки грузчиков, водителей, которые должны были перейти из партнерских компаний, на которые мы рассчитывали, которые, в том числе, написали заявление о приеме на работу. но в апреле стало понятно, что количество грузчиков, которые планируют перейти к нам, меньше, чем требуемая численность по расчету, который мы делали», - сказал Никулин.

«Был принят ряд экстренных мер. В том числе подбор персонала и участие в погрузочно-разгрузочных работах по багажу наших партнерских компаний, это порядка 300 человек, которых мы привлекли, которые майские праздники отработали вместе с нами. В майские праздники никаких проблем не было, несмотря на выросший пассажиропоток в мае ситуация была достаточно стабильная», - отметил он.

В начале июня в Шереметьево наблюдались проблемы с выдачей багажа. Пресс-служба аэропорта сообщала, что ситуация стабилизируется к концу июня. Минтранс РФ обещал, что жестко отреагирует на сбои при выдаче багажа, если ситуация не будет нормализована в кратчайшие сроки. В конце прошлой недели газета «Ведомости» сообщила, что в Шереметьево снова возникли проблемы с обработкой багажа. По данным издания, 29 и 30 июня большое количество багажа (около 9 тысяч единиц) не было отправлено по назначению. Как сообщили РИА Новости в пресс-службе авиагавани, порядка 1,5 тысячи единиц багажа скопилось в «Шереметьево» из-за опозданий рейсов вследствие высокой грозовой активности.

Московская межрегиональная транспортная прокуратура в минувшую пятницу сообщила, что ряд руководителей обслуживающей организации ООО «Шереметьево Хэндлинг» уволены из-за задержек с выдачей багажа в аэропорту, возбуждено 38 дел об административных правонарушениях.

<https://ria.ru/20190708/1556309862.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; СРЕДНЯЯ ЗАРПЛАТА ГРУЗЧИКОВ И ВОДИТЕЛЕЙ В ШЕРЕМЕТЬЕВО СОСТАВЛЯЕТ 82 ТЫС. РУБ. - ТОП-МЕНЕДЖЕР

Средняя зарплата грузчиков и водителей, задействованных в обработке багажа в «Шереметьево», составляет 82 тыс. руб. до вычета налогов, заявил первый замгендиректора АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) Андрей Никулин на пресс-конференции в понедельник.

«Что касается зарплат грузчиков, к сожалению, в СМИ вышла непроверенная информация. Могу официально заявить, что за последний год у наших грузчиков не было средней зарплаты 45 тыс. руб. и не было 200 тыс. руб. На данный момент у нас средняя

зарплата - 82 тыс. руб. до вычета налогов. Это водители, операторы-комплектовщики, грузчики - те, кто задействован в обработке багажа», - сказал Никулин.

О проблемах с обслуживанием багажа в «Шереметьево» пассажиры стали говорить с последних чисел мая. Одни по несколько часов ждали чемоданы по прилете, другие говорили, что их багаж не успевали погрузить в самолет, после чего отправляли другими рейсами.

Сбои с обработкой багажа начались одновременно с передачей этого бизнеса от «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), крупнейшей базовой авиакомпании «Шереметьево», к специально созданному аэропортом ООО «Шереметьево Хэндлинг». По данным «Ведомостей», эта компания не смогла нанять новых сотрудников: изначально грузчиков набирали на зарплату примерно на 10% ниже, чем в «Аэрофлоте» (в мае - на 45 тыс. рублей в месяц), причем без прежних льгот на покупку авиабилетов.

Вместе с тем газета со ссылкой на источники сообщала, что в июне МАШ повысил зарплату для грузчиков до 200-211 тыс. руб., а операторы погрузчиков теперь могут заработать до 290 тыс. руб.

«Указанные в СМИ средние цифры заработка рабочих по специальности «грузчик» и «водитель самоходных механизмов» в аэропорту «Шереметьево» являются завышенными. Получение указанных в СМИ зарплат - это имевшие место единичные случаи, основанные на выплате специалистам материальной помощи по причине сложных жизненных обстоятельств», - уточнила «Интерфаксу» глава дирекции по связям с общественностью аэропорта Анна Захаренкова.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-SHeremetevo-rasskazali-o-realnih-zarplatah-gruzchikov-2019-07-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ХВАТАЕТ 400 ГРУЗЧИКОВ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ СБОЯ С БАГАЖОМ, ПРОВОДИТСЯ ОБУЧЕНИЕ 500 ЧЕЛОВЕК

«Шереметьево» на данный момент не хватает около 400 грузчиков для стабилизации сбоя с обработкой багажа, сообщил первый замгендиректора АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) Андрей Никулин на пресс-конференции в понедельник.

«На данный момент общая нехватка - около 400 человек. 300 человек мы перекрываем компаниями-партнерами, которые работают на площадке. Кроме того, внутренними резервами стараемся «добить» эту нехватующую сотню в ежедневном режиме. При этом порядка 500 человек у нас сейчас набрано и проходят обучение. Но только теоретическое обучение грузчик проходит 30 дней, а водитель - 65 дней», - заявил Никулин, дав понять, что трудоустройство новых сотрудников потребует времени.

Он уточнил, что «Шереметьево» специально набирает персонал с избытком, так как рассчитывает, что в процессе найма «часть из них не дойдет до финала». Оптимальный штат сотрудников ООО «Шереметьево Хэндлинг», специализированной «дочки» МАШ, составляет порядка 2 тыс. человек.

По словам Никулина, на данный момент работа с багажом в аэропорту стабилизирована, стандарты по выдаче багажа «в основной своей массе» выполняются.

«Что касается отправки трансферного багажа, у нас есть достаточно стабильная ситуация. Но при этом мы с вами понимаем, что пока мы не наберем достаточное количество персонала и не выйдем на нормальную работу, у нас возможны отклонения в случае вмешательства каких-либо факторов», - сказал он, напомнив, что очередной багажный коллапс на позапрошлых выходных в «Шереметьево» был спровоцирован, в том числе неблагоприятными метеоусловиями.

О проблемах с обслуживанием багажа в «Шереметьево» пассажиры стали говорить с последних чисел мая. Одни по несколько часов ждали чемоданы по прилете, другие

говорили, что их багаж не успевали погрузить в самолет, после чего отправляли другими рейсами. Сбои с обработкой багажа начались одновременно с передачей этого бизнеса от «Аэрофлота», крупнейшей базовой авиакомпании «Шереметьево», к специально созданному аэропортом ООО «Шереметьево Хэндлинг».

6 июля министр транспорта РФ Евгений Дитрих провел совещание в «Шереметьево», где поставил задачу стабилизировать ситуацию с багажом к 15 августа. Для этого, заявляли в Минтрансе, планируется нанять около 400 дополнительных сотрудников, а также перераспределить слоты для авиакомпаний (временные «окна» для выполнения рейсов), чтобы снизить пиковые нагрузки.

«К 10 июля по поручению министра транспорта Евгения Ивановича Дитриха представим план мероприятий по выходу из ситуации со сроком окончания 15 августа», - сказал Никулин в понедельник.

Также, отметил он, «Шереметьево» намерено выплатить компенсации авиакомпаниям-партнерам, пассажиров которых затронул багажный коллапс.

«Мы сейчас видим определенные затраты, которые мы должны будем компенсировать авиакомпаниям в соответствии с существующими договорами. То есть это как стандартные соглашения о качестве обслуживания, которые предполагают штрафные санкции, так и компенсации, которые авиакомпании предполагают к выплате пассажирам», - заявил топ-менеджер. Сумму планируемых компенсационных выплат он не назвал.

RNS; 2019.07.08; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН НА КАМЧАТКЕ СНИЗИЛИСЬ ПОСЛЕ РЕЗКОГО РОСТА В МАЕ

Стоимость авиакеросина в отдельных аэропортах Камчатского края снизилась в июне после резкого роста в мае, средняя цена авиатоплива в России в июне (без учета НДС) выросла на 0,09% (50 рублей) — до 53,88 тыс. рублей за 1 тонну, следует из материалов Росавиации.

Заправщик «Компания Солнечный ветер» снизила цены на авиатопливо в аэропорту Тиличики в Камчатском крае на 26,2% — до 67,94 тыс. рублей за тонну. В аэропорту Палана компания снизила цены на 9,1%, до 88, 72 тыс. рублей. Заправщик «Камчатское авиапредприятие» понизило цены на топливо в Мильково на 17%, до 56,67 тыс. рублей.

В мае цены в этом регионе росли самыми значительными темпами.

При этом самые высокие цены на авиатопливо в июне по-прежнему зафиксированы на Камчатке. В некоторых аэропортах они превышают 100 тыс за тонну.

В московский аэропортах цены в июне не изменились и в среднем составляют 47 тыс. рублей за тонну.

Президент РФ Владимир Путин в ходе «Прямой линии» заявил, что авиакеросин и битум должны быть включены в систему получения обратного акциза на нефть для сглаживания колебания цен на эти виды нефтепродуктов. Первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов заявил, что правительство рассчитывает на введение обратного акциза на авиакеросин с 1 августа 2019 года с целью стабилизации цены на этот вид топлива.

<https://rns.online/transport/TSeni-na-aviakerosin-na-Kamchatke-snizilis-posle-rezkogo-rosta-v-mae-2019-07-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ДУМА В ЧЕТВЕРГ ПРОГОЛОСУЕТ ЗА ВОЗВРАЩЕНИЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Законопроект, разрешающий устанавливать в транзитных зонах аэропортов специальные комнаты для курения, Госдума планирует поддержать в первом чтении в четверг.

«Мы поддержим этот законопроект в первом чтении в четверг», - заявил журналистам первый замглавы фракции «Единая Россия» Андрей Исаев.

Он отметил, что «законопроект разрешает аэропортам (и это не обязанность, а разрешение) установить в местах, где находятся транзитные авиапассажиры, комнаты для курения».

По словам депутата, «много было на этот счёт споров, ломали копья, на самом деле, мы считаем, что это абсолютно разумное решение».

«Если человек курит, и он находится в транзитной зоне, ему предстоит провести без курения огромное количество времени, и в самолете, и до самолета: то мы прекрасно с вами знаем, что это все равно нарушается. Курят люди в комнатах матери и ребенка, в туалетах, нанося вред не только себе, но и окружающим», - сказал Исаев.

В связи с этим, считает фракция парламентского большинства, «в этих случаях целесообразно поставить в аэропортах специальные курительные комнаты, которыми люди смогут воспользоваться, не нанося вреда другим гражданам».

Законопроект, предлагающий разрешить оборудовать «курилки» в аэропортах: в зонах для зарегистрированных пассажиров, а также для работников аэропорта и авиакомпаний, внес в Думу еще в ноябре 2017 года Сергей Боярский («Единая Россия»).

В настоящее время предусмотрен запрет курения на территории и в помещениях аэропортов. По истечении четырех лет существования указанной нормы у эксплуатантов авиатранспортных узлов накопились достаточные фактические данные, позволяющие оценить эффективность принятого решения, отмечает автор в пояснительной записке к законопроекту.

Так, согласно данным социологического опроса, проведенного ВЦИОМ в 2015 году среди пассажиров ряда аэропортов («Шереметьево», аэропорта Сочи и нескольких других российских авиаузлов), 37% опрошенных лично сталкивались с нарушителями запрета на курение в помещениях аэропортов, говорится в проекте закона.

По данным всероссийского опроса ВЦИОМ 2016 года, 33% россиян не соблюдают запрет на курение в общественных местах. Также, согласно справке, предоставленной администрацией аэропорта «Шереметьево», в 2016 году было зафиксировано 27 жалоб пассажиров на незаконное курение в туалетах и иных помещениях, расположенных в зданиях аэропорта, отмечается в законопроекте.

Кроме этого, сообщается, что за шесть месяцев 2014 года было возбуждено 1938 дел об административных правонарушениях в связи с курением на территории аэропорта «Шереметьево».

При этом возможности контроля за действиями потенциальных нарушителей запрета на курение со стороны работников авиаузла и линейных отделов внутренних дел на транспорте ограничены, так как основной обязанностью указанных служб является обеспечение безопасности в зоне их ответственности, указывает С.Боярский.

В связи с этим он предлагает прописать в законе об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма пункт о том, что курение табака допускается в «специально выделенных изолированных помещениях, которые оборудованы системами вентиляции и организованы в аэропортах в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров, работников аэропорта и авиакомпаний».

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.07.09; БОЯРСКИЙ: КОМНАТЫ ДЛЯ КУРЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ ПОМОГУТ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НЕКУРЯЩИМ

Комнаты для курения в аэропортах помогут очистить от табачного дыма общественные пространства, потому что действующий тотальный запрет провоцирует зависимых людей курить в неположенных местах. Об этом «Парламентской газете» рассказал депутат Госдумы Сергей Боярский, который инициировал законопроект, разрешающий оборудовать в транзитных зонах аэропортов комнаты для курения.

Как сообщил ранее первый замруководителя фракции «Единая Россия» Андрей Исаев, 11 июля планируется рассмотрение инициативы во втором чтении.

«В первую очередь это борьба за чистый воздух в общественных пространствах. Инициатива направлена именно на это. Поскольку нынешнее положение вынуждает и провоцирует зависимых людей на курение в неположенных местах - в основном в туалетах и комнатах матери и ребенка. Конечно, мириться с этим нельзя», - сказал «Парламентской газете» Сергей Боярский.

По его словам, принятый в России в 2014 году антитабачный закон является одним из самых взвешенных и удачных на территории постсоветского пространства и стран Европы, но шестилетняя практика его реализации выявила «такой досадный недочет».

Решение обустроить транзитные зоны воздушных гаваней комнатами для курения устроит не только зависимых людей, но также и некурящих, уверен Боярский. «Они перестанут ощущать дискомфорт от табачного дыма в местах, которые совершенно не предназначенных для курения, где отсутствует вентиляция, куда ходят дети и беременные женщины», - уверен депутат.

Первый вариант законопроекта Сергей Боярский внес в Госдуму еще в 2017 году. Однако Комитет палаты по охране здоровья рекомендовал доработать инициативу. В новом варианте уточняется, что курилки должны быть изолированными помещениями с системами вентиляции, расположенными в «чистой зоне» (где находятся пассажиры, прошедшие предполетный контроль или следующие транзитом).

Новую версию законопроекта Комитет по охране здоровья после долгих обсуждений поддержал. Возражений не нашлось и у Комитета по транспорту и строительству. Также в числе сторонников инициативы выступало **Министерство транспорта**, хотя затем глава ведомства **Евгений Дитрих** заявил, что не поддерживает идею. Возвращение комнат для курения в аэропорты приветствовала также транспортная полиция.

В лагере противников возвращения курилок в аэропорты обозначились Роспотребнадзор и Минздрав. Отрицательные отзывы на законопроект направили Комитет Совета Федерации по социальной политике и правительство России.

<https://www.pnp.ru/social/boyerskiy-komnaty-dlya-kureniya-v-aeroportakh-pomogut-v-pervuyu-ochered-nekuryashhim.html>

ТАСС; 2019.07.08; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ХРАБРОВО НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНОСТРАНЦЕВ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ВИЗАМ

Аэропорт Храброво начал обслуживать иностранцев, воспользовавшихся электронными визами для въезда в Калининградскую область. Первые пассажиры с такими документами прибыли в регион в минувшие выходные из Латвии и Польши, сообщается в понедельник на официальном сайте авиаузла.

«В минувшие выходные первые пассажиры с электронными визами прошли пограничный контроль в воздушном **пункте пропуска** «Калининград (Храброво)». Пассажиры прибыли в аэропорт Храброво рейсами из Варшавы и Риги», - говорится в сообщении.

С 1 июля граждане 53 государств могут получить электронную визу для въезда в Россию через пограничные **пункты пропуска** на территории Калининградской области. Регион стал второй после Дальнего Востока территорией России, где заработал такой порядок.

Электронная виза выдается бесплатно на 30 дней, начиная с даты выдачи, с разрешенным сроком пребывания на территории РФ до восьми суток с даты въезда на основании заявления иностранного гражданина, заполненного в электронной форме.

Граждане, получившие электронные визы для въезда в Калининград, имеют право находиться и передвигаться только в пределах Калининградской области. Въезд по ним на остальную территорию Российской Федерации с целью транзитного проезда в область или

выезда из нее, в том числе через аэропорты в беспересадочном режиме, невозможен, уточнили в дирекции Храброво.

По данным областного правительства, граждане иностранных государств подали уже более двух тысяч заявок на получение электронных виз для въезда в регион. Наибольшее число подано жителями Литвы, Польши, Германии, Латвии, Эстонии.

<https://tass.ru/obschestvo/6642778>

ТАСС; 2019.07.08; СТРОИТЕЛЬСТВО РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА НАЧНЕТСЯ ДО КОНЦА ИЮЛЯ

Строительство магистральной рулежной дорожки, которая увеличит количество взлето-посадок самолетов в два раза, начнется в аэропорту Красноярск в июле этого года и завершится в 2020 году, сообщил в понедельник журналистам председатель краевого правительства Юрий Лапшин.

«Работы начинаем в июле. Окончание в 2020 году по окончании строительного сезона. Думаю, осенью 2020 года мы закончим», - сказал он. Глава правительства добавил, что благодаря строительству дорожки количество взлето-посадок самолетов увеличится с 12 до 25-26 в час, что снимет ограничения в развитии аэропорта на ближайшие 7-10 лет.

По его словам, общий объем инвестиций в строительство составляет 1,9 млрд рублей, первый транш на 600 млн рублей поступит в ближайшее время. Финансирование работ осуществляется полностью из федерального бюджета. «Строительство дорожки будет вестись в рамках поручения президента России Владимира Путина», - добавил Лапшин.

<https://tass.ru/sibir-news/6640313>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ВВОД В СТРОЙ ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ТЕПЕРЬ ПЕРЕНЕСЕН НА СЕНТЯБРЬ - ИСТОЧНИК В РОСАВИАЦИИ

Ввод в эксплуатацию третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта «Шереметьево» вновь перенесен, в этот раз на сентябрь, сообщил «Интерфаксу» источник в Росавиации.

«Предполагаемый ввод в эксплуатацию - 1 сентября», - сказал собеседник агентства.

По его словам, сроки затянулись, в том числе из-за необходимости получить разрешительную документацию для начала работы полосы.

ВПП-3 «Шереметьево» строится с 2009 года. До 2015 г. генподрядчиком был «Инжтрансстрой», на тот момент входивший в «Базовый элемент» Олега Дерипаски и впоследствии обанкротившийся, после - по решению правительства им стала «Трансстроймеханизация» (входит в группу «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT), основной владелец которой - Аркадий Ротенберг).

В декабре гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко анонсировал открытие ВПП-3 в апреле 2019 г. Позднее замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик заявлял, что ведомство рассчитывает на готовность объекта к июню. В апреле Росавиация сообщала, что «строительная готовность комплекса новой взлетно-посадочной полосы в полном объеме» ожидается 1 июля 2019 г. На тот момент она оценивалась в «более 90%».

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190708/1556327345.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ НЕДОСТАТКИ В ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЕ АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО»

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) выявила нарушения в системе орнитологической безопасности петербургского аэропорта «Пулково», следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Как указано в материалах, недостатки выявлены в ходе внеплановой проверки аэропорта в конце мая. Среди них - отсутствие у части персонала «официальной подготовки» по авиационной орнитологии и недостаточное количество сотрудников.

«Штат сотрудников группы по орнитологическому обеспечению полетов на аэродроме «Пулково», выполняющих функции по мониторингу, сбору отчетности и регистрации птиц, патрулированию аэродромной территории с целью контроля над дикой природой, управлению средствами отпугивания, выдаче информации эксплантатам воздушных судов в течение суток, - не позволяет в полном объеме выполнять требования Воздушного законодательства РФ и ИКАО по орнитологическому обеспечению полетов», - говорится в материалах.

Кроме того, выяснилось, что на аэродроме, в районе «Пулково-3», не закрыты сеткой отстойники очистных сооружений.

Ведомство постановило устранить эти замечания до 28 декабря 2019 года.

В рамках этой же проверки выявлено еще одно нарушение: в группе по орнитологическому обеспечению не ведется журнал регистрации птиц и диких животных, в котором должны указываться их количество, виды и местонахождение, а также действия, предпринятые для отпугивания. Также, согласно материалам, отсутствует официально утвержденная подготовка специалистов «с учетом характера и специфики угроз столкновений с представителями дикой природы». Эти нарушения должны быть устранены до 19 августа 2019 года.

Комментарий пресс-службы ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор аэропорта) «Интерфаксу» оперативно получить не удалось.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; КОМПОЗИТЫ БУДУТ ПРЕВАЛИРОВАТЬ В АВИАСТРОЕНИИ ЧЕРЕЗ 12-15 ЛЕТ - ПРЕЗИДЕНТ BOEING В РОССИИ

Композитные материалы будут преобладать в авиастроении лет через 12-15, считает президент Boeing в России Сергей Кравченко.

«Может, 12-15 лет, когда точно совершенно, с моей точки зрения, будут превалировать композиты», - сказал он в ходе выставки «Иннопром-2019» в Екатеринбурге в понедельник.

По его словам, композитные материалы значительно увеличивают срок службы авиационной техники, потому что не подвергаются коррозии основные элементы конструкции. Кроме того, композитные материалы позволяют радикально уменьшить количество узлов, деталей, заклепок, крепежей, перейти к монолитным конструкциям.

«Безусловно, композиты будут доминировать. Будет какой-то переходный период, может быть, лет 10. Лет через 10 точно 50% будет минимум того, что используется в авиационных конструкциях, композитными материалами», - сказал Кравченко.

При этом он подчеркнул, что это не означает, что не будет востребован металл. «Только металлические сплавы будут уже совсем другими», - добавил президент Boeing в России.

Кравченко также считает неверным утверждение, что санкции могут отбросить Россию на низкие позиции в сфере цифровых технологий.

«Я бы хотел рассказать о моем отношении к нескольким мифом. Первый миф - что санкции и политические разногласия могут поставить Россию в позицию страны второго уровня в области инноваций и цифровых технологий», - заявил он. По его мнению, есть отдельные риски, но в целом ситуация не критическая, поскольку будущее цифрового мира зависит от глобального интернета.

«Россия контролирует самую большую территорию и самое большое воздушное пространство в мире. Мы по-прежнему являемся одним из лидеров по запуску искусственных спутников. Я, конечно, понимаю все вызовы, но, в целом, глобально, думая о том, какую роль Россия просто из-за своей геополитической значимости играет в

деле развития международного цифрового мира, мне кажется, мы не должны очень сильно волноваться», - сказал он.

ТАСС; 2019.07.08; ГЕНДИРЕКТОР «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ОЖИДАЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ПРИБЫЛИ В 2019 ГОДУ БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Прибыль авиакомпании «Уральские авиалинии» по итогам 2019 года может составить 1 млрд рублей, что более чем в два раза превысит показатель за 2018 год, сообщил в понедельник ТАСС генеральный директор компании Сергей Скуратов.

Согласно годовому отчету, чистая прибыль компании по российским стандартам бухучета (РСБУ) в 2018 году сократилась до 415,4 млн рублей с 3,6 млрд рублей, полученных годом ранее.

Скуратов сообщил, что компания понесет «некоторые убытки» после ограничения на полеты в Грузию, однако их возместит государство. Ранее «Уральские авиалинии» выполняли 41 рейс в неделю из России в эту страну. На текущий момент компания возвращает авиабилеты в плановом режиме, ажиотажа нет.

<https://tass.ru/ural-news/6641667>

ТАСС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧАТ НОВЫЙ AIRBUS A320NEO В НАЧАЛЕ АВГУСТА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» получит новый Airbus A320neo 6 августа во французской Тулузе. Об этом сообщил в понедельник ТАСС генеральный директор авиакомпании Сергей Скуратов на международной выставке ИННОПРОМ в Екатеринбурге.

«6 августа будет новый Airbus A320neo. Получим с конвейера», - сказал Скуратов, уточнив, что компания впервые покупает новый самолет.

Гендиректор авиакомпании отметил, что перевозчик рассматривает возможность использования среднемагистрального самолета МС-21. «Но это в будущем, когда [самолет] начнет летать и мы поймем заявленные характеристики», - отметил он.

«Уральские авиалинии» на условиях операционного лизинга эксплуатируют 45 самолетов Airbus (24 самолета A320, 16 лайнеров A321 и пять - A319). Перевозчик является одной из крупнейших российских авиакомпаний. По итогам 2018 года компания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ural-news/6641114>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕНАПРАВЯТ ВЫСВОБОДИВШИЕСЯ ПОСЛЕ ЗАПРЕТА РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ САМОЛЕТЫ В КРЫМ И ЧЕХИЮ

«Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) намерены использовать самолеты, которые выполняли рейсы в Грузию, на рейсах в курортные города РФ, а также на Кипр и в Чехию, сообщил «Интерфаксу» гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов.

«Высвободилось всего два самолета, и мы, конечно, их направим на Симферополь, Сочи. Увеличим частотность на Кипр, Чехию и так далее. То есть мы нашли этим самолетам работу», - отметил Скуратов.

По его словам, убытки от запрета полетов в Грузию еще подсчитываются. «Методология подсчета убытков отрабатывается с Минтрансом, потом будет согласована с Минфином и по этой методологии мы посчитаем наши убытки. Пока это в процессе», - добавил гендиректор «Уральских авиалиний».

Президент РФ Владимир Путин 21 июня подписал указ, запрещающий российским авиакомпаниям с 8 июля выполнять рейсы в Грузию. Позднее Минтранс заявил, что с этого времени полеты грузинских авиакомпаний в Россию будут также приостановлены -

пока те не погасят долги за аэронавигацию и не предоставят гарантии безопасности перевозок.

«Уральские авиалинии» летали в Грузию из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Сочи и Краснодара. Кроме них, рейсы в эту страну выполняли «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), S7, Red Wings, «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), «Победа».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА МАРШРУТ МОСКВА - НУР-СУЛТАН - ГЕНДИРЕКТОР

«Уральские авиалинии» планируют подать заявку в **Минтранс** РФ на выполнение полетов между Москвой и Нур-Султаном в качестве второго назначенного перевозчика, сообщил «Интерфаксу» гендиректор компании Сергей Скуратов.

«Будем заявляться», - сказал он, отвечая на соответствующий запрос.

Скуратов напомнил, что в настоящее время «Уральские авиалинии» летают в Казахстан - в Алма-Ату - только из подмосковного аэропорта «Жуковский».

До недавнего времени прямые регулярные рейсы на линиях Москва - Нур-Султан и Москва - Алма-Ата могли выполнять только «Аэрофлот» и Air Astana - это было предусмотрено межправсоглашением, допускавшим работу одного перевозчика от каждого государства. РФ не один год вела переговоры о назначении второго перевозчика, однако Казахстан на это не соглашался, ссылаясь на то, что в стране нет второй авиакомпании, способной конкурировать с российскими.

Но, как сообщалось на прошлой неделе, в результате переговоров авиавласти все же договорились о назначении вторых перевозчиков между Москвой и Нур-Султаном. Теперь со стороны Казахстана рейсы будет выполнять и авиакомпания SCAT. Вторым перевозчиком от России на линии Москва - Нур-Султан будет определен по итогам голосования на межведомственной комиссии при **Минтрансе** РФ. Об интересе к маршруту уже заявила S7.

ТАСС; 2019.07.08; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В БУДАПЕШТ ОТКРОЮТ В ОКТЯБРЕ

Прямое авиасообщение между Казанью и Будапештом (Венгрия) откроется в конце октября, рейсы будет выполнять авиакомпания Wizz Air. Об этом в понедельник сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстана.

«Новое авиасообщение запускается 30 октября. Рейсы выполняет венгерская авиакомпания Wizz Air по средам и воскресеньям на 180-местных самолетах Airbus A320», - говорится в сообщении.

Стоимость перелета на маршруте Казань - Будапешт в одну сторону, включая все налоги, начинается от €29,99 (около 2150 рублей).

<https://tass.ru/ekonomika/6642519>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; СТАРТ ПЕРЕЛЕТОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АЭРОПОРТОМ ЙОШКАР-ОЛЫ ОТЛОЖЕН ИЗ-ЗА ЕГО ПРОБЛЕМ С ДОПУСКОМ ВС

Авиакомпания «РусЛайн» отложила на две недели старт рейсов на направлении Москва - Йошкар-Ола (Марий Эл) в связи с тем, что марийский аэропорт пока не получил допуск к приему воздушных судов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

«Пока аэропорт (Йошкар-Олы - ИФ) не допущен к приему воздушных судов, авиакомпания «РусЛайн» перенесла старт (рейсов на направлении Москва - Йошкар-Ола - ИФ) на две недели - до 22 июля», - сказали в пресс-службе, добавив, что купившим билеты пассажирам будет произведен возврат средств.

Аэропорт Йошкар-Олы с 8 июля планировал возобновить работу после 3,5 лет простоя, регулярные рейсы в Москву планировала начать выполнять авиакомпания «РусЛайн».

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства республики Марий Эл агентству сообщили, что сотрудники Росавиации совместно с работниками аэропорта Йошкар-Олы продолжают работу. Комиссия Росавиации вынесла ряд замечаний, которые необходимо устранить.

Как сообщалось, «РусЛайн» планировала с 8 июля выполнять рейсы из «Внуково» на самолетах Bombardier CRJ-100/200 ежедневно с понедельника по пятницу включительно, из Йошкар-Олы - со вторника по пятницу включительно (по пятницам - два рейса). В 2015 году «РусЛайн» уже выполняла рейсы по этому направлению.

Данное направление субсидируется правительством республики.

Сообщалось также, что ВПП аэропорта Йошкар-Олы требует ремонта. Власти Марий Эл в марте текущего года выделили 12 млн рублей из своего резервного фонда на текущий ремонт ВПП и другие регламентные работы.

При этом рассматривалась возможность передачи ВПП аэропорта Йошкар-Олы из федеральной собственности на баланс ФГУП «Агентство гражданских аэропортов» («АГА»), что позволит включить объект в государственную программу РФ «Развитие транспортной системы». Это, в свою очередь, позволит начать разработку проектно-сметной документации на реконструкцию взлетно-посадочной полосы. «Федеральное агентство пересчитало стоимость работ, которые необходимо выполнить по взлетной полосе. На эти цели в ценах 2018 года необходимо 2 млрд 400 млн рублей», - сообщал ранее глава республики.

Авиарейсы из/в аэропорт Йошкар-Олы не выполняются с начала 2016 года. В 2014 году авиасообщение между столицей Марий Эл и Москвой осуществляла авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR). С января по июль 2015 года из республики не было прямого авиасообщения с Москвой, затем рейсы выполняла авиакомпания «РусЛайн». Власти республики планировали привлечь нового перевозчика.

ТАСС; 2019.07.08; ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ ASIANA ПРЕКРАТИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В СЕУЛ

Южнокорейская авиакомпания Asiana Airlines перестала выполнять регулярные полеты из Хабаровска в Сеул. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в хабаровском представительстве авиакомпании.

В мае авиакомпания сообщала о планах прекратить в июле рейсы из Хабаровска и Южно-Сахалинска.

«Авиакомпания прекратила регулярные рейсы из Хабаровска в Сеул, которые выполняла трижды в неделю. Остался только один рейс по средам, последний будет выполнен 28 августа», - сказал представитель авиакомпании.

Он уточнил, что последний рейс из Южно-Сахалинска до Сеула будет выполнен 9 июля.

Ранее сообщалось, что компания также намеревалась прекратить полеты из Чикаго до Сеула. Ситуация связана с перепродажей компании другому владельцу.

<https://tass.ru/ekonomika/6640633>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ В ИЮНЕ НЕ ПОДРОЖАЛА

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

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

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

Работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» сохранили цены на отметках 47,3 тыс. руб. и 46,9 тыс. руб. соответственно.

Все цены указаны без НДС.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период выросла на 0,09%, до 53,879 тыс. руб. за тонну, отмечает Росавиация. Относительно начала года показатель снизился на 1,36%.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТОМСКИЙ АЭРОПОРТ «БОГАШЕВО» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 30%

Пассажиропоток томского аэропорта «Богашево» в первом полугодии 2019 года составил 346,26 тыс. человек, сообщила пресс-служба предприятия.

За шесть месяцев 2018 года пассажиропоток составлял 267,263 тыс. человек. Таким образом, показатель вырос за 29,6%.

В том числе, 322,415 тыс. пассажиров за январь-июнь этого года было перевезено на внутренних линиях (рост на 33%), 23,845 тыс. в на международных (снижение на 5,5%).

Рост общего пассажиропотока обусловлен увеличением количества рейсов на московском направлении (полеты начала выполнять авиакомпания «Победа») и на региональных направлениях.

«Бурный рост наблюдается на региональных направлениях: появились новые рейсы в Нижневартовск, Иркутск, Екатеринбург, возобновились рейсы в Абакан, Барнаул, Тюмень, увеличилась частота рейсов в Новосибирск, Красноярск, также продолжилось выполнение рейсов в Казань, Каргасок и Новый Васюган. Увеличение сегмента региональных перевозок по доступным тарифам стало возможным благодаря государственной поддержке в форме субсидирования из федерального бюджета и бюджета Томской области», - говорится в сообщении.

Как сообщалось, в 2019 году аэропорт планирует увеличить пассажиропоток до 650-700 тыс. человек, рост относительно 2018 года может составить до 11,2%.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.08; АЭРОФЛОТ СТАЛ ГЛОБАЛЬНЫМ ПАРТНЕРОМ ФИБА

Аэрофлот стал глобальным партнером Международной федерации баскетбола (ФИБА) и официальной авиакомпанией Чемпионата мира по баскетболу 2019 года под эгидой ФИБА, сообщает пресс-служба российского перевозчика.

"В соответствии с соглашением с ФИБА, **Аэрофлот** является "представляющим партнером" тура Кубка Чемпионата мира, а также торжественной церемонии вручения главного трофея Чемпионата. Она состоится после финала Чемпионата мира по баскетболу в Пекине 15 сентября. В ходе Чемпионата мира логотип **Аэрофлота** будет представлен на всех площадках в восьми городах, где пройдут соревнования. Логотип авиакомпании будет транслироваться на всех официальных цифровых каналах ФИБА в передачах Best Flying Moments, в которых будут показаны лучшие моменты соревнования.", - говорится в пресс-релизе.

По словам заместителя генерального директора **Аэрофлота** по стратегии и маркетингу Андрея Панова, за прошедшие пять лет с начала участия авиакомпании в международных партнерствах известность бренда **Аэрофлота** на приоритетных рынках выросла более чем в 2 раза.

"Мы уверены, что партнерство с ФИБА в рамках Чемпионата мира по баскетболу 2019 еще больше повысит узнаваемость **Аэрофлота** и укрепит позиции на одном из приоритетных рынков - в Китае, где пройдет мировое первенство. Для нас также является большой честью быть первой авиакомпанией представляющий первый в истории глобальный тур Кубка Чемпионата мира по баскетболу", - сказал Панов.

В свою очередь генеральный секретарь ФИБА Андреас Занглис заявил, что для ФИБА "огромная честь ассоциироваться с такой выдающейся и всемирно известной компанией, которая поможет нам развивать и популяризовать баскетбол по всему миру".

<https://ria.ru/20190708/1556319960.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; ТРАНСАЭРО СОБРАЛАСЬ ПОДАТЬ ИСК О БАНКРОТСТВЕ ЛИЗИНГОВОЙ «ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО»

Авиакомпания «Трансаэро» (МОЕХ: TAER) планирует обратиться в арбитражный суд Воронежской области с заявлением о признании банкротом лизинговой компании «Ильюшин финанс ко» (ИФК, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)), следует из уведомления на «Федресурсе», отраженного в «СПАРК-Интерфакс».

Это решение «Трансаэро» объясняет наличием у ИФК «признаков банкротства, предусмотренных пунктом 2 статьи 3 федерального закона от 26.10.2002 № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)», а также не погашенными требованиями «на сумму свыше 300 тыс. рублей в виде неисполненных просроченных обязательств» перед компанией.

В пресс-службе «Ильюшин финанс ко» воздержались от комментариев по данному факту. В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В сентябре 2017 года она была признана банкротом. Основные кредиторы «Трансаэро» - банки и лизингодатели, в том числе структуры ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Сбербанка (МОЕХ: SBER), Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и Новикомбанк.

ТАСС; 2019.07.08; «ТРАНСАЭРО» НЕ УДАЛОСЬ В СУДЕ ОСПОРИТЬ ЗАЙМ У «ДОЧКИ» «АЭРОФЛОТА» В 583 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области отказал авиакомпании «Трансаэро» в требовании признать недействительным займ на 538 млн рублей у дочерней структуры «Аэрофлота» - «Аэрофлот - Финанс», взятый на три дня перевозчиком для пополнения оборотных средств, следует из определения суда.

Согласно материалам дела, заявление о признании сделки по выдаче займа недействительной подал конкурсный управляющий Алексей Белокопыт. «В удовлетворении заявления об оспаривании сделки конкурсному управляющему открытым акционерным обществом «Авиационная компания «Трансаэро» Белокопыту Алексею Васильевичу отказать», - говорится в документе.

Согласно материалам дела, «Трансаэро» получила средства от «Аэрофлот - Финанс» в 2015 году, деньги были направлены на осуществление текущей деятельности по перевозке пассажиров, а также заправке и обслуживанию самолетов. Займ был выдан на три дня. После введения в отношении «Трансаэро» процедуры банкротства конкурсный управляющий посчитал, что данная сделка «является подозрительной», так как такие короткие сроки могли повлечь увеличение кредиторской задолженности перевозчика и потребовал ее отмены.

В ходе судебного заседания было установлено, что на заседании правительственной комиссии под председательством занимавшего в 2015 году пост вице-премьера Игоря Шувалова было принято решение о консолидации активов «Трансаэро» и «Аэрофлота», а также «была подчеркнута необходимость безусловного выполнения ранее принятых обязательств ОАО «Трансаэро», в том числе по перевозке пассажиров» и поэтому

авиакомпания была вынуждена взять эти средства, чтобы не допустить полной приостановки деятельности из-за финансовых проблем.

Кроме того, конкурсный управляющий также отметил на суде, что на момент получения займа гендиректором «Трансаэро» был Дмитрий Сапрыкин, который также входил в состав совета директоров «Аэрофлота» - учредителя «Аэрофлот-Финанс», выдавшей деньги, что говорит о его заинтересованности. Суд также отказал Белокопыту в этом требовании, сославшись на судебную практику по подобным делам и отметив, что сама по себе выдача такого займа не является незаконной.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта «Трансаэро». В 2017 году «Трансаэро» признали банкротом. Экс-главу «Трансаэро» Сапрыкина в суде также требовали привлечь к субсидиарной ответственности по долгам компании, арбитраж Петербурга рассмотрит данный иск 9 июля.

<https://tass.ru/ekonomika/6642655>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.08; САУДОВСКАЯ FLYADEAL ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ЗАКАЗА BOEING 737 MAX, ПЕРЕЙДЕТ НА САМОЛЕТЫ AIRBUS

Саудовская бюджетная авиакомпания flyadeal отказалась от заказа на самолеты Boeing 737 MAX и принял решение полностью перейти на использование лайнеров Airbus.

Flyadeal, которая является «дочкой» Saudi Arabian Airlines Corp. (Saudia), заявила о намерении приобрести 50 самолетов 737 MAX каталожной стоимостью \$5,9 млрд в декабре прошлого года. Однако формально соглашение так и не было заключено, сообщает The Wall Street Journal.

Теперь бюджетный авиаперевозчик планирует купить до 50 самолетов A320neo каталожной стоимостью свыше \$5,5 млрд.

Saudia подписала с Airbus договор о приобретении нескольких десятков лайнеров еще на проходившем в июне Международном авиакосмическом салоне в Париже. Однако тогда не было известно, что европейские самолеты получит flyadeal, отмечает Deutsche Welle.